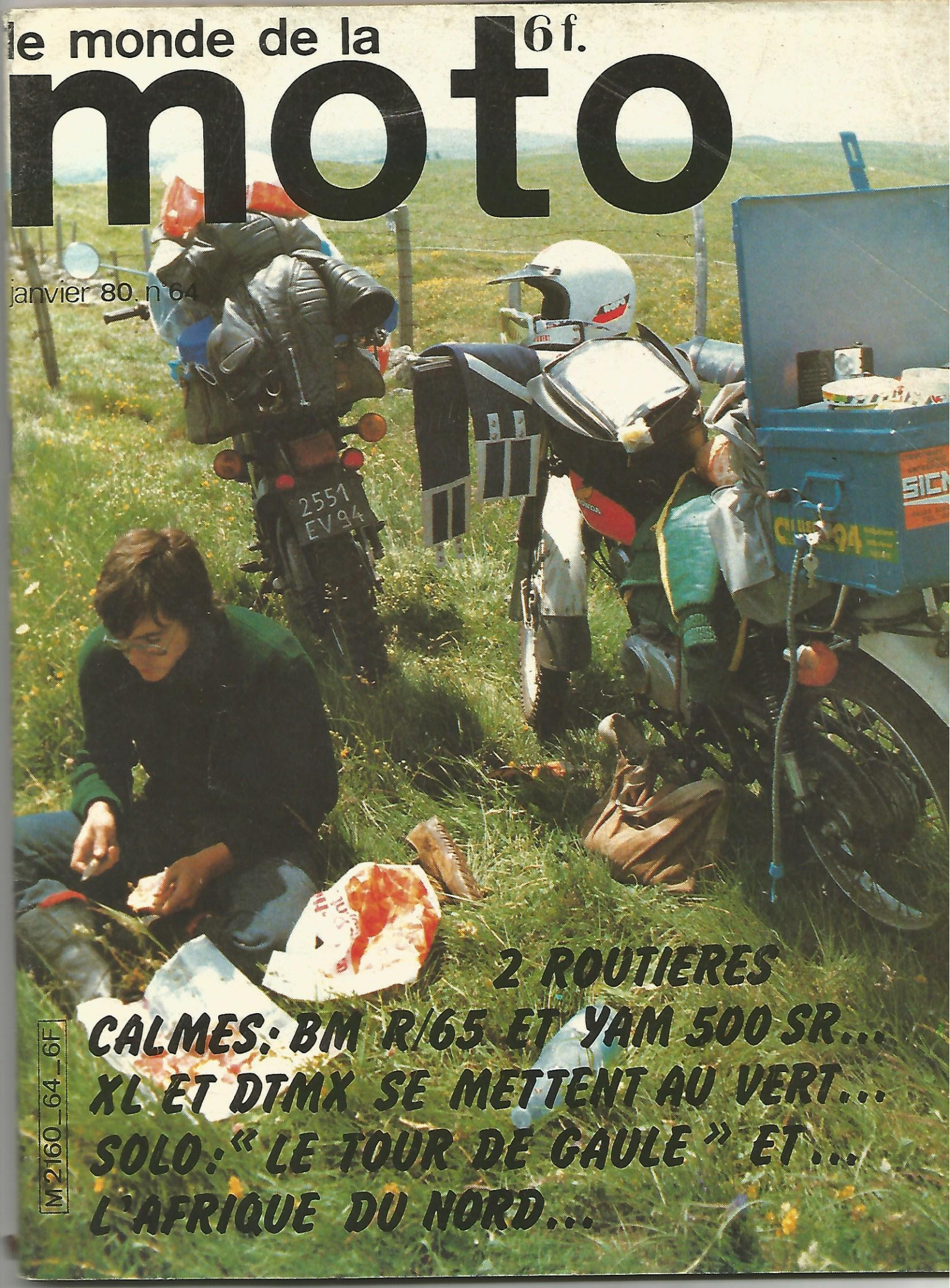


le monde de la **moto** 6f.

