

MOTO

JOURNAL

No 451 LE JEUDI 7F

APPEL
DE PHARE
1eres CONCLUSIONS

DAYTONA PONNS SUPERMAN



500 YAMAHA XT 80

350 OSSA TRIAL

ESSAIS

13 MARS 1980 Canada: 1,80 \$ - Espagne: 125 Ptas - Suisse: 3,50 FS

M 2043 - 451 7,00 F

ESSAI YAMAHA 500 XT



LE CO

La XT 500, c'était ma lacune. Moi qui ai la chance de pouvoir, depuis presque dix ans, essayer à loisir toutes les motos du marché, je n'avais, par un curieux hasard, jamais utilisé de XT plus longtemps que pour faire une course ou rentrer chez moi. Je les ai toutes eues sauf elle. Mon inconscient savait sans doute le gros risque que j'encourais à passer quelques jours en montagne avec la XT 500 et m'interdisait de le faire. Et puis vinrent les « Cols Durs », quatre jours de petites routes dans les Alpes au guidon de la XT 1980. Le coup de foudre...

par François-Marie Dumas.
Photos J.-P. Boulmé.

Autant vous le dire tout de suite, cet essai n'est pas objectif. Je suis amoureux et aveugle. Peu m'importe qu'elle se fasse larguer, sur les nationales, par ces autres 500, Kawasaki four ou Honda CX que j'aimais tant.

ESSAI EN BREF

Yamaha 500 XT 1980



: très bien ;



: bien ;



: médiocre ;

0 : Inacceptable.

PRESENTATION-EQUIPEMENT :

Instrumentation : Classique et sobre. Interrupteur d'éclairage sur clé de contact peu pratique.

Accessoires/Équipement : Aucun superflu mais tout y est. Clignos souples, tendeur de chaîne, soufflets fourche.

Finition/esthétique : très soignée et bien pensée.

Béquilles : Latérale stable mais pas de centrale.

Bagages : Arrimage difficile à l'arrière. Emplacement prévu pour porte paquets.

Prise en main : Démarrage difficile.

CONFORT :

Position de conduite : parfaite.

Selle-suspensions : selle dure, suspensions idéales.

Vibrations : à haut régime jamais gênantes.

Bruit : discret et typé. Pas ou peu de bruits mécaniques.

Poids/hauteur de selle : selle étroite donc hau-

teur pas gênante. Poids plume idéal pour la route mais trop lourde en TT (mod. 80 en progrès).

Duo : bonne position mais selle dure et repose-pieds non suspendus.

QUALITES MOTEUR :

Démarrage : facile avec habitude et concentration. Kick avec « anti-retour » et fonctionne avec vitesse engagée. Starter mal repéré et peu accessible.

Puissance-performance : agréable. Vitesse maxi surprenante pour un trail.

Souplesse/reprises : La traction imposante du gros mono quatre temps.

Montées en régime : lentes comparées aux 2 temps, vives pour un gros mono 4 t.

TRANSMISSIONS :

Embrayage : doux et endurant.

Boîte : étagement, douceur et sélecteur : parfait.

Chaîne : sous-dimensionnée par rapport au couple. Bon tendeur.

QUALITES PARTIE-CYCLE :

Tenue de route : mieux que n'importe quelle routière avec les suspensions en plus.

Maniabilité (TT) : très bonne. Gros progrès sur ce modèle 1980.

Usage enduro : Lourde, arrière un peu imprécis. Bonnes suspensions. Garde-boue inefficaces.

Garde au sol : extra sur route, suffisante en TT. Sabot efficace mais sélecteur exposé.

Suspensions : Gros progrès de la fourche. Presque aussi efficaces que celles des motos très spécialisées.

SECURITE-FIABILITE :

Freins : Avant suffisant, arrière un peu parfois brutal. Moteur : extra. Bonne étanchéité.

Pneus origine : parfaits sur route. Uniquement pour balade en terrain sec en TT.

Eclairage : Phare tout juste bien. Feu arrière peu fiable. Clignos souples.

Étanchéité : sans critique.

TECHNIQUE-ENTRETIEN :

Entretien courant : Facile (par rapport aux multicylindres).

Conception : rustique et garante d'une bonne économie.

COÛT :

Achat et dévaluation : chère à l'achat mais bonne cote d'occasion.

Pièces : raisonnable (et peu de casse en cas de petite chute).

Temps de réparation : Peu élevés (moteur très simple).

Consommation : d'essence (super) intéressante mais d'huile assez sensible (en fonction du kilométrage).

GRAND TOTAL : 21/24.

L'un des meilleurs scores atteints, la XT est la moto multi usage quasi idéale.

