

MOTO Journal

MOTOSCOPIE

Tout sur la Ducati Multistrada
Entretien, voyage, technique



Partir en

ROUES LIBRES

Evasion

LA MONGOLIE EN MOTO RUSSE



BRETAGNE

Les belles routes du Finistère



+ 7 itinéraires en France et nos bons plans à découper

PORTRAIT
Jehan d'Orgeix
Un champion bohème

MYTHE
Yamaha XT 500
La pionnière du désert

CONCOURS GAGNEZ UN WEEK-END POUR DEUX EN BMW

moto
presso

M 07246 - 2507 H - F : 5,50 € - RD

Pionnière

500 XT

le mono mythique

En 1976, est arrivée sur le marché une moto simple et géniale.

Un mono viril qui a su faire voyager des milliers de motards, un peu en Afrique et beaucoup dans leur tête... Brute mais élégante, brutale mais vivante, la première Yamaha XT fut l'alchimie réussie entre une époque et une moto.

Mars 1976, Valéry Giscard d'Estaing n'est pas complètement chauve, il est l'encore jeune président de la

République française. Les hippies, eux, songent à se couper les cheveux. Les Clash répètent frénétiquement *Career opportunities* au fond d'un garage ; leur premier album sortira l'année suivante. Dans les concessions, Yamaha-Sonauto livre les premières XT. Les cinq cents machines rentrées par l'importateur seront vendues en cinq mois : c'est le début de la trailmania. Jean-Claude Olivier, alors responsable du secteur moto chez Sonauto, a vu juste en insistant pour faire traverser l'Atlantique à cette machine d'abord pensée et construite pour le marché américain. Le beau gros mono est apparu au salon de Las Vegas, en 1975. A cette époque déjà, la pression écologique se fait plus forte et les lois antipollution menacent les Yam 2-temps, les fameuses DT. La riposte des Japonais prend la forme de ce monocylindre 500 4-temps, deux soupapes et simple arbre à cames. Avec 32 chevaux à 6 500 tr/mn et un couple "camionnesque"

(selon l'expression consacrée de l'époque) de 4,1 mkg à 5 500 tr/mn, la XT est un monstre. Sa seule réelle concurrente, la Honda 250 XL, est enterrée... Les solutions techniques sont simples. Pas de révolution technologique, même si on note un arbre à cames monté sur roulements (et non sur paliers lisses, comme souvent alors) et une culasse en alliage léger. Le pot d'échappement, pas vraiment esthétique (il longe le bas du moteur, sur le côté droit), verra son trajet modifié dès l'apparition de la deuxième mouture, en 1977.

Le coup du kick

Depuis la mort des monos anglais, on n'avait pas vu un moteur si viril... Le démarrage au kick renforce l'image de moto méchante de la Yam. Les histoires de chevilles brisées sur des retours de kick alimentent la légende. Une 500 XT, ça se mérite, ça se respecte... En fait, une 500 XT bien réglée démarre plutôt bien, et il suffit de suivre la procédure habituelle – en cherchant la compression pour passer le ●●●

I RALLYE VRAIMENT RAID

*Un sac de couchage, un jerrycan, un phare
brinquebalant, voilà la prépa pour le Dakar
1980. La fiabilité de la XT faisait le reste.
Cette année-là, le podium fut tout entier XT.*

*Le premier millésime, avec son pot "en bas",
est très recherché par les collectionneurs.
Une version rouge existait au Japon.*



*Pot en haut et gros sabot, la XT évolue bien.
Elle devient plus facile à démarrer grâce à un
repère de point mort haut sur la culasse.*



RACINES

500 XT, MONO MYTHIQUE





l XT-ISTE FAMEUX
Abidjan-Nice,
ce pilote va
bientôt se perdre
et il restera
plusieurs jours
avec sa 500 XT
dans le désert.
Il s'appelle Thierry
Sabine.



l FIN DE RÈGNE
En 1981, les 500
souffrent face au
bicylindre BMW
d'Hubert Auriol.
L'année suivante,
elles seront
remplacées par
les nouvelles 550.



l EN BÉTON
C'est d'abord la
robustesse de ce
moteur massif qui a
fait la réputation de
la 500 XT. Lors de sa
sortie, en 76, un 500
mono fiable n'était
pas si courant...

