

# Moto re

5f. le jeudi n°2318 - 19 mai 77

fb 45 · fs 3.80 · pst 75 · \$1

**TOUJOURS  
SHEENE**

**TOUR: LES FAVORIS EN ECHEC  
6000 KM SUR UNE YAMAHA 500 XT**



# SUPER



par R. Marchand

# YAMAHA Il est des motos d'exception XT 500

Ni prototypes éphémères, ni révolutions techniques, elles marquent une année, une époque, par la force de leur caractère et l'évidence de leur nécessité.

La 500 XT est de celles-ci, comme le furent en leur temps les premières 750 Honda et 500 Kawasaki. Elle marque le début d'une nouvelle forme de tourisme, synthétisant enfin en une unique machine la BMW du « Guide du Routard », le chopper d'Easy Rider et le trail du tout-terrainiste. D'où l'évidence de sa nécessité...

Haute en couleurs, son fort parfum d'épices — canelle, safran, piment ou curry — lui donne son caractère : le puissant appel du grand large. Côte d'Ivoire - Côte d'Azur d'un trait ou comme pour cet essai, promenade émerveillée dans l'Atlas marocain, la XT n'est pas moto, mais sentiment. C'est là sa principale qualité : se faire oublier au profit du vert, de la vitesse, de la liberté, de tout ce qu'elle engendre de plus puissant qu'une mécanique.

Mais laissons de côté le sentiment pour nous attacher plus objectivement à cette surprenante moto. Nous reprenons ici le « point par point » habituel des super-tests, qui permet de mieux cerner qualités et défauts.

## Esthétique : 18/20

Tous les avis sont unanimes : la XT est une très belle moto, à la fois élancée par sa partie-cycle de trail et massive par son moteur. La tache ocre du réservoir est plus gaie et raffinée que le seul rouge des versions 76 ; mais c'est bien sur le superbe moteur qui attire le regard et donne à l'ensemble son caractère : entièrement noir, les carters entourant de près les organes mécaniques, la culasse imposante, il déborde déjà à l'arrêt de couple, de puissance massive ; le volumineux pot d'échappement ne fait que confirmer cette impression.

## Finition : 18/20

Les Japonais nous avaient jusqu'alors habitués à une finition remarquable sur leurs modèles routiers. Les trails en avaient profité, mais pas toujours dans le bon sens : ainsi l'on a hérité (et l'on voit toujours) des feux arrière monstrueux qui disparaissent en petits éclats rouges ridicules à la première chute, de superbes clignotants chromés suivant le même chemin, et autres babioles du même goût.

La XT, outre une finition « habituelle » excellente sur laquelle nous ne nous attarderons pas en bons motocyclistes blasés de 77, innove avec un phare en plastique très résistant et des clignotants souples montés sur des branches en caoutchouc mi-dur qui sont comme le roseau, de la fable : elles plient mais ne rompent point. Pour la France, à la demande de J.-C. Olivier, l'importateur, toute la gamme trail 77 reçoit en outre des petits feux arrière montés souples : on l'attendait depuis longtemps. Enfin, au chapitre de la protection, le pot d'échappement passe désormais le long du cylindre et non sous le moteur comme sur le premier modèle ; moteur qui reçoit un solide et enveloppant sabot de protection en alu : bravo.



## Accessibilité mécanique : 13/20

Un trail-bike monocylindre est quelque chose d'extrêmement simple, et qui devrait donc être doté par les constructeurs d'une accessibilité mécanique en béton armé. Reconnaissons qu'un gros 4-temps à graissage par carter sec (l'huile ne stationne pas dans le moteur, mais dans le tube avant du cadre) est plus volumineux et plus complexe qu'un 250 deux temps. Cela excuse un peu Yamaha, mais l'on est encore loin, non de la perfection, mais simplement de ce que l'on est en droit d'attendre dans ce domaine.

Il est ainsi nécessaire de déposer le réservoir pour régler les culbuteurs : un 500 cm<sup>3</sup> mono, c'est haut ; OK, rien à redire. Mais que je vous raconte le démontage de celui-ci.

D'abord la selle, fixée par deux vis qu'il faut aller chercher très loin par en-dessous, entre le garde-boue et le pneu : très pratique ! Ensuite le réservoir lui-même, fixé par trois vis et non le système universel d'une vis unique et de deux têtes.

Ce sont, certes, de petites choses. Mais qui sont d'autant plus agaçantes qu'un peu d'astuce et de bon sens aurait permis de les éviter dans une bonne proportion. Terminons cependant sur une note optimiste en remerciant Yam qui monte enfin, après de longues années de supplication, des vis BTR en lieu et place des ex-cruciformes sur tout le moteur.







## La XT passe où le chameau trépanse !

### Position de conduite, confort : 17/20

Les choses se compliquent un peu pour noter le confort et la position de conduite : des notions bien différentes selon que l'on musarde sur la petite route goudronnée qui monte de Marrakech vers le Tizi-u-tert où que l'on attaque pour rire dans les dunes de sable de l'erg d'Erfoud.

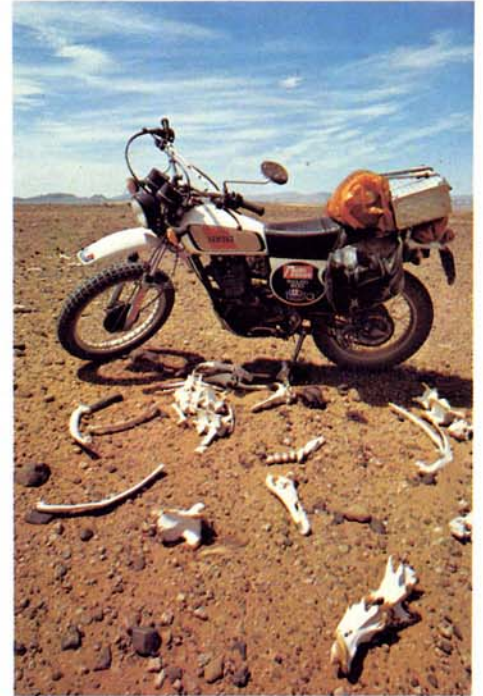
Les commandes en elles-mêmes n'appellent aucun commentaire : tout est doux, précis, fonctionnel. On regrette toujours le bouton de mise à la masse à main droite, facilement actionné par inadvertance et ne servant qu'à doubler la clé de contact très accessible, mais c'est là un détail mineur. Pour le goudron, ce qui représente la plus grande partie de l'utilisation, on trouvera les repose-pieds un peu trop en arrière, fatigant à la longue les cuisses et les fesses. Par contre, sur la piste, on apprécie ce choix qui permet d'alléger l'avant, debout en tirant sur le guidon, pour avaler un obstacle-surprise : c'est peut-être cela qui doit primer, et Yam a donc probablement penché du bon côté. La selle, elle, ne penche pas du bon côté : trop inclinée sur l'avant, bien que confortable. Il faut enfin noter le désastreux garde-boue

avant : beaucoup trop court, il vous arrose le visage dès la moindre pluie.