janvier 80, n° 64

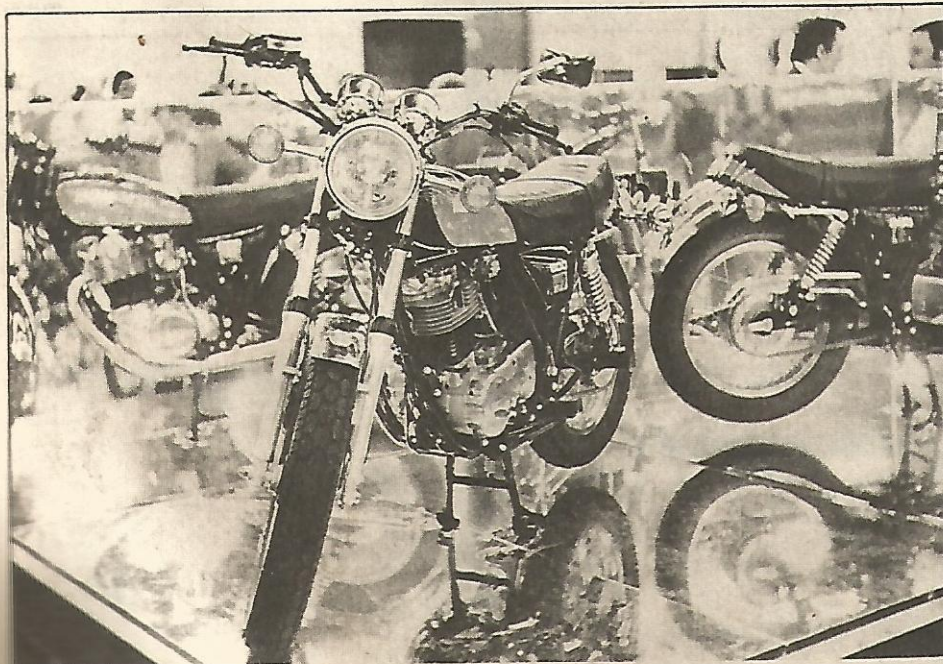


**2 ROUTIERES
CALMES: BM R/65 ET YAM 500 SR...
XL ET DTMX SE METTENT AU VERT...
SOLO: "LE TOUR DE GAULE" ET...
L'AFRIQUE DU NORD...**

MACHINE CALME POUR MOTARD TRANQUILLE: LA 500 SR

"Le couple est formidable, il permet réellement de rester en se à 3000 tr/mn sans que le moteur n'en souffre. Pour la mise en route à froid pas de problème, à chaud, par contre, annulez les revde. Vous si elle ne peut pas au 1^{er} coup. Vous seriez en retard."

Voici un essai de ma machine sur 42000 bornes qui donnera, je pense, un bon aperçu de ce que vaut cette machine. Je signale que sur quelques points, la Revue Technique m'a aidé et pour ceux qui ne le sauraient pas, elle est sortie.



C'est un beau gromono rappelant les fameuses anglaises d'une autre époque. Monocylindre 4 temps, refroidi par air.

FICHE SIGNALE- TIQUE

Nom : Yamaha
Prénom : SR 2J4
N° Série : 000881
Née le : 13 avril 1978 pour la somme de 11559 F
Age : 19 mois à ce jour
Lieu : Ets ALT Motor, 22 rue du Midi, 93100 Montreuil, tel : 858.55.62. (bonne adresse : mécano sympa, minutieux et compétent).
Epouse de : Val Pascal
Domicile : 16 rue Auguste Blanqui, 93170 Bagnolet

GENERA- LITES

C'est un beau gromono issu de la célèbre XT, modifié pour la route, et rappelant les fameuses anglaises d'une autre époque. Monocylindre 4 temps refroidi par air, commandé par simple arbre à cames, deux soupapes et entraîné par simple chaîne côté droit. Cylindre incliné de 15° vers l'avant.

A signaler : c'est le même moteur que le XT, à part : diamètre de la

soupape d'admission, carburateur, allumage et caractéristiques des ressorts de soupapes.

Cylindrée : 499cc
 Alésage/Course : 87x84 mm
 Rapport volumétrique : 9 à 1
 Puissance : 33 chx à 6500 tr/mn
 Couple : 3,9 mkg à 5500 tr/mn
 Graissage : par carter sec (souvenir....)
 Capacité huile : + ou - 2,4 litres
 Contenance réservoir : 12 litres
 Allumage : CDI électronique

DESCRIPTION

•avant

Fourche

Très bonne, 150 mm de débattement; un peu molle et que j'ai modifiée en y mettant des cales pour la durcir, ce qui améliore la tenue de route. Vidange gênante mais se faisant tous les 10000 km.

