

Vingt-trois ans après sa sortie, le premier trail gromono co-ine à émouvoir

Le gros mono à l'état brut

Dire que la Yamaha 500 XT est une moto majeure de toute la production relève du lieu commun. Pourtant, ce trail préhistorique qui fascine nombre de motards reste actuellement l'une des motos les plus convoitées en occasion. La réputation de fiabilité de l'engin, associée à sa cote d'amour déraisonnable, rendent le marché fébrile. Acheteurs et vendeurs perdent souvent leur sang-froid et les prix s'envolent. Attention, la XT n'est pas une moto de collection et n'a pas que des qualités. Pour faire la bonne affaire, une seule règle : se laisser le temps de choisir.



Les points faibles

Avec ses freins à tambour, son démarrage au kick et son petit réservoir (8,5 litres), la XT paie le prix de sa « gueule d'enfer ». A peine décant s'il est correctement entretenu, le frein avant se transforme en véritable ABS en moins de 5000 km. La poignée est de rigueur lorsqu'on veut ralentir l'appareil en serrant le levier de tous les doigts ! Mais pour freiner, encore faut-il avoir réussi le rituel du démarrage. Car la XT dispose d'origine d'un retour de kick violent, qui sanctionne parfois les démarrages laborieux et les mauvais réglages... Un palmarès d'entorses et de fractures du tibia qui vaut largement celui acquis par la XT dans le désert ! Après un mois d'accoutumance et quelques grosses sueurs, le fan de XT peut savourer le plaisir de rencontrer un pompiste tous les 120 km. Sur route, les vibrations moteur et le confort sommaire engendrent vite les maux de dos et les crampes diverses. Quant au sort réservé au passager, il est presque pire qu'à l'arrière d'une sportive actuelle... Dernière épine du gros mono, la puissance ridicule de l'éclairage (même si c'est un peu mieux en 12 volts) qui transforme toute sortie nocturne en aventure fantastique digne des meilleurs trains fantômes.

Les points forts

Même si elle fait aujourd'hui pâle figure face à certains trails actuels, la 500 XT conserve une belle santé et ne rechigne jamais à serpenter sur les virages de montagne ou même à tater de l'ornière. Son moteur est à lui seul une motivation d'achat, vestige de l'époque ou le caractère d'une bécanne passait plus par la poignée de gaz que par la fiche technique. Volontiers surnommée « La moto », « L'engin idéal » ou « L'essence de la bicyclette », par ses propriétaires, cette machine réussit l'exploit de cacher toutes ses faiblesses derrière un cœur gros comme son unique cylindre. Pourtant, avec ses quelque 30 cv, il n'y a pas de quoi se faire arracher les avant-bras ou de jouer au super-montand à chaque sortie. Au contraire, elle s'acquitte fort bien d'un usage tranquille au quotidien, et comble les motards débutants par sa maniabilité, sa faible hauteur de selle et sa légèreté. Au registre fiabilité, la 500 XT a aussi acquis une réputation internationale, du genre à partir faire le tour du monde chaque matin. Le mieux, c'est qu'elle en est capable, pourvu qu'elle soit régulièrement réglée et entretenue. ▶▶

L'avis des utilisateurs

Serge, 500 XT de 88 (54 000 kms) : Un bon XT, c'est même pas 30 cv à la roue mais ça permet de monter son feu arrière à pas mal de monde quand ça tourne bien. Un moteur en béton, plein de couple et qui vibre, une autonomie ridicule mais un beau bidon en alu, un frein avant de solex et un éclairage louis XIV : vive la XT !

Gilles, 500 XT de 82 (12 000 kms) : A l'achat, moto neuve je finissais torse nu pour arriver à la mettre en route. Aujourd'hui, après six mois d'hiver au box, elle démarre toujours à la deuxième compression. Je n'achèterais jamais une moto sans kick ! A noter que j'ai eu mon permis en 1947, que c'est ma première moto et que j'ai 74 ans.

POUR
▶ Le « gromono » qui vibre et qui respire !
▶ Légère et maniable
▶ Flabie

CONTRE
▶ Éclairage ridicule
▶ Freins dépassés
▶ Confort spartiate

Note : les dégoûtés ne passent pas l'épreuve du kick et le stage d'un mois avant de savoir démarrer du premier coup...