*Culasse revue, nouveau carter de chaîne,
fourche et tés modifiés, le millésime 78
est peaufiné pour gagner en fiabilité.*



1978

l ENVIE D'AILLEURS

*Le succès de la 500 XT doit énormément à l'image
de voyage et de liberté que ces motos
véhiculaient. Peu d'XT-istes portaient,
beaucoup restaient, mais tous rêvaient !*

●●● point mort haut avant de lancer son coup de pied. Dès 77, une petite fenêtre aménagée sur le haut de la culasse permet même de repérer la position du piston ! Le cliché de la XT-moto d'homme se voit renforcé par l'allure du moteur, massif comme une église romane. Le châssis construit autour du gros mono est basique et dépouillé. Simple berceau dédoublé, le cadre contient l'huile dans sa poutre centrale. La fourche télescopique hydraulique débat sur 190 mm et les tubes ont un diamètre qui paraît ridicule aujourd'hui : 36 mm. A l'arrière, deux amortisseurs réglables en précharge débattent sur 100 mm... Un peu léger pour justifier l'appellation "enduro" sur le cache latéral !

Le succès de la XT doit beaucoup à l'image d'aventurière véhiculée par les rallyes et les publicités de l'époque. C'est pourtant une moto très citadine. Maniable et pêchue, la XT n'a aucune rivale entre deux feux rouges. Son bruit si caractéristique du gros mono fait se retourner les passants... D'autant que beaucoup d'XT-istes craquent alors pour le fameux silencieux Supertrapp, qui ne l'est justement pas... silencieux ! Sur le ralenti, la XT tressaute au rythme du coup de piston et la roue avant avance d'un millimètre à chaque explosion. Le feu au vert, le couple catapulte la 500 en wheeling et les rapports montent à la volée jusqu'au feu suivant. Les 32 chevaux se libèrent instantanément, et bien ●●●



1 XT OFF-ROAD

Durant les années 80, la pratique du tout-terrain a touché une large population de motards grâce à la mode du trail. La XT fut le premier gros trail vraiment populaire.



On regrette la perte de l'inscription "enduro" sur le cache latéral, mais on salue la modif du circuit de lubrification.



1 XT racing

Les débuts du Supermotard ont donné l'occasion à des fous de XT de s'arsouiller. Avec un tambour à l'avant, mieux valait anticiper les freinages en bout de ligne droite.

●●● peu de motos (ou d'autos...) peuvent tenir la roue d'une XT en ville. Mais si la 500 fut un succès, c'est aussi et surtout parce que sa sortie coïncide avec les premiers rallyes africains.

L'ailleurs et la sueur

Dès le deuxième Côte-d'Ivoire-Côte d'Azur, en 1977, une XT quasiment de série gagne, avec Gilles Comte au guidon. Un concurrent nommé Thierry Sabine, lui aussi sur une XT, se perd alors pendant trois jours dans le désert libyen. En 79, pour le premier Paris-Dakar, Cyril Neveu impose son XT privée devant la machine officielle de Gilles Comte. En 1980, Neveu gagne encore, mais quatre 500 XT trustent les quatre premières places. L'année suivante, le flat-twin BMW mettra fin à la suprématie XT... Pas grave, la légende est

Neveu

Miniview Cyril



Vainqueur des deux premiers Dakar sur une XT 500, Cyril Neveu a largement contribué à écrire la légende de cette moto.

Quel souvenir gardes-tu de la 500 XT ?

Celui d'une machine fantastique, le premier trail vraiment capable de faire du tout-terrain. Il n'y a que le démarrage qui posait problème. La 500 XT a cassé pas mal de genoux, de tibias et de péronés ! Personnellement, je n'ai jamais eu de souci et mon mécano arrivait même à la démarrer à la main...

En quoi consistait la préparation des motos à cette époque ?

On roulait avec un moteur stock, des amortisseurs Koni plus durs, et des ressorts de fourche de cross. Il suffisait de soigner l'étanchéité du filtre à air, et de faire fabriquer un réservoir de 40 litres solide.. La mécanique était béton et le Dakar beaucoup plus accessible qu'aujourd'hui. L'engagement ne coûtait pas cher et une XT de série était l'arme pour gagner.

As-tu gardé une 500 XT ?

J'ai gardé la XT avec laquelle j'ai gagné mon premier Dakar. J'ai aussi récupéré la moto avec laquelle Thierry Sabine s'est perdu dans le Ténéré lors du deuxième Abidjan-Nice. Le sable l'a patinée. Je l'ai exposée chez moi, dans mon salon, sous une bulle de Plexiglas.