COUP DE Foudre



Tant pis s'il faut kicker une, deux ou dix fois pour la faire parler et tant pis encore pour les chaussures de ville qui n'ont pas aimé du tout les repose-pieds crantés. Et le phare faiblard, et le feu arrière qui claque régulièrement, et l'huile dont il faut vérifier le niveau, et tout le reste que vous critiquerez, je m'en fous. Je lui pardonne tout. Pire je crois que je l'aimerais moins si elle était plus parfaite.

Rencontre

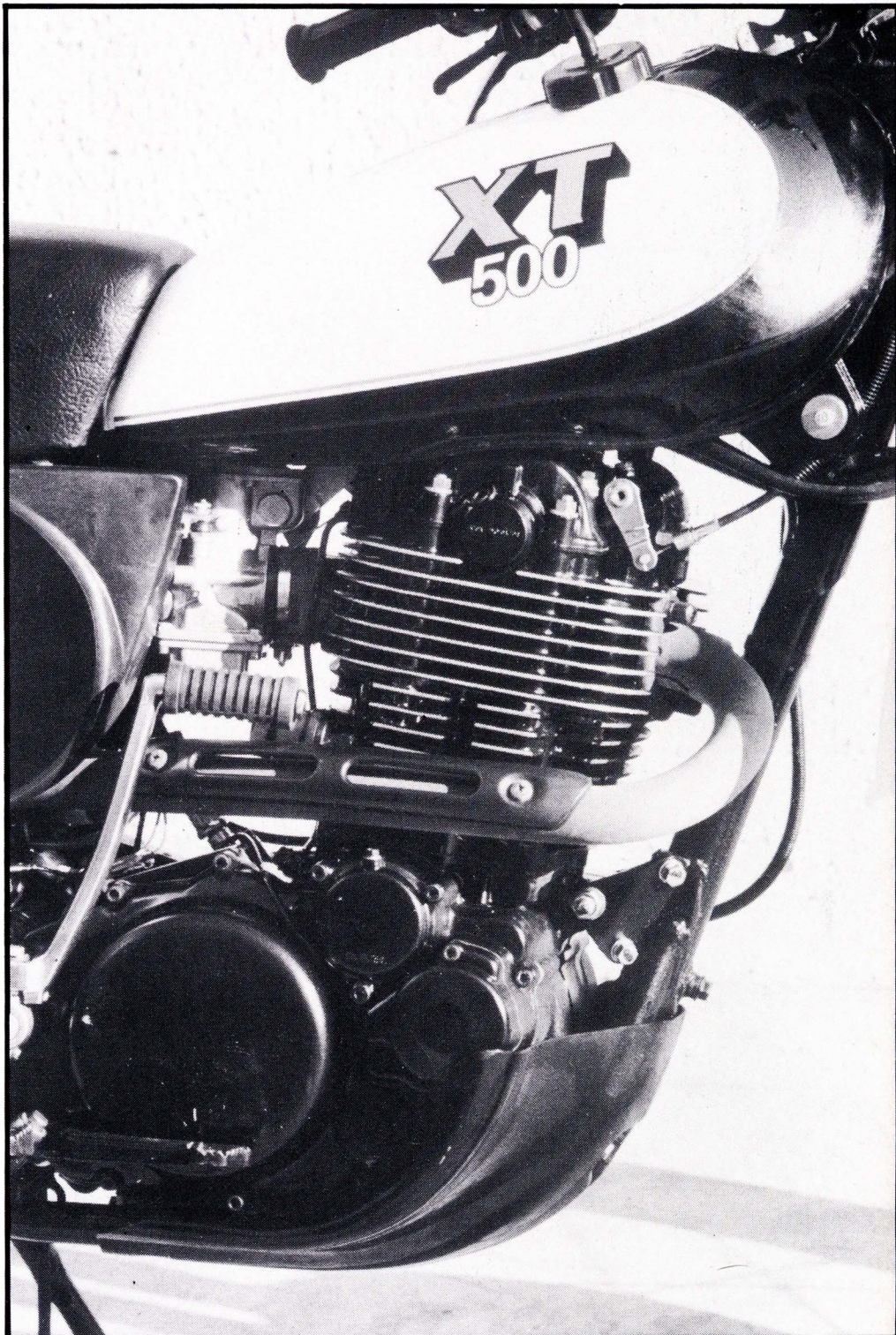
J'ai craqué au Salon de Paris en octobre en fait. A bien me rappeler, je crois qu'il ne s'est pas passé un jour sans que j'aie traîné sur le stand Yam entre la 350 RD/LC et elle. Deux motos qui pétaient de vie au milieu d'autres « véhicules ». Les machines à rêver.