Garde-boue

Chromé et de bonne qualité,

épais donc solide. J'ai ajouté une bavette pour protéger le moteur.

Roue

En alliage léger, rien à dire.

Colonne de direction

Montée sur cuvettes à billes comprenant 22 billes supérieures et 19 billes inférieures.

Tableau de bord

PARFAIT ! Eclairé en orange avec, dans le compte-tours les voyants de plein phare, pas éblouissant, témoin de point mort et clignotants. Compteur kilométrique avec compteur journalier. A signaler que ce tableau de bord est très bien anglé donc face aux yeux et non face au ciel. Il y a aussi un antivol dans le contacteur qui est très pratique, en plus de celui qui est dans la colonne de direction.

Comodos

Gauche : passage code-phare, appel de phare et clignotants. L'appel de phare est délicat à trouver quand on ne regarde pas le comodo. Clignos à système répétiteur, ils marchent une dizaine de seconde et on peut les arrêter manuellement. Avertisseur honnête.

Droite : Contacteur de mise en arrêt du moteur (gadget) (NdeF : pas

d'accord, cela est utile quand on tombe pour éviter que le moteur s'emballe). Contacteur en 3 parties : rien, veilleuse, code. Rétroviseurs au pluriel à large glace, l'image est pratiquement visible à tout régime.

Guidon

Monté souple comme les repose-pieds, il est bien. Parfait pour la balade à 90/100 km/h, il devient fatigant au-dessus de 100 vu la hauteur et la position droite dans laquelle on se trouve. On a vraiment bien la machine en mains avec ce guidon. Poignées ni dures, ni molles, bien que la poignée des gaz se durcisse avec l'âge malgré le huilage des câbles et de la poignée.

•centre

Réservoir

Joli, mais comme pratiquement toutes les motos, ne contient pas assez : 12 litres sur le papier mais 11,5 litres à la pompe avec 2 litres de réserve. A signaler que le robinet est automatique, donc plus besoin de fermer le robinet (progress).

Carburateur

Complexe ce Mikuni de 34 mm de diamètre (pas le carbu, le passage des gaz) avec :



C'est plus une moto, ça, c'est une entreprise de déménagements ! Et pourtant, malgré les bagages + les →

170 kgs + le bonhomme elle balance comme un vélo et se relève idem, mais faut la reprendre en route.

- pompe de reprise à membrane
- système d'enrichissement à la décélération
- Starter pas pratique à trouver sous le réservoir
- Ralenti à chaud consistant en une tige poussoir qui pousse (ben tiens...) le pallonier des câbles de gaz (simple) et qui, surtout, sert à chauffer la bête, machine n'ayant pratiquement pas besoin de starter.

Visserie

Aucun reproche, tout en BTR sauf le carter interne du filtre à air. Expérience à suivre...

Contrôles des niveaux

Huile : vérifier à chaud, le niveau changeant beaucoup entre froid et chaud. A signaler qu'entre maxi et mini, il y a juste un demi-litre. A vérifier souvent.

Batterie : juste un carter latéral à enlever (maintenu par une serrure d'ailleurs légère mais qui se grippe avec les saletés). Recouverte d'une pochette pour divers papiers (un seul, pas deux, sinon ça craque) et au-dessus la trousse à outils, minable et compartiment aussi grand que la pochette à papier...

Cadre

Simple berceau, tube avant et

dorsal faisant office de réservoir d'huile (c'est pour le refroidissement de l'huile) et facilitant le contrôle du niveau. Le bras oscillant est monté sur deux roulements à aiguilles.

Selle

Maintenu par deux boulons sous le cadre, donc de l'acrobatie pour la remettre si toutefois on y arrive au premier essai, sinon il faut compter entre un quart et trois-quarts d'heure, énervant. Pas faite pour le duo, vu qu'avec le guidon, il faut s'asseoir assez loin. Confortable sur 20 à 50 bornes, très dure après, il faut vraiment s'arrêter au bout de 100 km pour reposer cette partie de l'individu que je ne citerai pas. Enfin, le confort est secondaire, peut-être pas pour tous.

Moteur

Beau. Cylindre noir, peinture résistante, pot d'échappement bleuissant en 2 jours en chauffant le moteur.