écrite et pour longtemps. En 1981, sous la menace des Honda XLS, Yamaha sort un gros trail 4-temps plus sportif, une 550 XT, qui laisse les fans de la première heure dubitatifs. Certes, la nouvelle XT, au bloc équipé de quatre soupapes et d'un balancier d'équilibrage, est plus puissante (38 chevaux contre 32). Elle est aussi mieux suspendue (Cantilever et fourche de 190 mm et 220 mm de débattement) et pas plus lourde, avec 135 kg à sec. Pourtant la 550 ne plaît pas. L'allure est moderne, mais lisse et sans personnalité, le caractère moteur aseptisé. Du coup, ses ventes seront modestes. La 500 XT, elle, restera au catalogue jusqu'en 1990. Une version anniversaire, parée d'artifices chromés trop clinquants, bouclera alors quinze années de bons et loyaux services. Comme tout amoureux de cette moto mythique, j'ai une 500 XT dans mon garage. ●●●

I XT CITÉE

Maniable, vive, accélérant fort entre deux feux, la 500 s'est imposée comme une citadine presque parfaite. Heureusement, ils n'ont jamais pensé à lui greffer un démarreur... comme un vulgaire scooter !



parisien

XT club

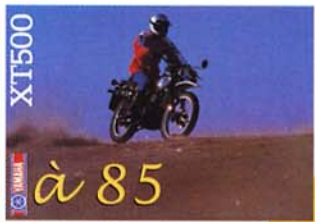


Le XT club parisien (XTCP) a été créé en 1981. Il est présidé par Jean-Marc Hauchard et réunit des possesseurs de toutes les motos mues par le bloc de 500 XT (XT 500 et 400, TT 500, HL 500, SR 500 et 400). Le club a compté jusqu'à cent membres et de nombreuses sorties étaient organisées à la belle époque. Aujourd'hui, ce sont les collectionneurs, plus que les rouleurs, qui sont attirés par la XT. Anciens possesseurs du gros mono, ils en rachètent un par nostalgie. On voit aussi arriver la génération des gamins qui ont vécu leurs premiers émois motocyclistes en passagers de la XT de papa et qui veulent vibrer aujourd'hui à son guidon. Selon Jean-Marc Hauchard, les millésimes 1976 à 1979 sont les plus recherchés. La XT de 1976 peut se négocier jusqu'à 5 000 € et les modèles 77, 78 et 79 cotent de 3 000 à 4 000 €. Sur le plan mécanique, le XTCP préconise une révision sérieuse tous les 10 000 km, avec réglage du jeu aux soupapes, contrôle de tension de la chaîne de distribution et nettoyage des rupteurs pour les millésimes d'avant 1986. Contact : XT club parisien au 01.48.71.32.98 ou par mail <http://jmhauchard.free.fr> Pour des conseils mécaniques et des infos pointues, rendez-vous sur le site <http://site.nico.free.fr/sr500.htm>

La XT hérite de la soupape d'admission de la SR (+ 2 mm), d'une fourche à axe déporté, d'un réservoir alu et de jantes anodisées chics.



De l'alu pour un beau réservoir aux flancs polis, mais de la tôle peinte désormais pour le sabot. La lubrification est fiabilisée