### Mise en route : 12/20

Nous touchons là le véritable défaut de la 500 XT : son démarrage. Que les futurs propriétaires se rassurent, elle part toujours. Je crois que personne n'a jamais vu une XT refuser de partir, le problème n'étant pas une question de bricolage (changer la bougie par exemple), mais de temps et d'humeur : mademoiselle est capricieuse. Ainsi, malgré l'indispensable lève-soupape et le petit repère en bout d'arbre à came pour passer la compression, la mise en route d'une XT est toujours un peu cérémonieuse : elle peut se contenter d'un coup de kick comme elle peut, cyniquement, attendre le dixième pour daigner partir.

Il n'y a apparemment rien à faire, si ce n'est de rester calme, de sourire à la dame, et de recommencer. Et chose curieuse, la récompense vient avec les kilomètres : à partir de 2 000 bornes on sent une légère amélioration, et à 6 000 elle part presque toujours sans problèmes. Un conseil pour les nouveaux propriétaires : ne surtout pas donner de coups de gaz, maintenir simple-

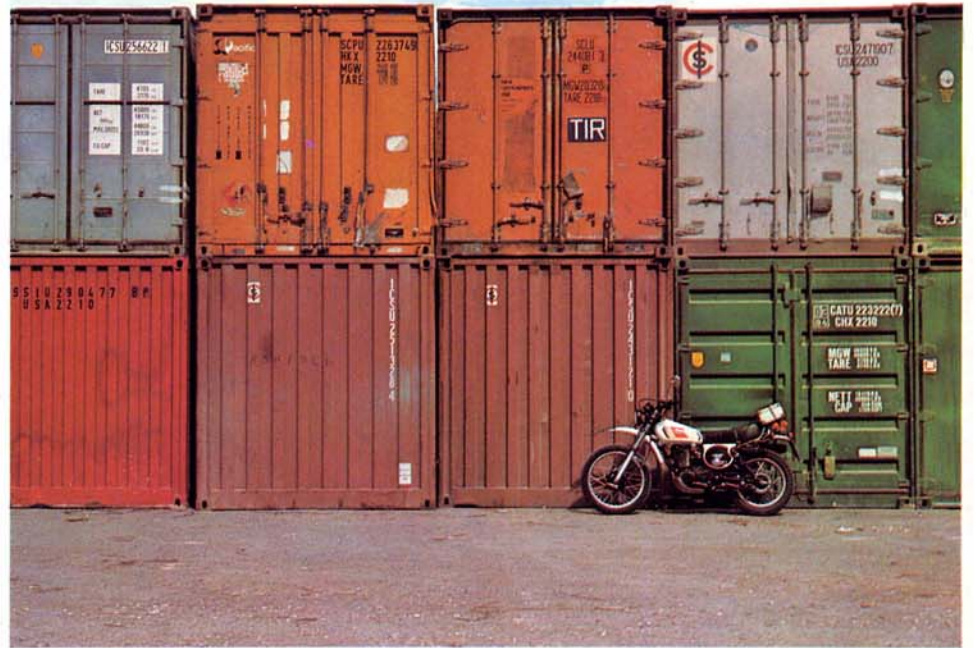


### Le Maroc et la Guilde

Pour cet essai longue durée de la XT, je suis parti faire le tour du Maroc en m'inscrivant à une balade organisée par la Guilde du Raid. Si les photos sont bonnes (j'écris avant de les avoir vues) vous aurez une toute petite idée de ce que ce superbe pays peut receler de paysages somptueux. Le sud marocain en particulier est une merveille : anti-Atlas et plaine du Drâa en longeant l'ex Sahara espagnol et l'Algérie sont encore peu touristiques, bourrés de pistes où passe n'importe quelle moto et donc pas très difficile d'accès.

La Guilde du Raid, qui se rendit célèbre pour la moto avec le Raid Orion, avait organisé les choses simplement, pour une petite équipe. Neuf motos pour les « clients », un Land Rover pour l'organisation. J'étais parti sceptique, en bon individualiste qui se respecte : rouler à dix, avec des gens que l'on ne connaît pas du tout, me semblait être forcément générateur de frictions, d'opposition de goûts quant au rythme, aux étapes, aux arrêts. Et, si certains ont à mon goût trop vu leur roue avant et pas assez le paysage, la bonne ambiance permanente m'a finalement convaincu du positif de la formule : donner à chacun l'idée de partir, ce qui n'est pas le moindre mérite, puis proposer un circuit pour son intérêt et une assistance, à la fois mécanique et humaine, sur place. Chacun roule comme il l'entend dans la journée, les groupes se forment par affinités ; et l'on se retrouve le soir pour le campement ou l'hôtel. Ainsi la liberté de chacun est préservée, mais l'on dispose, en cas de pépin, d'une aide rapide.

Le Maroc, c'était de la promenade. Les prochains raids organisés par la Guilde seront plus trapus : la vallée du Nil cet été (ne pas confondre avec celui de Moto-Revue et BMW) et peut-être, en février prochain, une virée superbe à travers tout le Sahara : Tanezrouft, Ténéré, Lybie... Pour tous renseignements demander Gilles Pégrier à la Guilde : 033-52-53.



ment le carbu ouvert d'un millimètre de plus que le ralenti.

### Bruit et nuisances : 17/20

Il n'y a pas grand-chose à dire sur ce chapitre : le gros mono est bien peu polluant. Quant à ses émanations : 5 à 6 litres d'essence aux cent et moins d'un litre d'huile en 6 000 bornes, faut le faire ! Il semble cependant que je sois tombé sur un exemplaire particulièrement économique en huile : ne pas s'affoler si la vôtre triple ce chiffre.