MEMO : A vérifier en priorité



Direction : attention aux points durs et autres grognements lorsqu'on laisse aller le guidon de butée en butée. Les roulements à rouleaux sont nettement plus endurants, et lui rendent enfin une direction digne de ce nom, précise et douce.

Moteur : Fuyez les préparations fumeuses à coup de cornets à la place du filtre à air et de pots spéciaux ou soxiés. Le démarrage sera plus ardu, la fiabilité amoindrie (soupapes brûlées) et la consommation hallucinante (en huile aussi...).

Bras oscillant : attention aux roulements qui grippent et se soudent au bras, signe d'un entretien délaissé. Assurez-vous que les deux tournent librement car leur remplacement coûte plus de 700 F en adaptable (et 1800 F en pièce d'origine...).

Distribution : La tension de chaîne et les jeux de culbuteurs doivent être effectués tous les 5 000 km. La chaîne et le patin de tendeur doivent avoir été changés tous les 40 000 km (maxi).

Comment la choisir : les points à surveiller

Bien que l'absence de bequille centrale ne facilite pas tous les contrôles, la 500 XT est une moto qui se laisse observer sous toutes les coutures sans difficulté. Profitez-en ! La partie-cycle doit être l'objet d'une attention toute particulière. Il est rare qu'une XT préserve ses roulements de colonne de direction et de bras oscillant plus de 20 000 km. Contrôlez d'abord qu'il n'y a pas un énorme point dur au centre de la direction (cuvettes en marmelade et billes ovalisées), avant de passer à l'arrière. En faisant pomper les amortisseurs, il est facile de s'assurer de leur état (pas de fuites, de remontées trop sèches ou de points durs consécutifs à une tige tordue). Avec le même mouvement, vérifiez que l'axe de bras oscillant n'est pas collé à ce dernier (soude par la rouille qui grippe le roulement à aiguilles sous-dimensionné). Vous ne devez pas voir l'extrémité de cet axe bouger en même temps que le bras. Attention à ce point, car dans certains cas il n'est même plus

Optimiser et entretenir son XT au quotidien

Cette moto d'amoureux rustique et ensorceleuse au caractère unique peut encore être améliorée par des petites modifs. Remplacement du coude d'échappement ou changement du filtre à air, mais aussi changement de piston améliore encore sa pêche. L'entretien est aisé mais indispensable. Attention toutefois, certaines pièces d'habillage sont difficiles à trouver.



La dernière XT sort en 1989. Le modèle SP est pourvu de nombreux chromes qui renforcent son caractère rétro.

Les modèles rincés sont courants

possible de le démonter ! Au niveau moteur, assurez-vous que la segmentation n'a pas plus de 25 000 km, sous peine de perdre une poignée de chevaux et de consommer beaucoup d'huile (1/2 à 1 litre / 1000 km sont des valeurs normales). Les jeux de culbuteurs et de chaîne de distribution doivent avoir été contrôlés tous les 5000 km maximum, et l'ensemble doit tourner silencieusement à moins de 900 tr/mn au ralenti. Avec la complexité d'un vendeur bienveillant, vous pourrez démonter les carters moteur (simple et rapide), côté sortie de boîte pour vérifier que la chaîne n'a pas détruit le carter principal en s'enroulant autour du pignon. Tant que vous êtes de ce côté, enlevez le couvercle d'alternateur puis secouez ce dernier pour déceler un jeu excessif au vilebrequin (rare mais grave...). Du côté du carter d'embrayage, vérifiez que ce dernier n'a pas été matriqué par la pédale de frein qui bouge parfois beaucoup trop sur son axe. Attention ce carter est en magnésium (beaucoup de pignon...). Surveillez enfin que le cadre est d'aplomb (et exempt de soudures surchargées), que les roues sont alignées et que le réservoir d'huile, qui est aussi la poutre supérieure du cadre, n'est pas fendu (ah, les belles roues arrière en XT...). **Jerry Copin** et les lecteurs de Moto Mag

La XT, c'est bien sûr le premier gros trail moderne, la moto qui trusait les podiums des premiers Paris-Dakar. Elle est une des machines mythiques de cette fin de siècle, très recherchée mais encore abordable. Certaines n'ont vu toute leur vie que le bitume sale des boulevards et les semelles des mocassins, d'autres sont tannée par 40 000 bornes de piste. Il y en a qui se voient démonter et affûter sans relâche pour l'arrivée du prochain samedi soir... Peu de motos auront suscité tant de destins différents, et autant marqué les mémoires, de ceux qui l'ont possédée comme des autres, motards ou pas... Sa cote d'amour fait vivre un dynamique réseau underground, dans lequel se côtoient clubs et professionnels, restaurateurs et pièces « Hot tuning », rouleurs fauchés et mordus qui lui sacrifient tout.