Plus fine, plus sobre de décor que l'ancienne 500 XT, celle de 80 fait à peine plus grosse que sa nouvelle petite sœur la 250. Super, la fourche noire à axe déporté avec ses intelligents soufflets de protection. Et les jantes anodisées or, et le réservoir alu sans le vilain jonc de plastique chromé qui entourait les anciens, en tôle d'acier. Chouette, le décor noir, touche de blanc et filets rouges, n'empêche que « si elle était à moi » j'aurais vite fait de décaper ce beau bidon en alu et de le vernir façon BSA Gold Star des bonnes années. Je ferais aussi chromer le tube d'échappement tant qu'à faire parce que le noir mat plein de boue séchée et de sel, ce n'est pas une sinécure de le nettoyer. Quand on y arrive. « si j'en avais une... » L'amour ne s'explique pas, bizarre, moi le routier, j'aurais dû logiquement préférer la SR longuement essayée. Pourtant, sans avoir de vraies graves critiques à lui porter, je ne suis pas enthousiaste. Elle est trop proche des autres motos de route et je ne peux m'empêcher de comparer les performances. Le couple et la légèreté d'un gros mono, c'est bien beau mais tant qu'à choisir route, je prends la Grand tourisme confortable et efficace de la Honda 500 CX ou le sport agressif et énervant de la 500 Kawa four. Question de goût. Avec la XT, c'est autre chose. Je ne compare pas. Et puis même si elle peut, quand elle veut, dépasser les 150 km/h à Monthéry, je n'en profite pas. Avec elle j'ai envie de rouler à 110/120 km/h, pas plus. Je ne pense même pas à la faire tourner à plus de 6000 t/mn (130 km/h et plus), le moteur vit en dessous et moi avec.

Mariage d'amour

L'affaire a été rapidement consommée. La XT 500 m'a ensorcelé dès le premier jour de la « Croisière Blanche » entre Chamrousse et Chambéry. Entre 100 virages et 1000 éclats de rire avec l'ami Boulmé qui sur sa Honda 250 XL/S moulinait pour suivre. Notez que, sur les mêmes routes, j'aurais aussi pu prendre du plaisir et aller peut-être aussi vite, en me battant à coup de chevaux contre les 250 ou 300 kg d'un gros cube ou, à coups d'embrayage, contre une bonne moyenne cylindrée mollaissante sous la zone rouge. J'eus aussi pu me véhiculer agréablement sur une bonne grosse GT style 1100 Honda ou BM. Sans problèmes, tout en confort et tout en douceur.

Avec la XT, c'est autre chose. On ne se bat pas contre elle, on vit à son rythme. Un sacré tempérament. Bien assis, bien droit, avec une poignée de gaz qui tire court (commande desmo avec un câble qui tire, un autre qui pousse), un sélecteur précis et une boîte aux premiers rapports courts qui vous sort de n'importe quoi. Finis les embrayages qu'on fait patiner pour arriver dans les tours et les freins où on s'accroche pour arrêter 300 kg. La XT



est toute douceur et toute brutalité à la fois. On reprend à 2500 t/mn (pas en dessous, ça cogne) et elle vous pousse à gros coup de pistons bien sensibles. Bien plus d'ailleurs que ceux de la Honda 500 XL/S. L'autre gros mono a des performances comparables mais procure moins de sensations, plus doux, plus progressif, en bref, plus japonais.

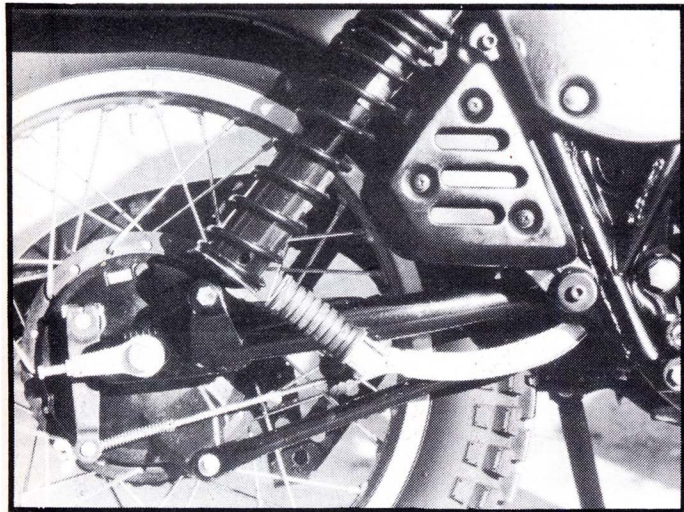
Revenons à la XT et à sa boîte. On utilise guère la première que pour sortir des épingles archi serrées et les deux rapports suivants se passent dans un mouchoir, sans monter les rapports à plus de 4000 t/mn. Oubliez le jon-

glage du sélecteur, la quasi totalité de la route se négocie entre la quatrième et la cinquième.