Le bruit émis par le volumineux pot d'échappement est suffisamment grave et feutré pour s'oublier dès que l'on est à plus de vingt mètres de la moto. Tout près, on entend un rugissement calme et plein, un bruit que rien ne semble pouvoir arrêter.

### Puissance-accélération : 18/20

Même par temps froid, très peu de starter, juste pour démarrer. Après trente secondes à l'arrêt on peut l'enlever. Il faut ensuite attendre quelques minutes avant de « tirer à mort » comme on dit ; mais aussi attendre quelques deux à trois mille kilomètres : le gromono est long à rôder.

La puissance s'avère alors fort honnête dans l'absolu, et remarquable pour un « trail ». L'important n'est pas de savoir si les 32 ch annoncés par le constructeur sont présents, mais de profiter de la puissance disponible : une puissance calme, sûre d'elle, qui vient dès les plus bas régimes pour donner son meilleur de 4 à 6 000 tours. Ainsi, malgré ses 140 kg qui en font la plus lourde des trails avec la 250 XL Honda, la XT accélère plus que



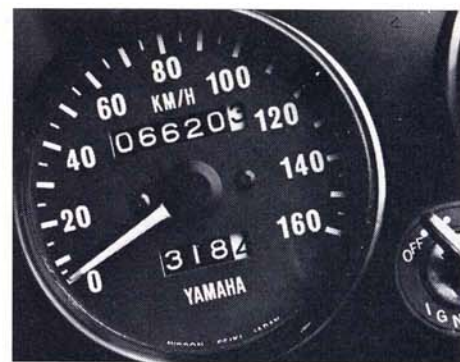
dre quelques multicylindres de cylindrées identiques qui n'en reviennent pas de se faire larguer par un trail! Sur la piste, d'un sommet de l'Anti-Atlas aux prémices du Sahara, la souplesse permet de rouler en troisième à 1 000 tours pour admirer le paysage, puis de monter sans toucher à l'embrayage, sans le moindre à-coup, jusqu'à 6 500 pour rattraper les copains : une merveille.

### Performances : 16/20

Nous n'avons pas chiffré un 400 m DA qui ne correspond pas à l'utilisation d'une telle moto. Je suis cependant persuadé que sur un 200 m les chiffres ne seraient pas ridicules du tout, tout du moins pas pour la XT...

Sur la route, la vitesse de croisière se situe à 100/110 km/h, c'est-à-dire entre 4 500 et 5 000 tours ; la vitesse maxi ressortant à un bon 130 chrono, l'aiguille du compte-tour n'accrochant pas le rouge. Un bon 100 de croisière, cela peut sembler insuffisant. Mais, roulant à cette allure en groupe et questionnant les autres sur leur vitesse à l'arrivée, la quasi totalité des multi-cylindres présents avaient lu et cru rouler à 120, voire 130 km/h. Le fait est que je n'ai jamais eu de mal à suivre des 750 et 500 Honda 4 (sur la route bien sûr, parce que sur la piste...).

La démultiplication finale pourrait sembler un peu longue puisque, plein pot, il reste de la marge avant le rouge. Il est probable que les performances y gagneraient un peu en tirant deux ou trois dents de plus à la couronne ; mais le braquet d'origine me paraît excellent pour le tourisme, la balade hors des grands axes : il permet de bien rouler sans fatiguer le moteur ; et la pre-



Plus de 6 000 km sans le moindre ennui : qui dit mieux ?

### Fiabilité

L'un des atouts majeurs de la 500 XT est une fiabilité exceptionnelle, et maintenant bien établie. Ainsi, hormis des problèmes dus à la chaîne sous-dimensionnée (une 15,9 étroite : il aurait fallu de la large), les très nombreux pilotes qui courent le Côte d'Ivoire-Côte d'Azur sur cette moto ne connaissent aucune casse, et c'était pourtant un banc d'essai impitoyable.

Pourtant, avec une moto « zéro kilomètre », j'ai passé quinze jours au Maroc, totalisant 6 500 km de route et de piste, sans aucun problème. Un bac de batterie cassé (choc), un réglage de principe des culbuteurs et de la chaîne de distribution en fin de rodage, à 1 500 km, et c'est tout ! De l'essence, un peu d'huile, graissage et tension de la chaîne, point final. La moto dont on oublie la mécanique, c'est une première, non ?

n'importe quel deux temps de la catégorie. Les cylindres à trous ridiculisés par un mono 4-temps qui n'a même pas quatre soupapes, on aura tout vu ! La franchise des montées en régime témoigne que Yamaha a réussi à faire un gros mono sans pour autant le doter d'une inertie importante. Et les vibrations, quel que soit le régime, sont de faibles amplitudes, plus discrètes même que celles d'une quatre pat-tes par leur fréquence inférieure.

### Couple et souplesse : 19/20

Voilà le mot-clé de la XT, celui qui permet tout seul de la définir totalement : couple. Cette force massive, posée, qui vous pousse la roue arrière à n'importe quel régime, qui vous permet d'avaler en deux secondes une voiture sans rentrer une vitesse. C'est le caractère de la Yam, tout le reste n'est qu'accessoires. La XT est une moto qui se conduit plus en fonction de son couple, de ses facilités de reprise à moyen régime, que de sa puissance : un état d'esprit que l'on adopte vite tellement il est plaisant de se laisser guider par ce surprenant moteur.

L'air de rien, sans faire crier l'embrayage et en montant les vitesses 500 tours sous le rouge, on s'amuse dans Paris à surpren-









## Photographier en conduisant, histoire de rire !

mière est suffisamment courte en tout-terrain pour pouvoir se sortir de toutes les embûches qu'accepte la partie-cycle.

En course, et l'on pense bien sûr au côté-côte qui a vu la consécration de la XT, il sera nécessaire de tirer plus court. Mais la course, c'est une autre histoire.

### Boîte de vitesse : 17/20

Ni bitumeuse ni tout-terrain, la boîte de la XT est celle qu'il fallait à la XT : une première assez courte pour se sortir des pièges de la piste... ou du hors piste, une cinquième tranquille pour les étapes de liaison ennuyeuses où l'on attend que cela se passe en regardant le paysage, et trois vitesses intermédiaires sans trou. C'est donc juste la bonne dose, encore que l'on puisse reprocher à la sélection une légère fermeté et une moins grande précision que sur d'autres modèles de la marque.