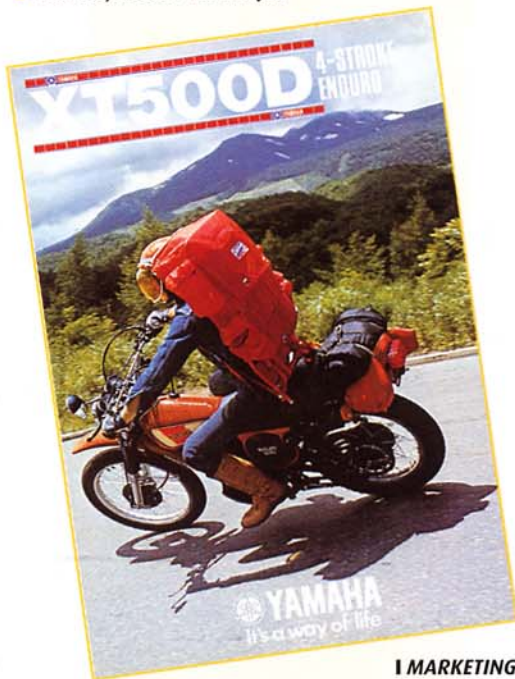
1981 à 85

●●● J'avoue... je ne la sors pas souvent. L'avantage, c'est que je la redécouvre. Et à chaque fois, je me surprends à lui trouver plein de défauts. Passons sur le comportement du châssis : outre les freins qui ne freinent pas et les suspensions qui ne suspensionnent pas, la selle trop molle et les vibrations rendent le moindre périple épuisant. Le moteur est lui aussi assez usant : il cogne à bas régime, manque d'allonge et nécessite de fréquents changements de vitesses. Si la 500 XT évoque le voyage, l'aventure, les grands espaces, elle n'est pas très facile à vivre. Le quotidien, c'est pas son truc... Pas une moto de compromis, elle se fait rétive pour mieux vous piéger. Car passé ce premier contact déroutant, on tombe vite sous le charme de ce bloc brut et sans concessions. Par essence, l'architecture du gros mono le conduit à manquer d'allonge et

de souplesse. Sur les motos modernes, les doubles arbres à cames, les balanciers d'équilibrage, le passage à quatre ou cinq soupapes sont des artifices visant à gommer ces défauts. Le comportement des monos d'aujourd'hui est devenu plus *smooth*, presque asexué.

J'ai repris des nouilles...

Sur cette bonne vieille 500 XT, assis sur un châssis minimaliste, on ressent chaque vibration du piston. Finalement, une 500 XT n'est qu'un moteur en prise directe avec la route, qu'une explosion qui fait tourner une roue et un petit homme qui s'accroche désespérément dessus pour aller là-bas, derrière l'horizon. Avec l'élégance de sa simplicité, son caractère brut et son parfum d'aven-●●●



I MARKETING

Le succès de la XT 500 doit beaucoup à des publicités bien ciblées évoquant le voyage et l'évasion au quotidien.

Le passage en 12 volts est l'évolution la plus marquante. A noter aussi la peinture bleue du réservoir et un logo désormais collé... Beurk !



1986 à 88

Avant de s'éclipser, la XT s'embourgeoise à coups de chromes un peu faciles. On préférerait la baroudeuse authentique des débuts...



1989



I MATRIARCHE

La XT 660 actuelle peut être considérée comme l'héritière de la lignée. Mais il ya peu de chances qu'elle marque son époque comme l'a fait son aînée.

causons technique

Le bloc de la 500 XT est presque supercarré, avec un alésage par course de 87 x 84 mm. Tous les axes et l'arbre à cames sont montés sur roulements à aiguilles, un choix plutôt rare en 1976. La culasse est en alliage léger et les soupapes sont de belle taille : 45 mm pour l'admission, 39 mm pour l'échappement. Le réglage du jeu aux soupapes se fait par tige filetée et écrou. Le rappel est assuré par des ressorts coaxiaux.

Le cylindre, chemisé en fonte, est réalésable quatre fois. Le piston, fait d'un alliage à haute teneur en silicium, possède trois segments (feu, étanchéité, racleur). La cylindrée exacte : 499,354 cm³.

Le carburateur, un Mikuni VM 34 SS sur les premiers modèles, se mue en un VM 32 SS ensuite.

La boîte à cascade de pignons possède cinq rapports.

Le cadre est un simple berceau dédoublé.

La fourche de 36 mm débat sur 195 mm, alors que les amortisseurs arrière hydrauliques n'offrent que 100 mm de débattement.

Le bras oscillant est monté sur roulements à aiguilles.

Le filtre à air est placé sous le cache latéral droit.

La batterie est située côté gauche.

La lubrification est de type "carter sec" : l'huile est contenue dans la poutre centrale du cadre (2,4 l). Une première pompe à huile lubrifie le haut moteur pendant qu'une deuxième s'occupe de la boîte et remonte l'huile dans le cadre. Un moteur moins gros compense la complexité de ce système.



SORTONS

■ 32 chevaux, c'est la puissance développée par toutes les 500 XT, de 1976 à 1989. ■ 9 627 francs, c'est le prix de la première XT en 76 ■ 8 décors différentes dans toute la carrière de la 500 ■ 6 volts pour l'équipement électrique jusqu'en 1986, 12 volts ensuite ■ 2 sur 2, c'est le nombre de victoires lors des deux premiers Dakar.

LES CHIFFRES