Une petite inquiétude quand même en abordant les premiers virages : comment vont tenir les pneus trail ? D'autant plus qu'une des deux XT du voyage, la mienne en principe, est « légèrement » cloutée ? Courbe à gauche bien calme, une autre à droite et J-P Boulmé, appareils photos entre les dents, me fait l'extérieur... pas admissible. Faut suivre. Et bien, preuve est faite, les pneus trails même avec quelques petits clous, permettent des angles fabuleux en virage et on aurait bien aimé voir une routière suivre. Vous en connaissez vous

Le moteur n'a pas changé par rapport aux anciens modèles au détail près qu'il est moins incliné dans le cadre (3° contre 5°).

Le couple fabuleux d'un gros 500 mono



Une bizarre commande du frein arrière par tige et bielle et des repose-pieds passagers non suspendus.



L'ancienne et la nouvelle. Peu de changements dans l'absolu mais et toujours le même poids. Pourtant la « 1980 » paraît beaucoup plus légère.



des routières avec une garde au sol comme ça et qui pèsent moins de 150 kg... En plus, et c'est là semble-t-il, le plus gros progrès par rapport aux XT de l'ancien modèle, la « 1980 » se rit des pif-paf et ne demande qu'à se jeter d'un virage à l'autre. Et que je tends le pied à droite et, je change de fesse, je tends le gauche et, ...rien. C'est humide et froid par terre (d'où les pieds de sécurité au cas où) mais la XT s'accroche bien et quand elle glisse, le fait sans vice. Elle part en douceur de l'arrière train et se rattrappe, avec du plaisir, un coup de gaz et une botte en appui. Des pneus route auraient peut-être décroché bien plus tard, mais brutalement et sans recours.

Et le freinage encore. Parlons-en de ces petits tambours noirs coniques et ridicules à côté de vos trois disques ajourés et de vos commandes hydrauliques. D'accord, on peut, en le faisant exprès, faire chauffer le tambour à coups de freinages violents et répétés. La poignée vient alors en butée et plus rien, pendant un laps de temps assez bref d'ailleurs. Mais le problème n'existe pas puisqu'on ne freine pas avec la XT ou si peu souvent.

Une routière, en montagne, gaspille son énergie en accélération et en freinage. Une trail et la XT en particulier, enroule à vitesse quasi constante. C'est toute la différence.

Sûr, les anciens vous diront, des sanglots dans la voix, qu'ils n'ont pas retrouvé, loin de là, le gros frein moteur des bons gros vieux monos britanniques, mais le frein moteur est pourtant bien là et efficace.

Avec la XT, on roule, on enroule en dosant les gaz et on freine beaucoup moins souvent qu'avec une quelconque routière en allant aux mêmes vitesses. Dans ces conditions le tambour s'avère parfaitement suffisant, puissant même, assez pour faire crisser la roue si le cœur (de brute) vous en dit. Gare aussi à l'arrière qui, si vous n'avez pas le doigté, va bloquer et passer devant. En tout-terrain ce manque de progressivité doit bien gêner.



Maman j'ai peur!

Bref, une XT est sûre et freine bien : deux tambours efficaces et un bon frein moteur avec une boîte qui ne demande qu'à servir et une maniabilité hors concours qui permet le plus souvent d'éviter l'obstacle plutôt que de freiner.

Et puis, si mes explications ne vous satisfont pas, écoutez donc l'avis du concessionnaire Yamaha de Cluses : « Le plus gros problème de pièce que j'ai eu avec une XT, c'est que je n'avais pas de cadre en stock. Pourquoi faire, c'est le modèle qui revient le moins souvent avec une fourche et un cadre plié... »

Mariage d'argent

Que vous faut-il de plus ? La XT vous emmène en ronronnant sympathiquement à 120/130 et à ces allures vous amuse en consommant dans les 6 litres au cent de super et un petit verre d'huile de temps à autre. Voilà déjà un plus, côté économie quand on compare aux routières mais la différence est encore plus flagrante si on parle entretien. Quoi de plus simple qu'un moteur monocylindrique qui, par définition, n'a qu'un seul carbu (pas de synchronisations impossibles), qu'une paire de vis gratinées, qu'une bougie, etc. (En attendant qu'Honda nous sorte un mono à huit soupapes, deux bougies et quatre act...) Autant de moins à acheter ou à régler lors des révisions ou des réparations et vous apprendrez vite à soigner votre mono vous-même alors qu'un multicylindre demande plus de connaissances et plus de matériel.

Cela dit on peut se demander pourquoi Yam a doté son mono 500 de route, la SR, d'un allumage électronique alors que la XT, même dans sa version 80, conserve de classiques rupteurs. Réponse simple : La XT est prévue pour aller au bout du monde et là-bas vous trouverez toujours à vous débrouiller avec vos avis. Un « Electronique », lui, ne demande ni entretien ni réglage mais vous laisse totalement impuissant en cas de (rarissime) panne. Il faut changer la pièce en cause et pour cela, l'avoir.