### Maniabilité : 16/20

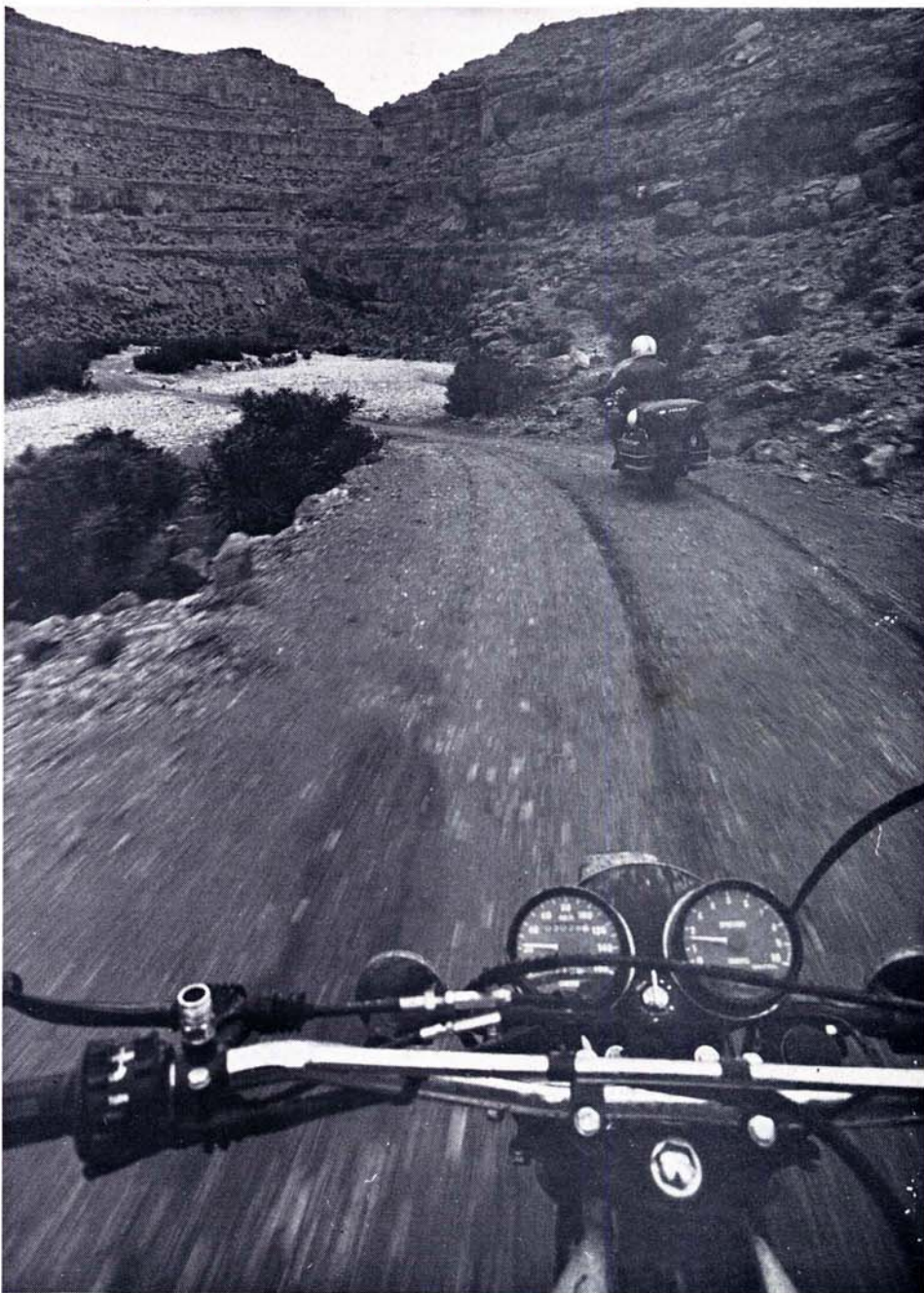
La XT n'est pas et ne sera jamais une moto de trial, ni d'enduro. Certains le lui reprochèrent, qui n'avaient pas compris sa vocation : c'est une moto de piste, la moto du Sahara, des hauts plateaux Afghans, des grands espaces. Grosse par sa cylindrée et par sa taille, conçue massive par fiabilité et pour pouvoir rouler à deux, ou la charger un peu. Vouloir lui faire courir Gaillefontaine ou lui faire suivre l'interzone de Sommières est sans aucun doute amusant, mais il ne faudra alors pas se plaindre si l'on se fait doubler par des 125 de 90 kg. Avec l'huile et sans essence, elle pèse 140 kg tout rond, et ce grâce à un effort louable : tous les carters moteur et les moyeux de freins sont en magnésium. La 250 XL Honda, plus petite et beaucoup moins puissante, fait le même poids, à 1 kg près !

A mi-chemin, entre une routière et une tout-terrain, elle a un poids intermédiaire, ce qui est logique.

Sa géométrie, beaucoup plus routière ou enduriste que trialiste comme tendance, en fait une moto agréable en courbe et en chemins rapides, moins amusante sur les tous petits tournants ou les endroits très accidentés, style lit de rivière. On ne peut pas tout avoir.

### Tenue de route : 17/20

Cette géométrie « enduro » en un peu plus massif et plus lourd procure à la XT



Petite finition à la japonaise : le carter latéral en plastique souple ferme à clé !



Petite halte dans la palmeraie de Marrakech.





## Un bloc moteur superbe et imposant



une tenue de route (comme de piste) très saine. Sur le goudron, aucun problème : la moto s'inscrit parfaitement dans les courbes, se couche, se relève, change d'assiette avec une aisance qui n'a rien à envier à une routière. Les nouveaux pneus fabriqués au Japon n'y sont sans doute pas étrangers : dessin trial mais profil assez rond au lieu du typique profil carré : la limite d'adhérence est reculée (sur le bitume) et le décrochement se fait moins brutalement. En piste, ces pneus laissent entrevoir leur limite : le profil et la gomme, plus dure que sur un « vrai » pneu trial, le leur procurent pas une adhérence aussi bonne. La moto en elle-même tient par contre remarquablement debout. Pour une moto tout de même imposante on n'imagi-

nerait pas une telle aisance : sauts, délestages de l'avant, glissades en course dans la terre et le sable, changements violents d'appuis, toutes les joies et les ficelles du pilotage en tout-terrain s'appliquent à merveille. Il faut vraiment se retrouver sur la roue avant en perdition pour se rappeler qu'il s'agit d'un gros trail et qu'il faut tirer fort sur les bras pour tout remettre en ordre : du positif donc.