Des bruits à interpréter

Pour ausculter sa propre moto au quotidien, il faut tendre l'oreille. Au démarrage moteur bien froid, des claquements sont audibles si le piston a trop de jeu dans le cylindre. Ce bruit s'estompe vite en chauffant : le piston se dilate et

le jeu diminue. Pas trop grave, ça va consommer de l'huile mais ça tourne encore. A mesure que l'huile s'échauffe et fluidifie, une belle baladeuse va éventuellement émettre un claquement métallique dans les gravas, à tous les régimes (rare sur ce moteur). Après avoir bien chauffé, couper le moteur trois minutes. Au redémarrage, des castagnettes dans la culasse pendant quelques secondes sont dues à des culbuteurs usés. Ensuite l'arrivée de l'huile doit atténuer le bruit. Sinon il y a trop de jeu aux soupapes. Si

ça fait longtemps que ça dure, les soupapes et leurs vis de réglage (370 F et 45 F les deux) sont sûrement dans un triste état (facile à voir par les couvercles de réglage). Cela a aussi pu faire mordre culbuteurs et arbre à came. Une XT sur trois ayant pas mal roulé souffre d'une usure à ce niveau. Les culbuteurs sont de toute façon le point sensible de ce mono. Ils peuvent gripper sur leur axe suite à un manque d'huile, surtout l'échappement des modèles avant 84 moins bien lubrifiés.

Elle ne s'en portera que mieux

Pour améliorer la maniabilité, certains diminuent le diamètre de la jante avant, mais le simple montage d'un pneu avant route comme le Metzeler Me33 métamorphose la moto.

mâchoires d'origine. Certains moteurs ont du jeu dans le cache-culbus, au niveau du capuchon d'arbre à came. L'huile s'en va dans le roulement au lieu de graisser les culbuteurs et leur axe. A modifier pour faire durer les culbuteurs.

Pour freiner mieux en gardant le tambour avant, faire regarnir ses vieilles mâchoires avec de la garniture tendre chez le « Comptoir du Frein » de sa région. Le prix est sensiblement le même que des

plus. Mais l'huile arrive toujours par le même tuyau métallique, trop fin et qui fait chauffer l'huile. Il est payant de le remplacer par une durit plus grosse et isolante (VD Classic, 270 F). Ça ne répare pas les culbuteurs abîmés, mais les empêche de gripper avant... **Pour y voir la nuit** avec une XT modèle 6 Volts, un kit complet de passage en 12 V existe (VD Classic 1300 F, 1600 F pour H4)

Côté usure	
Km	5000 10000 20000 30000 40000 50000 60000 70000
Pneu avant	
Pneu arrière	
Plaquettes avant	
Plaquette arrière	
Kit chaîne	

Côté prix	
Pour rouler au quotidien, mieux vaut se tourner vers des modèles équipés en 12 volts (à partir de 98) que l'on trouve mis à prix de 10 à 15 000 F. Les derniers modèles produits, dénommés SP, peuvent atteindre 25 000 F s'il ont peu de kilomètres (moins de 5 000) et un état de présentation irréprochable. Les machines produites entre 80 et 85 sont plus fiables que les premières (76-79) mais n'ont qu'un piètre éclairage. Elles se négocient de 6 à 10 000 F, y compris la version 81 avec son réservoir alu et noir, la plus diffusée. Les poubelles bidouillées et incomplètes s'achètent 2000 F maximum, et les motos en état d'origine mais à refaire atterrissent souvent 5 000 F. Une aventure à ne tenter qu'après avoir consulté les tarifs pièces détachées de chez Yamaha (de qui élargir sa gamme de cris d'épouvante, arrgh...)	