Un gros point faible quand même à l'économie de XT : la chaîne notablement sous dimensionnée qui, elle, ferait bien de prendre exemple sur les routières, et leurs chaînes larges à joints toriques. La tension de chaîne est simple sur la XT mais il faut y penser souvent, on s'en passerait.

Par contre, rigolez les routières, vous qui coûtez des mille et des cents à chaque chute, même à l'arrêt. Une béquille qui saute et toc : c'est un réservoir, une pédale de frein, un sélecteur, un cligno et même un couvercle de carter. En attendant que les constructeurs aient compris que toute moto tombe un jour ou l'autre et qu'il lui faut un minimum de protection, il ne reste qu'une solution : rouler Trail. Et avec la XT (Humm...) nous pouvons vous parler d'expérience. Les repose-pieds et les clignos se replient (par le sélecteur) et si vous avez pris la précaution de ne pas trop serrer les cocottes de frein et d'embrayage, elle tombe sans mal. Elle peut même le cas échéant, finir un virage guidon par terre (non, je ne dirai pas qui c'est...) et Harald, notre maquettiste expert en gros mono a même poussé plus loin pour vous l'expérience. La XT peut taper sur une voiture qui ne la respecte pas et s'en tirer avec une simple bosse sur le réservoir et une selle fendue. Moins bien étudié, Harald a plus souffert et s'est cassé le tibia. Du coup vous ne lirez pas ici le comparatif attendu entre sa 500 SR de route et la 500 XT.

Mariage de raison

Tiens, vous verrez comment vous serez après dix ans, repliés sur vos petits guidons et des millions de bosses encaissées par vos colonnes vertébrales faute de suspensions efficaces. C'est mon Kiné qui me l'a dit : « il faut rouler, le buste bien droit. La seule solution pour ne pas se coincer et s'écraser les disques ». Vous en connaissez, vous, des bécanes de route où on est assis bien droit et avec des suspensions à grand débattement ? BMW R 100 R/T, Yamaha 1100, Honda GL 1100, MZ, (eh, oui !)... quelques modèles et pour la plupart

de très gros cubes. Les motos de route sont, pour la plupart, sous-développées des suspensions. Plein de réglages partout mais pas de débattement. La XT, elle, reste hyper confortable sur les pires départementales et, cela dit en passant, ses grands débattements ne la font pas tanguer et ne grèvent en rien la tenue de route. La grande courbe passée à 120/130 se passe sans dévier d'un millimètre et enchaînements et freinages ne vous donnent pas le mal de mer. La XT est précise et obéissante, bien plus d'ailleurs que sa rivale la Honda 500 XL/S, trop légère de l'avant et plus floue de direction. La XT donne même volontiers le droit à l'erreur. Rien de plus facile que de corriger avec elle une trajectoire en cours de route. La moto est légère, saine, bien suspendue, l'idéal je vous dis, et en montagne, les routières peuvent bien s'accrocher. Dommage quand même que la XT ait une selle bien plus dure que celle des anciens modèles surtout pour le passager, quasiment assis sur du bois. Par contre il ne glisse plus vers l'avant comme c'était avant le cas. Dommage aussi, que les repose-pieds de ce passager ne soient pas suspendus. Quitte à faire une lourde trail, un petit triangle en tubes pour attacher les repose-pieds au cadre n'aurait pas changé grand chose.

La machine à rêver

Bravo, les gros cubes, les super accélérations et les hyper puissances mais où et quand utilise-t-on tout cela ? Va-t-on souvent se faire plaisir à 200 km/h et en moins de 12" aux 400 mètres départ arrêté et pour quel prix ? La XT propose un autre choix. Simple et franche elle met constamment la sensation à votre portée. Dans le plus petit virage et dans l'accélération de tous les jours elle vous rappellera sans cesse qu'elle n'a qu'un piston qui pousse bien et qu'elle n'a que 150 kg qui se balancent bien. Le rêve à la portée de tous, 100 km sur 100 km. A condition bien sûr d'éviter les grands axes mais qui y songerait, quand les départementales sont si jolies et pleines de promesses.

une Fille en XT



Tant pis pour vous bande de machos ! Il vous faut faire une croix sur le mythe de la XT réservée aux motards mâles purs et durs. Les « minettes » aussi savent apprécier les joies du gros mono, croyez en Gabrielle, l'heureuse propriétaire d'une 500 XT depuis 1978 et qui nous a accompagnés tout au long de cet essai.

Qu'est-ce qui fait porter son choix sur une XT 500 ? Et qu'est-ce qui peut bien pousser une fille à s'acheter une XT ? Les gromonos ne seraient-ils vraiment réservés qu'à la gente masculine ? Non, bien sûr.