### Freinage : 17/20

Moyeux déportés avant et arrière, et d'imposants diamètres : respectivement 160 et 150 mm. Les commandes sont comme je les aime : assez fermes de mise en appui (on sent bien ce que l'on fait), mais ne

nécessitant pas un gros effort pour donner toute la puissance (cela permet de doser). Progressifs et puissants, les freins sont excellents et n'ont pour limite que l'adhérence des pneus. En tirant un peu, on bloque la roue avant jusqu'à 110 km/h environ, mais il faut le vouloir : une action progressive procure un ralentissement fort, à la limite, mais sans bloquer, progressif. Si le freinage est peut-être légèrement inférieur à grande vitesse que celui d'une BMW double disque, c'est simplement que la répartition des masses charge moins l'avant. Il est de toute façon bien suffisant, et je suis difficile sur ce chapitre.

### Suspensions : 16/20

Avec une généreuse fourche donnant 195 mm de course et des amortisseurs à gaz montés très inclinés, la XT semble avoir été bien pourvue côté suspensions. La fourche donne effectivement entière satisfaction pour un usage normal : amortissement et ressorts souples, mais pas de talonnage. Il faudra peut-être durcir un peu pour une utilisation très violente ; un simple changement de viscosité suffisant probablement (je répète : pour les violents seulement).

Les Kayaba fabriqués sous licence De Carbon de l'arrière sont très bien dosés lorsque la moto est chargée : avec 20 kg de bagages à l'arrière de la selle ils sont OK sur la position la plus souple. Non chargée, on souhaiterait un peu plus de souplesse en début de course : ressorts moins fermes ou peut-être simplement une pré-compression inférieure.

Pour les chocs plus importants comme la piste, le caillou, la tôle ondulée, ils sont excellents.

### Consommation : 16/20

Raisonné, le gromono : sur route, en roulant tranquille à un bon 100, il consomme 5,5 litres de super. Quand il n'y a pas de super, il ingurgite (bien que le constructeur le déconseille) de la normale sans aucun problème : pas de cliquettements, pas de perte sensible de puissance.

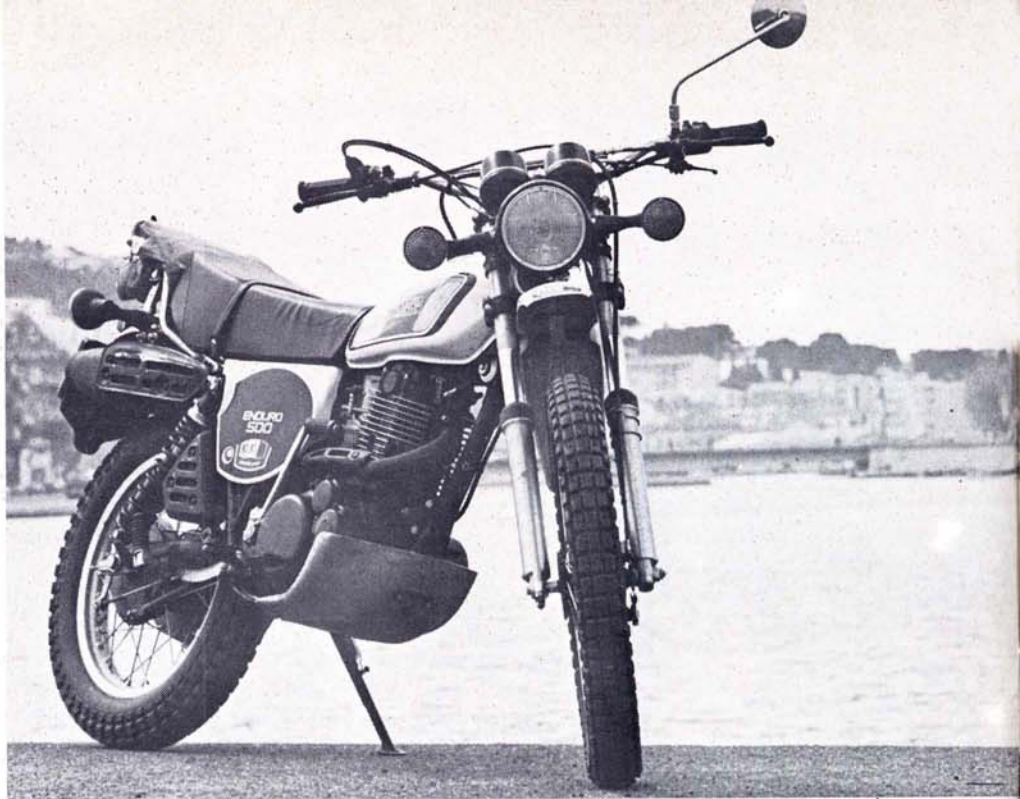
En roulant façon « j'ai envie de rigoler, on va faire causer les intermédiaires », on ne dépasse jamais 7 l en tout-terrain. Enfin, une excellente chose par ailleurs anormale en pure logique, la XT n'est absolument pas sensible aux variations d'altitude. Trois fois j'ai passé des cols compris entre 2 000 et 2 800 m, et jamais elle n'a manifesté la moindre fatigue, érécté le plus petit hoquet. J'étais d'ailleurs bien le seul : les neuf autres motos et la Land Rover d'assistance de notre vadrouille étaient sur les genoux !

### Pons et Pons

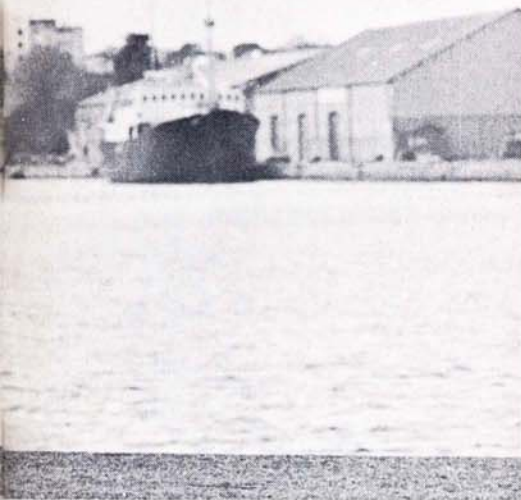
Il y a Patrick Pons et Patrick Pons. Avant il y avait l'homme, maintenant il y a aussi le magasin : une belle échoppe, rue de la Roquette, et bien évidemment exclusif Yamaha. Sonauto n'ayant plus une seule XT en stock, lorsque je leur ai demandé, c'est Patrick Pons (mais si, vous savez bien, le boss de Patrick Pons) qui m'en a confié une qu'il avait en vitrine. Z'en connaissez beaucoup, vous, des concessionnaires qui vous prêtent une moto pour un essai de 15 jours et 6 000 bornes ? Merci donc à Patrick Pons, ci-devant boss... etc.



