sible au fading, diminue en effet sensiblement après quelques pressions sur le levier tandis que l'arrière a tendance à bloquer. La consigne en la matière se résume donc à "pied léger et poigne de fer"… sans oublier le frein moteur si plaisant à utiliser.

Dans les chemins roulants et autres sentiers muletiers, le gros mono continue de se montrer à son avantage. Ses suspensions, parfaites sur l'asphalte, manquent un peu de débattement et secouent le pilote mais sa tenue de cap reste excellente et sa hauteur de selle raisonnable permet de poser facilement le pied à terre.

TRAIL MAIS PAS TRIAL. En "vrai" tout-terrain par contre, la XT avoue ses limites de "trail" civilisé. Trop lourde, surtout de l'avant, elle saute mal, peine à s'engager à vive allure dans les courbes serrées et manque de rayon de braquage dans les sections plus trialisantes. La faible inertie de ce moteur, si agréable sur route, se transforme également en handicap car il devient facile de caler sur un coup de piston.

Terminons par la consommation. Toujours inférieure à cinq litres aux 100 kilomètres, elle constitue une qualité appréciable, amoindrie toutefois par la faible capacité du réservoir d'origine (8,8 l). On comprend pourquoi beaucoup équipaient leur machine d'un réservoir grande contenance (Acerbis, DS Product…) avant de se diriger vers l'Afrique !

Limitée en performance sur la route, pataude en tout-terrain intensif, la XT aurait pu sembler ratée. Elle a réussi au contraire un compromis qu'on n'a jamais retrouvé sur les déclinaisons ultérieures plus sophistiquées et elle continue, aujourd'hui encore, d'envoûter par sa forte personnalité. D'ailleurs, aux yeux de certains lecteurs, son plus gros défaut, c'est de n'être plus inscrite au catalogue de la marque ! ●

Cette superbe 500 XT, quasi-neuve, a été fraîchement importée des États-Unis par JPL Import. Un grand merci à Jean-Pierre et Alban pour leur collaboration.

FICHE TECHNIQUE

Yamaha XT 500 C 1976

Moteur. Monocylindre simple ACT commandé par chaîne et deux soupapes de 499 cm³ (87 x 84 mm). 30 ch à 6 000 tr/mn. 1 carburateur Mikuni Ø 34 mm. Allumage batterie/bobine 6 volts. Graissage par carter sec. Transmission primaire par pignons à taille droite. Embrayage multidisque dans l'huile. Boîte à 5 rapports.

Partie-cycle. Cadre en tubes d'acier simple-berceau dédoublé sous le moteur avec épine dorsale formant réservoir d'huile. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante. 2 freins à tambour simple-came, Ø 160 mm à l'avant, Ø 150 mm à l'arrière . Pneus avant de 3,00 x 21, arrière de 4,00 x 18. 138 kg à sec pour 145 km/h.

Si sa motorisation originale a été pour beaucoup dans le succès qu'a rencontré la 500 XT, il ne faut pas oublier que de nombreux adeptes ont aussi "craqué" à cause de son excellente finition et de sa ligne superbe, mélange de luxe et de sport.