Un gromono c'est spécial, ça ne ressemble à aucun autre engin à deux roues et ça doit être pour cela qu'on a envie d'en posséder un, non pas pour passer pour un (e) original (e), mais pour se faire des petits et des gros plaisirs en le conduisant.

Mais pour cela il faut déjà la mettre en route, la bête ! pas une mince affaire, surtout les 1000 premiers kilomètres. Ce n'est pas une légende, c'est bien connu, la XT veut se faire prier pour démarrer. Alors on kicke, on kicke et rekick, on actionne la petite manette du décompresseur, on cherche bien le voyant dans la petite lucarne sur le cylindre, ça y est, il est visible, on lâche tout, on fait un bond énorme et on se laisse tomber de tout son poids sur le kick. Souvent (au début) il ne se passe rien, alors faut recommencer toute la manœuvre à zéro, ou alors la bête se réveille et émet un ronflement pas désagréable.

En fait je suis persuadée (au bout de deux ans de vie commune avec la bête) que la mise en route d'une XT n'est pas une question de force physique mais de tactique et de chance. Y'a un endroit de la compression qui permet de la faire démarrer sans aucune difficulté. Le seul problème étant (au début) de trouver ce point bien précis. A part cela elle peut parfois faire des siennes à chaud. Un seul truc, fermer l'essence, actionner le kick deux ou trois fois à vide, puis donner un bon coup de pied (sur le kick, pas dans le moteur évidemment). Bien rodée après 1000 km environ, madame démarre sans trop de réticences.

Bon, le moteur tourne. Même s'il n'a que peu de chevaux (5) qui peuvent paraître lourdeaux au bruit qu'ils font — le teuf-teuf ressemble plus à celui d'un tracteur qu'à celui d'une moto — ils n'ont pourtant pas peur de se cabrer si on le leur demande gentiment sans trop les brusquer. Ils passent aussi très facilement au galop, il suffit de tirer sur les rênes de l'accélérateur à bas comme à haut régime, pour qu'ils s'élancent sur la route. Chaque commande est accompagnée d'un agréable prout, prout, prout, bien caractéristique du gromono.

La conduite réserve des surprises, bonnes essentiellement. Tous ceux d'entre vous qui en ont une ou même ceux qui ont eu l'occasion de l'essayer, ne serait-ce que sur quelques kilomètres, en conviendront, y'a quelque chose, y'a un certain charme, ou bien on tombe amoureux (se) tout de suite — la plupart du temps c'est ça — ou alors on n'aime pas du tout, parce qu'on est un inconditionnel du gros cube et de la vitesse, mais en tout cas on ne reste pas indifférent(e).

C'est nerveux, ça a du répondant, sur le couple on ne traîne pas, 1re, 2e, 3e, la bête rugit à chaque coup d'accélération et se calme tout aussi rapidement, bon freinage (ce qui fait l'une des différences avec la 500 XLS). Pas trop lourde, environ 150 kg, elle est très maniable, surtout pour des petits bras comme les miens, et puis quand je tombe je peux la relever toute seule, sans avoir à me mettre à pleurer au bord de la route et attendre le beau mâle fort et tout et tout, pour m'aider.

Bref, la XT a beaucoup de caractère. Sa très grande maniabilité alliée à sa puissance (on a quand même 500 cm³ entre les jambes !) permet surtout de très chouettes virées en montagne, sur et hors des sentiers battus. Bien sûr on ne met pas aussi facilement le genou à terre dans les virages qu'avec une routière, mais à condition de bien régler la position de son guidon et de sa fourche... ça balance pas mal. La nouvelle XT, version 80, est même encore plus légère à manier que ses grandes sœurs, grâce à sa nouvelle four-

che. A part cela je ne vois pas de grandes différences, question stabilité et puissance entre le modèle 78 par exemple (le mien) et le nouveau de cette année.

Sur route, c'est la moto idéale pour les grandes randonnées (depuis le temps qu'on le répète...) mais les balades de paresseux, ceux qui délaissent les nationales pour les CD et autres petites routes. La XT ne va pas très vite, maxi 130 à 135 km/h et son grand guidon devient fatigant sur autoroute, mais permet de se prendre un super pied sur les départementales. Une moto qui permet de vivre pleinement son voyage, même en duo, elle reste agréable et tire très bien dans les montées.