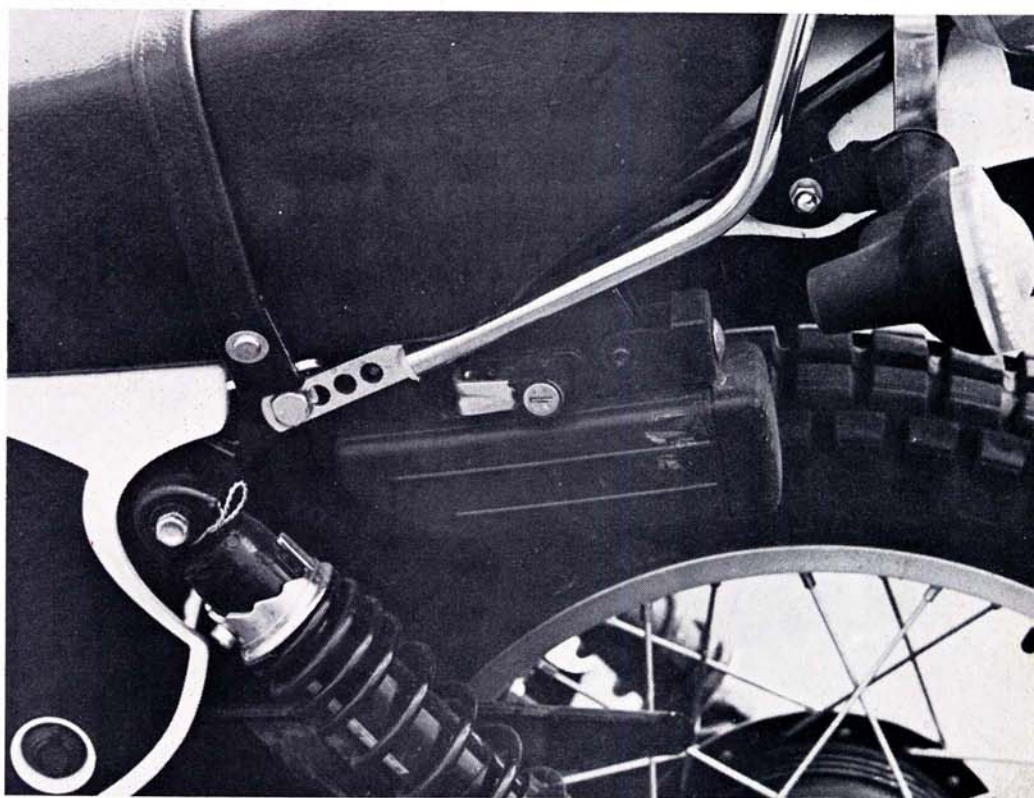
Quand un gros  
mono  
prend un petit air  
coquin.







La trousse à outil est,  
quant à elle,  
un peu trop en vue.



### Autonomie : 13/20

Ah oui, elle aurait été moins belle avec un plus gros réservoir, c'est sûr. Et ceux qui possèdent une XT pour Paris (ils ont raison, qu'est-ce qu'on s'amuse entre les voitures avec ça) trouvent probablement suffisante l'autonomie de 150 + 15 km. Bien sûr. Mais 150 km c'est bien peu sur une piste perdue entre Sahara et montagne, surtout lorsque de soi-disant champs de mines coupent les ravitaillements. Qu'il s'agisse de raid ou de simple balade touristique, c'est un chiffre nettement insuffisant : 14 litres, permettant de couvrir (sans attaquer) 250 km me paraît un chiffre nécessaire pour une telle moto. Comme pour les grosses routières, l'esthétique est ici passée avant le fonctionnel.

### Rapport qualité-prix : 17/20

11 186 F, cela peut sembler cher dans l'absolu quand ils passent de votre porte-monnaie à celui du concessionnaire. C'est en fait un créneau logique lorsqu'on le compare aux routières d'une part, aux trails de l'autre. Mais surtout, pour ce prix, on accède à la seule moto actuelle qui soit vraiment moto de raid, possédant la plupart des avantages d'une routière et d'un trail en n'en ayant que bien peu les inconvénients. Le rapport qualité-prix, de ce point de vue, me semble très honnête.

### Moralité

La moralité de l'histoire, c'est que cet essai, ce 16,29 qui représente la note de Moto-Revue, ne veulent rien dire ! Je m'explique : j'ai tenté, dans cet essai d'être objectif pour chaque point traité, ce qui a donné une notation de raison et non de cœur. Mais la XT, première d'une nouvelle génération de moto-évasion, de moto-découverte, n'est pas une moto raisonnable. Dans son domaine, la XT est une moto fauleuse parce que sans contrainte aucune :

il suffit d'essence et d'huile pour qu'elle tourne comme une horloge pendant quinze jours ; elle se fait totalement oublier par sa docilité lorsque le paysage ou l'odeur du vent accaparent tous vos sens, mais se révèle fougueuse et sportive lorsque l'envie d'attaquer vous prend. La moto sans contrainte, l'anti-moto en somme, ce n'est pas 16,29 qu'elle mérite, mais 19. Si vous aimez les coins très beaux où il n'y a pas trop de touristes, essayez-là : vous comprendrez.

*motoscopie,  
fiche technique  
pages suivantes*

### **POUR**

- Le couple phénoménal
- Tout le moteur
- La fiabilité peu commune
- Le compromis route-piste
- Et tout le reste sauf...