Accessoires	
Pot d'échappement	Site : 1354 F (chromé noir-embout alu) Lazer prodro : 2837 F (silencieux inox)
Amortisseurs	2640 F (Foumales)
Kit chaîne	Did : 520 F. Atam : 711 F
Garde-boue Avant	Acerbis : 170 F
Réservoir 20 l	Acerbis 1750 F

Genèse d'un mythe

En 1968, Yamaha invente le concept de « trail-bike » avec l'apparition de la 250 DT-1. Un nouveau type de machine dérivée des vrais motos d'enduro mais civilisées pour s'adapter au bitume (à l'inverse du « scrambler » qui est une moto de route adaptée au hors-piste). Dès lors, et au vu du succès phénoménal de la DT-1 (et de sa petite sœur la 125 AT-1) tous les constructeurs s'engouffrent dans le filon. En 1972, Honda présente la XL 250, le premier trail à moteur 4 temps. La réponse de Yamaha arrive quatre ans plus tard, en mars 1976, lorsque la XT 500 apparaît au grand jour. Un cocktail détonnant de vieilles recettes qui sent le pain fort ! Un mono

à deux soupapes et simple arbre à came qui démarre à la force du jarret, voilà de quoi faire frissonner les plus blasés. Dans la droite ligne des BSA Goldstar, Norton Manx ou autres Vélocette Venom, la 500 XT resuscite le mytique « Grommo » en version originale. Un trail qui rentre aussitôt dans la légende, en trasant toutes les victoires aux premières courses sur les pistes africaines dans le filon. En 1972, Honda présente la XL 250, le premier trail à moteur 4 temps. La réponse de Yamaha arrive quatre ans plus tard, en mars 1976, lorsque la XT 500 apparaît au grand jour. Un cocktail détonnant de vieilles recettes qui sent le pain fort ! Un mono

mentairement oranges. Mais ces deux séries de XT 1976 se différencient surtout des versions plus connues, par leur tuyau d'échappement qui passe en-dessous du moteur. Elles sont devenues rares.

À chaque année son look
À partir de 77 et jusqu'à l'arrêt de la production en 89, les XT ont toutes le même nom de code : 1U6. Les modifications internes ou de parties-cycle vont pourtant se succéder. Plus visible, la XT va changer de décor de réservoir quasiment chaque année. Le modèle 77 inaugure le pot d'échappement définitif, qui passe dans le cadre. Pour 78, nouveau décor de réservoir, le té de fourche supérieur passe à deux bouloirs par tube. Sur les XT79, le carter d'embrayage

est modifié, voir encadré « correspondance des pièces », et bien sûr le décor de réservoir change. Pas mal de modifications pour 80 : la fourche est à axe déporté, les jantes anodisées or et le réservoir abandonne la tôle pour l'alu. La soupape d'admission issue de la 500 SR (47 mm), gagne 2 mm de diamètre. Mais le comportement n'est pas amélioré, voire légèrement moins couplé. Entre 81 et 85, le réservoir change de décor et en 84 la lubrification des axes de culbuteurs est revue pour essayer de pallier à leur faiblesse. Enfin de la lumière en 86 ! Yamaha offre un circuit en 12 volts à la XT pour ses dix bougies ! La 500 poursuit son chemin sur l'élan, jusqu'à ses adieux en 89. La version finale sera la SP avec ses chromes et ses alus polis.



Pour le vérifier, mettre le piston au « point mort haut », les deux soupapes fermées, puis enlever le petit bouchon chromé au-dessus de la bougie. Avec un tournevis pris dans sa fente, il faut sentir si le culbuteur a pris beaucoup de jeu dans la partie supérieure de la culasse. Si oui, aie aie aie. La culasse en deux parties vaut environ 7000 F chez « Yamahlauventre ». Ça mérite d'être vérifié avant.

