

PRÉPA SCORPA TY Kit 200 Rayer

trial
MAGAZINE

16

trial

Magazine

www.trial-magazine.com

Scorpa TY-5 200

Scorpa TY-5 200



Rab' de watts

La petite Scorpa 4-T n'en fini plus de recevoir les bons soins de préparateurs. Ce nouveau kit 200 lui offre la puissance et le couple nécessaires pour s'attaquer sereinement à de bons franchissements ou même à la compétition. Pas étonnant, son concepteur a déjà à son actif les fameux kits 175 qui équipaient en leur temps les Yamaha 125 TY !

Par Stéphane Milochon et Gérard Tropelcou, photos C. Rayer.

Vous avez votre TY-5 démonté trop souvent mais vous refusez de vous séparer de cette attachée petite bête ? Vous savez que Scorpa commercialise un kit 143 cm³ mais vous préférez passer au cap supérieur ? L'effort de Christian Rayer risque fort de vous séduire. Ici il n'est pas question de modifier votre cylindre, mais bien de le remplacer afin de porter le cylindre à 200, ou presque puisqu'il s'agit exactement d'un 197 cm³. Une évolution qui ne passe pas complètement inaperçue puisque les galbes du cylindre ont tout de même près 30 mm de largeur totale. L'essai a lieu sur le terrain de Laxou. Comme sur le 125, la compression se situe toujours sans aucune difficulté. Le moteur craque facilement à froid et on verra par la suite que c'est également le cas à chaud. Dès qu'on enclenche le premier rapport pour essayer gentiment, on sent un gain en vitesse. Puis il suffit de partir en balade pour constater que l'engagement annoncé de puissance et de couple est bien au rendez-vous. La réponse au coup de gaz est nettement plus franche. Le petit moteur a désormais plus que de la bonne volonté, il a aussi du coffre. Pas de quoi se faire attacher les bras, mais dans les passages gênants que le

125 termine certes en roulant, mais seulement à l'agilité qu'on en sent le rapport de force, le 200 avale l'obstacle sans rechigner en direction, voire en rotation. Ici, bonne nouvelle, l'allonge est également joliment tenue à la hausse. Cette prise en main dans le style balade donne forcément envie de continuer le 200 Rayer à un niveau de jeu plus typé trial. On commence par un enclenchement de petites marches pas vicieuses. La qualité de la reprise motive penser de ces franchissements sans difficulté et même d'y jouer. Pour le coup on se sent totalement en confiance pour aborder des zones de type Senior Jr., voire Senior 2. Un genre de cadre où la faible puissance du 125 oblige à conserver une bonne vitesse de passage et réclame ainsi à son pilote de se battre. Avec le 200 la peur de ne pas parvenir au sommet de l'obstacle disparaît et on peut ainsi se consacrer pleinement sur les trajectoires et franchissements.

Authentique zoneuse

C'est certain, les constructeurs cube gagnés offrent à la TY un caractère joueur et une efficacité en zone qu'on ne lui reconnaît pas. Et à force de faire grimper la hauteur des marches, de s'élever des jumps, d'être l'embroyage qui montre des signes de

Du concret

Après l'essai, Joël Corroy a passé la 125 stock et la 200 sur son banc de puissance. L'étalonnage du banc ne permettant pas de garantir de façon certaine les valeurs de puissance et de couple de la TY (sa banque de données n'intégrant le modèle) nous tirons les chiffres obtenus aux roues arrière. Toutefois ces derniers permettent de donner avec précision les écarts entre les deux versions. Et quoique la 125 choisie ait été un modèle en bon état et sien rôlée alors que la 200 n'avait qu'une heure de roulage (ce qui ne lui permettait pas l'exprimer tout son potentiel) c'est du caustant : à 7 100 tr/min, la 200 affichait 49 % de puissance de plus que la 125. Quant au couple max, la 200 l'atteint dès 5 100 tr/min alors que la 125 le délivre à une vitesse de rotation de 5 800 tr/min. Pas rien, d'autant que la valeur obtenue par la 200 est là de 71 % supérieure à celle du moulin stock !



Un sorcier es-TY

Christian Rayer n'est pas un nouveau venu dans notre petit monde (cf. TM 8). Plusieurs fois champion de France Insee de trial à la fin des années 60, l'homme a été aux origines des très fameuses Yamaha TY et a été le fabricant des kits 175 et 239 qui métamorphosaient les petites Yam' 125 TY. Depuis, Christian s'était fait plus rare dans notre milieu. Le voici de retour...

« Si je me suis relancé dans cette aventure au bout de 30 ans, c'est pour le trial. Ça a toujours été ma passion. Et si j'adore piloter, mettre au point des moteurs a toujours été une grande satisfaction pour moi. Mon but est ici de créer une petite moto compétitive qui soit agréable, et abordable pour tous. Sans prétendre damer le pion aux 250 et 300 cm³ du marché, cette 200 permet à un bon pilote de sortir de belles zones et à l'amateur d'avoir une vraie moto et permet de se faire autrement plaisir que sur le 125 un peu poussif... »

Le kit c'est quoi ?

Le kit moteur est composé du cylindre, le piston et les joints et Christian Rayer le propose au prix public de 750 €. Son montage suppose de sortir le moteur du cadre, ce qui impose de déposséder la partie arrière de la moto, de la suspendre (voyez le temps 2). Il faut aussi retoucher les carter (c'est possible sans tout ouvrir). Délicate cette dernière opération ne peut être réalisée que par des personnes bien équipées. Christian peut se charger de la mise en place du kit contre 300 €. Finalement à ces sommes s'ajoutent les frais de port du moteur.

Nous nous n'osons d'essai n'est être pas équipé.

- mais Christian commercialise aussi :
 - des ressorts d'embrayage taillés plus dur : 50 à 60 €
 - une allonge de la commande d'embrayage pour offrir plus de progressivité à l'embrayage
 - un décompresseur qui s'adapte à la place du capuchon de bascule : 150 €
 - un arbre à came « spécial trial » : 280 €
 - un boîtier d'allumage électronique permettant de prendre jusqu'à 11 000 tr/min : 390 €



Contact : C. RAYER 06 14 04 67 17



Effort de Christian Rayer pour le développement de ce kit, qui permet de passer de 125 à 200 cm³ sans tout ouvrir.