### **CONTRE**

- Démarrage très capricieux
- Accessibilité mécanique très moyenne
- Autonomie essence
- Garde-boue avant inefficace
- Chaîne trop faible

**Note M.R. 16,29**



# motoscopie

Le point fort de la XT est évidemment son moteur : en revenant avec brio sur les gros monos 4 T qui firent frémir une génération (AJS, 7R, BSA, Gold Star, Matchless G 50, Norton Manx, Vélocette Thruxton...), Yamaha vient de réinventer la moto. Ou plus exactement, elle a senti la demande du marché pour une telle moto. Les motocyclistes, devenus blasés des chevaux et des km/h, assaillis par les radars, se sont un peu lassés des performances pures. La tendance générale au ras-le-bol, l'importance de l'écologie, la volonté et le besoin d'évasion qui caractérise notre époque avait donné naissance à la moto verte. La branche parallèle de ceux qui réunissaient voyage, moto, moto-verte n'avait guère jusqu'à présent pu goûter qu'aux joies des BMW de 220 kg ou aux trails lents sur route et peu fiables.

La notion de tout-terrain implique simplicité, robustesse et surtout poids minimum : le monocylindre s'imposait. Mais il fallait encore un gros cœur, suffisamment puissant pour la route et doux à manier : une grosse cylindrée. Honda avait entrouvert la voie avec sa XL, Yamaha a réussi le coup d'éclat.

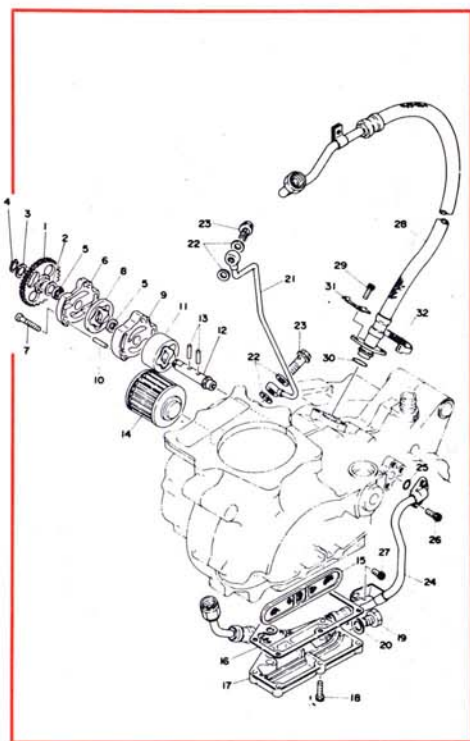
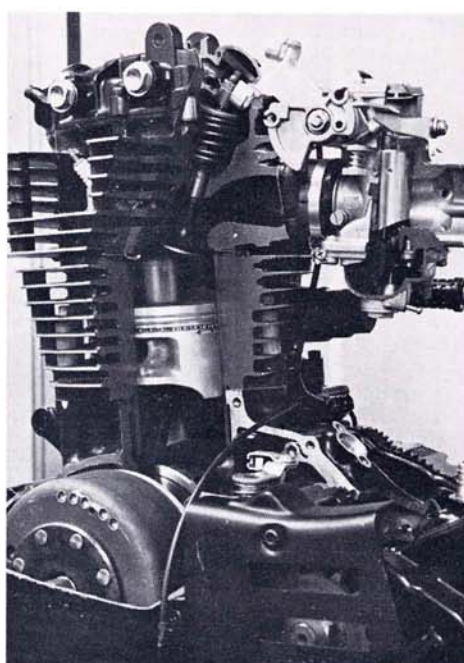
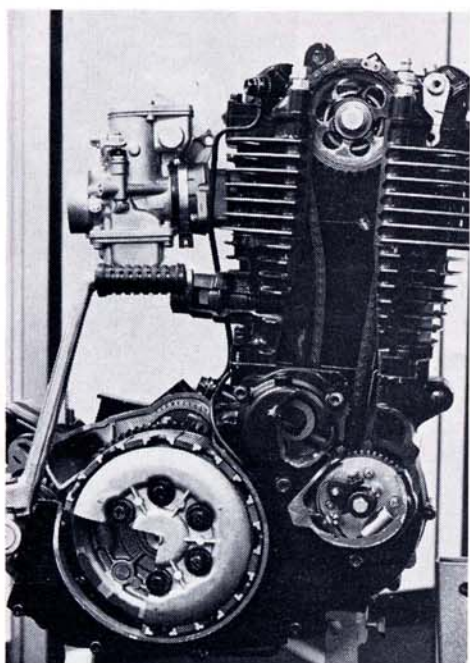
Techniquement, ce moteur n'a rien de bien extraordinaire : deux soupapes (et non 4 comme pour la XL) distribution par simple ACT entraîné par chaîne, un carbu Mikuni

à commande desmodromique, un allumage par volant magnétique (mais platinées entraînées par un petit arbre tournant à mi-vitesse), embrayage et boîte dans la tradition japonaise. Seul le graissage est original, puisqu'à carter sec : une solution peu utilisée en moto comme en construction automobile. Au lieu de laisser l'huile séjourner dans le carter moteur (qui est alors dit « carter humide »), celle-ci est stockée dans un réservoir séparé. Une pompe à huile tronchoïde double est utilisée : un étage donne la pression de graissage pour le moteur, l'autre récupère l'huile au fond du carter et la renvoie dans le réservoir. Ce système n'est à ma connaissance utilisé que par Porsche en construction de série, l'huile en grande quantité (10 l) jouant alors un rôle important dans le refroidissement.

Des problèmes de barbotage se seraient peut-être également manifestés avec un graissage classique.

La propreté de l'huile est de toute façon bien assurée : le moteur ne possède pas moins de trois filtres ! Un élément principal à trame fine dans un petit carter côté embrayage et deux grilles métalliques : l'une au fond du carter moteur, devant la vis de vidange moteur et l'autre près de la vis de vidange du réservoir, à l'extrémité inférieure du tube avant du berceau.

par J.-C. Bargetzi



Le circuit de graissage à carter sec. En 8 et 11 les deux rotors de la double pompe ; en 14 le filtre à huile.

Le gros mono vous dévoile ses entrailles. L'ACT est entraîné par une chaîne tendue par un patin en matière synthétique. Devant l'embrayage, le petit carter des vis platinées qui tourne sur un axe propre entraîné à demi-vitesse par un pignon spécifique sur le vilebrequin. Au-dessus, le carter du filtre à huile.