Heureusement, VD Classic, le St Bernard du gros mono, travaille sur des axes et culbus plus gros, qui pourront être installés après alésage des logements abt-

més. Ne jetez plus vos vieilles culasses... Enfin il ne faut pas s'affoler, un XT fait toujours un peu de bruit. Souvent ça résonne dur car les excochoucs glissés d'origine entre les ailettes sont partis. Si le bruit diminue nettement en plaquant les mains (gantées...) sur les ailettes, tout n'est pas perdu ! Qu'il y ait beaucoup de points à vérifier n'indique pas forcément une moto fragile, mais plutôt dans le cas de la 500 XT une moto connue dans ses moindre recoins. Une XT normalement entretenue est très solide. Le caractère du XT est apprécié, à tel point que beaucoup en redemandent. Des coups

de pied aux fesses, des bons watts qui arrachent dès le ralenti, encore ! Ce moteur a été gonflé comme une bouteille de plongée par des tas de préparateurs sur la planète. Tout a été essayé, alors les trucs pas trop chers, qui ne cessent pas en font de l'effet sont maintenant bien connus. Si n'y avait qu'une modification à faire, c'est de remplacer le couple d'échappement fluet par un de plus fort diamètre, appelé « gros débit » (VD Classic, 650 F).

Une XT encore plus velue

Ça donne un caractère plus franc à la bête, avec plus de couple. Le silencieux peut même rester d'origine (pas plus de bruit). Deuxième étape : remplacement de la cartouche de filtre à air Yam par une KN (250 F). La moto est encore un poil plus vive en bas, et la KN se rentabilise car nettoyable au lieu de jetable. Ensuite, il y a eu le proverbial « kit 600 » JFX (570 cc), qui était aux XT début 1980, ce que le faux carbone est aux sportives actuelles. Personne n'aurait osé sortir sans. Le boulot était déjà plus lourd, ouvrir le moteur, usiner les carter. Mais pour 2.500 balles de l'époque la XT deve-

On peut même optimiser sa XT sans la kiter

naît vraiment chaud, le gros pied en montage. Trouver d'occasion une XT kitée 600 ne doit pas faire peur. C'est même mieux qu'avec le piston Yam, qui commence à faire de l'huile dès la fin du rodage. Les pistons de kit bénéficient d'un segment racler d'huile « U Flex » en trois parties, bien plus efficace, et les XT kitées ne consomment pas d'huile après des dizaines de milliers de bornes. D'une technique et d'une cylindrée différente (Nikasil et vrai 600 cc), le kit VD Classic est son équivalent moderne, pour 4 500 F. Les pistons haute compression (en 500 ou 540 cc) sont moins appréciés. Le moteur gagne en puissance, mais il est plus pointu. Le summum est toujours le vilebrequin longue course (4 700 F). Monté seul, ou combiné au kit (le XT passe alors à 650 cc) il doit bien allonger les bras.

En cas de réalésage, ne pas remonter un piston Yamaha. Le segment racler est faible, l'huile recommence à passer au bout de 3 000 km. Préférer un Wiseco (VD Classic, 1060 F). Ça ne consomme

Un beau palmarès

Une image est liée à la 500 XT, celle d'une moto en échappement libre traversant le Sahara pendant qu'ici, c'est l'hiver. Le nom de la XT et celui du Paris-Dakar se sont fait une réputation ensemble. Les XT gagnantes des premières éditions étaient presque d'origine, ça marque l'imaginaire. Sans minimiser sa gloire, il faut bien dire qu'il n'y avait pas grosse concurrence sur le marché. Les vraies motos de TT n'auraient pas pu faire 10 000 km, restaient les Honda 250 XLS un peu justes en puissance. L'époque n'était pas encore aux protos d'usine, dont la seule pièce de série est l'auto-collant de réservoir.



Correspondance des pièces entre les XT

Au cas où une pièce de la même année que la moto est introuvable, il faut savoir que quasiment tout est compatible d'un modèle de XT à l'autre. Il y a eu de grosses évolutions : carbus, fourche, mais en cas de manque cela s'adapte. Respecter quand même le voltage des pièces électriques : 12 Volts depuis 86, 6 Volts avant. Le seul gros piège possible se situe au niveau du couvercle de filtre à huile sur le carter d'embrayage. Ces pièces ont été modifiées en 79. Le montage d'une vis ancien modèle, plus courte, peut casser le moteur par manque de lubrification.



▲ Surtout connue pour ses préparations trail la XT a fait le bonheur des préparateurs, y compris pour tourner sur des circuits.

plus d'huile, et vibre moins car le piston est plus léger.