A signaler qu'à 17000 km, un serrage inexplicable dont l'alerte m'a été donnée par une consommation d'huile atroce (niveau d'huile correct... mystère) puis vers 23000 km, segmentation naze (segment hors côte : conso huile : 12,5 litres aux 1000 km !!!). Depuis, elle tourne impeccablement et bouffe son litre aux 1000 km.

J'ai changé la chaîne de distribution à 33000 km, elle s'était détendue

d'un seul coup... mystère.

Je tiens à préciser en passant que je ne suis pas un massacreur, je roule calmement en respectant la moto. Les réglages sont faciles à exécuter soi-même, juste les soupapes à régler et la chaîne de distribution à retendre, le carbu et l'allumage, connais pas.

Béquilles

La centrale est facile à mettre sauf quand la machine est chargée, là c'est dur. Quant à la latérale, elle est très bien, attention quand la moto est chargée, elle bascule parfois.

arrière

Roue

En alliage léger, je l'enlève tout seul sans trop de difficultés. Demande du temps à nettoyer.

Frein

Tambour à cames, rien à dire.

Garde-boue

Trop haut, une bavette BMW a remédié à ceci, ça ne bave plus. De très bonne qualité, solide. Surmontée d'un petit feu arrière fonctionnel.

Pneu

En roulant tranquille, généralement 110/120, des fois 130, jamais au-dessus, et en démarrant calmement, il tient 10000 km à l'arrière (K81).

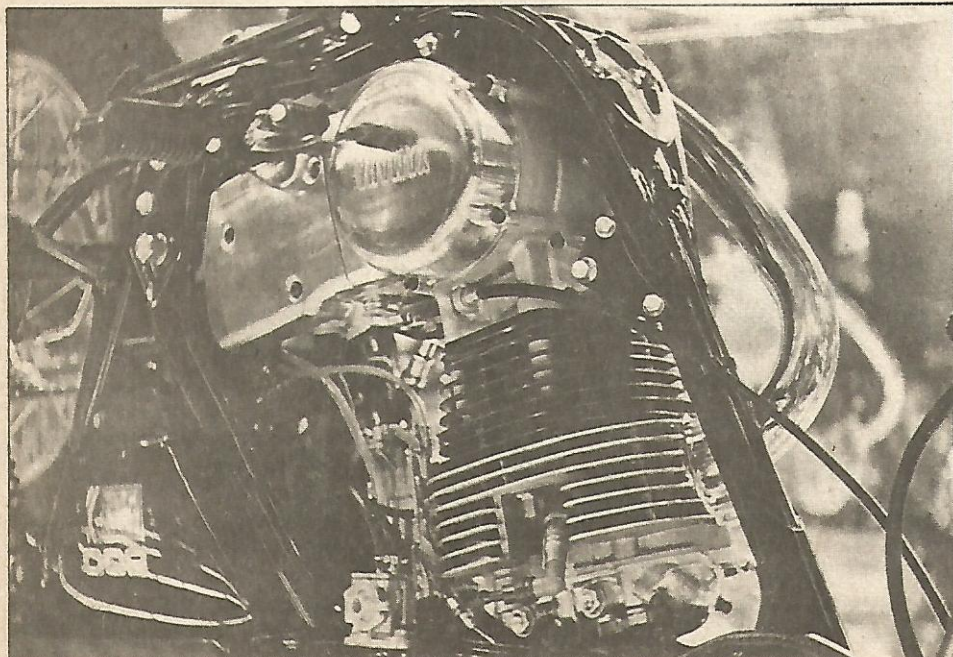
L'avant a 33000 km et est en bon état. Ceux d'origine ne sont pas trop mauvais.

Chaîne

Pas de 15,8 large. En l'entretenant très bien (gamelle Duckam's) et en roulant normal, 26000 km malgré le couple (DID d'origine).

CONSOMMATION

Autoroute : 5 à 5,5 litres à 130 km/h, jusqu'à 6 litres environ au-dessus.



Les réglages sont faciles : soupapes à régler, chaîne à retendre. Carbu et allumage ? Connais pas, c'est vrai, ma foi....

Ville : trop peu de ville fait, disons 4,7 à 5 litres.

Route : 4,5 à 4,7 litres de moyenne à 11/120 km/h.