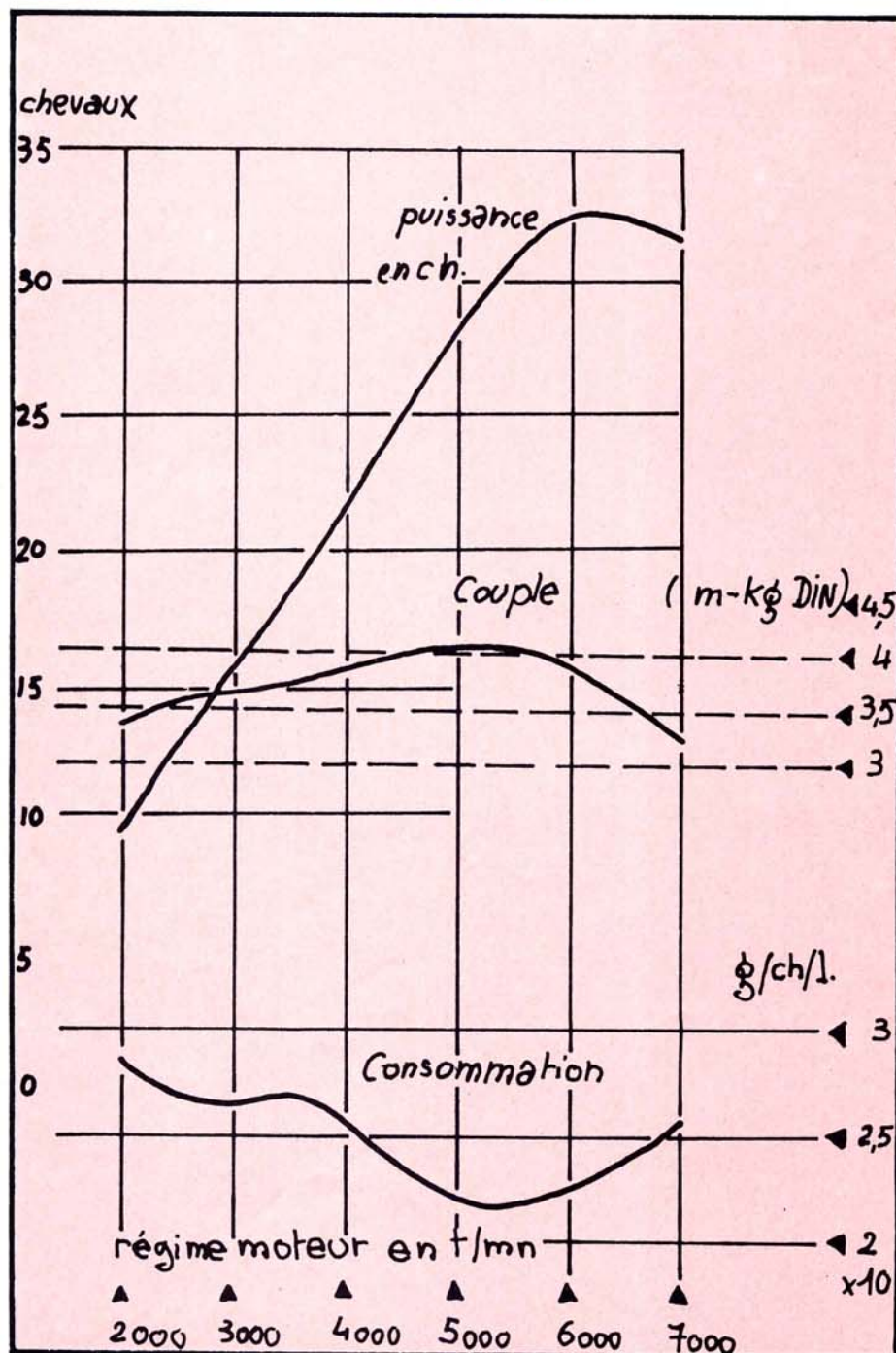
Remplissage très classique dans la culasse : seule la taille est inhabituelle pour une moto. Chaque soupape est rappelée par deux ressorts concentriques donnant quelques 90 kg de poussée lorsque la soupape est ouverte. Deux segments fins et un racler d'huile, allumage par volant magnétique : remarquez les petits trous d'équilibrage.



# fiche technique

YAMAHA 500 XT

## Courbes caractéristiques de la XT 500



### Moteur

Type : monocylindre 4-temps.  
 Distribution : simple arbre à came en tête entraîné par chaîne.  
 Refroidissement : air.  
 Alésage : 87 mm.  
 Course : 84 mm.  
 Cylindrée : 499 cm<sup>3</sup>.  
 Taux de compression : 9,0 : 1.  
 Puissance : 32 ch din. à 6 500 tr/mn.  
 Allumage : par volant magnétique et vis platinées.  
 Lubrification : sous pression, carter sec.  
 Carburateur : Mikuni VM 34 SS (∅ 34 mm).  
 Démarrage : kick et lève-soupape.

### Transmissions

Type : bloc moteur, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte à cinq rapports.  
 Transmission primaire : par pignons, rapport 77/30 = 2,567 à 1.  
 Transmission secondaire : par chaîne 15,9 étroite, rapport 42 × 16 = 2,265 à 1.

### Rapports de boîte

1.	33-14 = 2,357	33 %
2.	28-28 = 1,556	50 %
3.	25-21 = 1,190	65,4 %
4.	22-24 = 0,917	84,8 %
5.	21-27 = 0,778	100 %

### Partie-cycle

Cadre : tubulaire simple berceau, l'avant faisant réservoir d'huile.  
 Angle de la colonne : 29° 40'.  
 Chasse : 127 mm.  
 Suspension AR : amortisseurs à gaz Kayaba montés inclinés.  
 Débattement : 100 mm, cinq positions de réglage.

### Freins

AV : tambour déporté ∅ 160 mm.  
 AR : tambour déporté ∅ 150 mm.

### Roues

Jantes : DID en alliage léger, gripsters.  
 Pneu AV : 3,25 × 18 trial.  
 Pneu AR : 4,00 × 18 trial.

### Dimensions principales

Longueur : 2 185 mm.  
 Largeur guidon : 875 mm.  
 Empattement : 1 415 mm.  
 Garde au sol : 225 mm.  
 Poids sans essence : 140 kg.

### Capacités

Réservoir d'essence : 8 litres.  
 Réservoir d'huile : 2,2 l (vidange 2 l).

### Importateur

Sonauto, 87, rue du Moulin de la Cage, 92230 Gennevilliers.

### Prix

Prix : 11 186 F TTC.