Un seul hic à cette idylle, la pluie tourne rapidement au vrai cauchemar en XT, si on n'a pas pris soin de descendre son garde-boue et de le munir de bavettes (faute de temps, quand un orage éclate on n'a pas toujours le temps ou les moyens de l'adapter à la météo). La pluie vous vient de partout, de devant, de derrière, la visière du casque est continuellement aspergée. Visibilité réduite, mais par contre l'adhérence des pneus n'est pas trop modifiée. Par contre si la pluie dure, l'humidité peut jouer de très mauvais tours pour les remises en route. Personnellement cela m'a déjà valu un court-circuit au niveau de la bobine d'allumage. Et une autre fois un refus obstiné de redémarrer qui a duré trois jours ! Une fois sèche, miracle, au premier coup de kick, la bête vous rit au nez en poussant des prout-prout moqueurs. Où s'était-elle cachée, la goutte de pluie fatale qui a anesthésié la bête si longtemps ? mystère...

D'une manière générale, c'est facile à entretenir un gromono. C'est robuste par définition, les vidanges, graissages, réglages et nettoyages réguliers sont à la portée de tous (tes), la preuve...

Voilà, maintenant que les présentations ont été faites, je vous souhaite encore beaucoup de bons moments avec la dame pour les heureux possesseurs de XT, pour les autres, courage, vous finirez bien par en trouver une...

Gabrielle

LA XT EN TT

Aussi incroyable que cela puisse paraître pour un pisse-copie verdâtre, mon postérieur n'avait pas tâté la selle d'une XT en tout-terrain depuis 1976 ! C'était la première XT essayée en France, par MJ, bien sûr ! la toute première :

Un bon camion avec moteur sympa, mais un camion tout de même (pour le tout-terrain, s'entend !). La version 1980, à quelques détails près, rattrape le retard pris sur la XLS hors-bitume...

par J.-P. Frisquet.



En fait, le premier contact qu'on ait eu au canard avec un gromono Yamaha était avec une 500 TT (la version US, sans éclairage avec pneus cross, plus légère de plus de 11 kg que la XT française, et avec un ou deux demi-chevaux de plus). C'était carrement super pour l'époque. Une semaine après arrivait la XT : par rapport à la TT, je fus déçu par les kilos supplémentaires et les pneus trial japonais réellement catastrophiques. On reprochait alors surtout à la XT, malgré une modification de la chasse et de l'angle de chasse, sur les modèles suivants une très mauvaise maniabilité en tout-terrain. L'arrivée de la 500 Honda XLS n'allait faire qu'empirer les choses : L'essai comparatif de la 500 XT/500 XLS/SP 370 dans MJ n° 407 avait mis en évidence le bien meilleur comportement tout-terrain de la XLS Honda, de conception beaucoup plus récente que sa rivale. Mais avec la XT 80, la plus grosse critique disparaît : cette moto est devenue très maniable, presque autant qu'une 500 XLS...

Enfin du plaisir...

On n'avait pas de 500 Honda XLS sous la main pour pouvoir la comparer avec la XT 1980 en tout-terrain, dommage, mais il y avait tout de même comme référence une 500 XT 1978, celle de Gabrielle.

D'emblée, sur le premier petit sentier de terre, même un béotien total en matière de moto verte, aurait cette réflexion : « La XT 80, c'est vraiment plus maniable que la « vieille » ! ». Et de fait, on tourne, on vire, on slalome que c'en est un plaisir avec la XT 80. Là où l'ancienne

version avait vite fait de vous provoquer une sérieuse fatigue dans les avant-bras, la nouvelle se révèle très relax à manier, on n'attrape plus de sue à tirer comme une bête sur ce satané guidon pour que ça consente à tourner si on s'est aventuré sur un sentier bien tortueux. Les amateurs d'XT peuvent donc se réjouir : Eux qui se plaignaient d'avoir une moto vraiment trop lourde à manier en tout-terrain (c'était le plus gros reproche enregistré sur la XT dans l'essai-lecteur du MJ n° 400) ont à présent à leur disposition une moto presque aussi maniable que la 500 XLS Honda. Autre agréable surprise : La roue avant semble moins riper dans les virages très serrés. Je dis bien « semble », car la XT modèle 1978 qui servait de référence avait un pneu avant quelque peu fatigué.

Cette plus grande légèreté de la direction aurait pu engendrer, phénomène classique, une moins bonne stabilité à haute vitesse : La XT 1980 a moins d'angle de chasse que la précédente (pour une meilleure maniabilité), mais plus de chasse (pour plus de stabilité à grande vitesse). Les deux caractéristiques s'entremêlant étroitement dans leurs effets, la nouvelle version est au bout du compte aussi stable lorsqu'on roule vite sur un chemin roulant que l'ancienne. On ne sait pas ce que ça donnera dans les conditions très particulières des pistes africaines, domaine de prédilection des XT de longue date, car MJ n'a pas voulu me sponsoriser pour un essai en Afrique d'une quinzaine de jours, mais il y a gros à parier que cette XT 1980 sera plus facile à emmener que la précédente. Pour ce que j'ai pu voir (rouler dans des chemins un peu bosselés, mais secs