Trucs et astuces pour l'entretien

L'entretien d'un XT est facile mais indispensable. En plus du niveau d'huile (un XT en perd d'origine 0,5 à 1 l au mille km), les trois points cruciaux sont la tension de chaîne de distribution et le jeu aux soupapes. À ce propos, pour épargner les soupapes et leurs vis de réglage, il faut réduire les jeux aux soupapes prévus d'origine. Mettre 0,08 mm à l'admission, et 0,12 à l'échappement. Avec un peu d'entretien, et s'il n'est pas brutalisé avant d'être bien chaud (15 km !), le moteur est incassable. La chaîne de distribution (270 F chez Yam) et son patin (110 F) durent environ 35 000 km. Ne pas hésiter à changer le pignon d'arbre à came s'il est marqué, sinon la chaîne s'use très vite.

Il faut vidanger tous les 3 000 km, et changer le filtre à chaque fois (35 F VD Classic, Dafy, etc...). Les huiles synthétiques sont déconseillées, non parce qu'elles sont de synthèse, mais parce qu'elles sont souvent trop fluides. Utiliser une bonne 15W 60 ou à défaut une 15W 50. Éviter les 15W 40 ou 5W 40, surtout l'été. l'huile fluide est consommée encore plus rapidement, et rends le moulin très bruyant. Après une vidange, mettre la moitié de l'huile neuve dans le moteur, la moitié dans le cadre. De cette manière le circuit est

réarmé plus vite. Pour s'en assurer, il faut faire cette première vérification : au ralenti, attendre que l'huile s'écoule par la petite vis de purge sur le couvercle de filtre. Reboucher immédiatement. Deuxième vérification, l'huile doit s'écouler par le haut de la durit extérieure légèrement desserrée. Ne pas rouler avant d'avoir vu l'huile arriver. À chaque vidange, nettoyer la crépine (6 vis, sous le moteur). S'il y a des bouts de métal, comme des morceaux de rondelle fine, il faut impérativement ouvrir le moteur. C'est juste une rondelle de calage de l'arbre primaire qui s'use. Mais continuer à rouler, c'est aller droit à la grosse casse. À part ça le bas moteur est virtuellement indestructible. Toutes les pièces mécaniques se trouvent encore facilement, mais certains habillages se font rares. Des quatre modèles de guide-boue ayant existé, seul le dernier se fait encore en neuf. Les réservoirs en tôle n'existent plus, et d'occasion sont souvent pourris aux soudures. Un réservoir alu peut s'adapter. Il n'y a plus de tube de fourche pour les XT de 76 à 78 tube Yamaha, mais VD Classic en fournit. Les câbles sont à prendre à la même adresse, chez Yamaha ils sont très chers.

PHILIPPE DANKSÖBLER AVEC LA COLLABORATION TECHNIQUE DE JEAN-FRANÇOIS VICENTE, BOSS DE VD CLASSIC (BP 20, 67 880 KRUTENGERESHEIM, CATALOGUE 38 F SUR DEMANDE), ET DE PASCAL BARTHOMAS, DE L'ASSOCIATION « CHALLENGE DES MONDOLINDRES À DEUX SOUPAPES » QUI ORGANISE UN CHAMPIONNAT DE VITESSE DE CINO COURSES POUR TOUS LES MONDES. TEL 01 30 44 26 65

Le démarrage d'un XT : un mythe erroné

La XT a une sulfureuse réputation de casseuse de tibias par retour de kick, étayée par de nombreuses histoires de plâtre... Ça n'a pas dû booster les ventes, mais cela a contribué à sa réputation de « machine d'homme ». La réalité est à nuancer. Une XT balance des retours si l'allumage n'est pas réglé, et si le mode d'emploi de la poignée de gaz n'est pas respecté. Il est enfantin : starter à froid, et toujours démarrer gaz fermés. Si elle n'a pas démarré après avoir bricolé de timides coups de kick, arrêter tout. Couper le contact, décompresser et envoyer cinq vigoureux coups de semelle gaz en grand. Puis démarrer franchement selon le mode normal. D'après ses amoureux, une XT bien réglée démarre à la main. Il y a des témoins. Les mêmes amoureux reconnaissent que les tout premiers modèles (à réservoir blanc/rouge) peuvent être plus délicats. Ils s'arrangent avec un carbu plus récent.