et sablonneux à 80-90 km/h), la XT 80 est vraiment correcte, avec une fourche dont l'hydraulique est vraiment évoluée (sans atteindre évidemment les performances des fourches européennes de cross ou d'enduro, faut pas rêver...). Autre détail appréciable : Cette XT 80 est vraiment très facile à démarrer, et le petit biton blanc (façon SR) qui sert à donner un peu de ralenti pour le démarrage moteur tiède ou froid est réellement une bonne chose. Sur ce plan crucial du démarrage, la XT de 1980 a vraiment fait un progrès spectaculaire par rapport à la toute première de 1976. Par rapport à la XLS Honda, ce moteur de 500 XT 1980 (qui est le même que celui de la XT 1979) reste un poil moins performant, mais cela doit se chiffrer de façon très peu sensible dans les faits. Encore une fois, dommage que je n'ai pas eu une 500 XLS sous la main.

Et les défauts ?

Séduisante, la XT 80 l'est bien plus que la XT 79. Mais il n'y a pas que du bien : A commencer tout d'abord par le comportement sur le gras. Là, la géométrie ou les suspensions n'ont rien à voir : Les pneus trials japonais ne peuvent servir qu'à de la balade tranquille sur terrain sec. Dans les chemins humides et boueux, ces pneus trials gâchent tout le beau comportement de la bête. Ça va un poil mieux dans les ornières que la XT 79 du fait de la maniabilité très améliorée et de la fourche à axe déporté, mais il ne faut pas le cacher : si vous voulez tout-terrainiser sérieusement, il faut des pneus cross. Eternel problème de la polyvalence d'un trail. Par ailleurs, les poids et les suspensions arrière, inchangés par rapport à la XT 80, font que sur terrain très défoncé, l'arrière est imprécis. Autre point noir : Les garde-boue. L'avant, bien qu'amélioré, est encore ridicule et vous crottera aussi bien la figure que le moteur sitôt que vous roulez dans la boue ou simplement dans un chemin légèrement humide. Heureusement, les projections humides sur le moteur n'ont aucun effet sur le faisceau d'allumage : La XT a toujours été correctement réalisée de ce point de vue. Le garde-boue arrière, un peu « moins pire » que son collègue de l'avant, est tout de même nettement insuffisant. Ce n'est vraiment pas marquant de sentir ses fesses glisser sur une selle recouverte de boue ! Cette lacune en matière de garde-boue est complètement incompréhensible de la part de Yamaha, qui équipe ses IT d'enduro de garde-boue efficaces et esthétiques. Allez donc y comprendre quelque chose : Il y a sûrement un stock de garde-boue de XT astronomique à placer à l'usine...

Le sélecteur quant à lui est toujours aussi vulnérable : Pourquoi pas un petit sélecteur repliable d'IT enduro, ça ne ferait pas payer grand'chose de plus au client que vous êtes, non ?

Pour le tout-terrain, la chaîne devrait être une 15,9 « large » (pourquoi pas à joints toriques) au lieu de la traditionnelle 15,9 « étroite » qui souffre beaucoup sur la XT à cause du couple. Enfin, le poids quasiment inchangé de cette XT 1980 par rapport à l'ancienne version, bien que beaucoup moins sensible de par la maniabilité procurée par la nouvelle fourche, s'avère tout de même encore bien trop important quand il s'agit de relever deux ou trois fois de suite la bête après une chute !

**élève en gros progrès
mais pourrait mieux faire**



Commercialisée en mars 1976, la 500 XT nous fut tout d'abord proposée dans une version très proche du modèle américain le type 1 E6 vendu à quelques 500 exemplaires jusqu'en juin 76. Il est alors remplacé par le type 1 N5, plus spécifiquement européen, vendu de juillet 76 à décembre de la même année. En 77 apparaît en magasin la version 1 U6 plus spécialement reconnaissable à son nouveau pot relevé et non plus passant sous le moteur. Parmi les autres modifications, notons le tendeur de chaîne secondaire et surtout la nouvelle géométrie avant : L'angle de la colonne de direction et la chasse passent de 59°36' et 135 mm à 60°20' et 127 mm et la maniabilité s'en trouve déjà bien améliorée. A quelques détails près cette 1 U6 ne change guère que sur des détails mineurs jusqu'au dernier salon de Paris où Yamaha nous présente autrement dit la XT 500 S modèle 1980 (toujours type 1 U6 d'ailleurs). La même mécanique mais dans une partie cycle totalement revue (nouvelle fourche à axe déporté, nouvelle géométrie) et avec une nouvelle esthétique. Ce sont ces deux versions (1 U6-1977-79 et 1 U6 1980) qui sont comparées dans la partie technique et tout au cours de l'essai.