Je signale que ces consommations sont mesurées seul. Je roule toujours seul (Ndef : encore un "Téfal", un de ceux qui ne s'attachent jamais...).

Huile

Gros chapitre. Un mono doit bouffer de l'huile. Je pense que jusqu'à un litre, c'est normal. En rodage, presque rien, 1/4 de litre aux 1000 km. Je bouffe personnellement (Ndef : bon appétit !) un peu plus d'un litre (1,2 litre pour être précis). C'est loin des 12,5 litres vers 23000 km avec des segments hors côtes. J'utilise de la Castrol maintenant (45 F les 5 litres à Auchan) mais j'ai essayé de l'huile à 13 F les deux litres, ça marche bien.

PERFORMANCES

Attention, les SR actuelles sont équipées de pignon de sortie de boîte de 16 dents alors que la mienne avait et a toujours un 17 dents. Je signale qu'elle tire long : la différence entre la 4ème et le 5ème étant en cause.

Maximum avec 16 dents : 150 à 7000 tr/mn (limite de la zone rouge).

Maximum avec 17 dents : 160 à 6800 tr/mn (très dur à amener en zone rouge, heureusement).

Le compteur est juste d'après plusieurs essais parus dans des journaux spécialisés.

Vitesse de croisière : 130/135 à 5500 tr/mn (régime du couple maxi). Vitesse fatigante à cause du guidon.

Vitesse personnelle et correcte : 110 à 120 de 4500 à 4700 tr/mn.

Vitesse à 5500 tr/mn :

- En 1ère : 40 km/h
- En 2ème : 65 km/h
- En 3ème : 85 km/h
- En 4ème : 110 km/h
- En 5ème : 135 km/h

COUPLE

Le couple est formidable, il permet réellement de rester en 5ème à

3000 tr/mn sans que le moteur souffre. Le régime de couple utilisable se situe entre 2500 et 4500 tr/mn, après elle s'étouffe et a du mal à progresser mais elle y va. Les reprises sont correctes à condition de rester dans les tours (because 33 chx).

COMMENT ROULE T'ELLE?

Mise en route

A froid, aucun problème.

A chaud, cela se gâte. Elle part quelquefois au premier coup, sinon annulez les rendez-vous, vous serez en retard. En plus, on sue. Enfin, il y a un coup à rendre pour démarrer un mono mais ce n'est pas trop difficile.

Conduite

Cela ne sert à rien de lui tirer

dessus, vous serez déçu. C'est une machine calme pour motard ou motarde tranquille. C'est une routière avec du couple, légère, souple, qui consomme peu (à part l'huile), maniable. On arrive à prendre du plaisir avec, c'est dingue, surtout avec sa garde au sol. Il suffit de prendre des petites routes de montagne. Quels souvenirs, même à 50/60 km/h, c'est vraiment impossible à décrire. C'est une machine qui ne bouffe pas du bitume mais qui vous le fait apprécier kilomètre par kilomètre.

SECURITE

Eclairage

Un H4 d'origine correct, on voit bien, sans plus.

Freinage

Correct à l'avant, sans plus, on s'aperçoit de ses limites. Suffisant à l'arrière.

Le tout mélangé au frein moteur, on obtient, vu les performances, quelque chose de bien.



Col de l'Iseran - 2770 mètres. Quels souvenirs sur les routes de montagne ! Impossible à décrire, faut le vivre !

Tenue de route

Fantaisiste à haute vitesse (120 km/h et au-dessus) : louvoiements, amorces de guidonnages, guidonnages, on trouve ce que l'on veut (j'ai interrogé une bonne trentaine de possesseurs de SR).

Enfin, tant que la route est plate, ça va. Dès qu'il y a des raccords (attention aux pneus usés, ça s'aggrave), cela devient inquiétant. Quand la route est bombée, cela devient alarmant.

L'apport d'amortisseurs Koni et de cales à la fourche a apporté du bien mais en courbe à 120 et au-dessus, il arrive encore qu'elle bouge, et même en la connaissant, on ne sait pas où cela va finir.

A part cela, vu son poids (170 kg tous pleins faits), elle se balance comme un vélo et se relève idem mais elle a besoin d'être reprise en cours de trajectoire.

Bon, espérons que l'essai vous ira à tous et toutes et qu'il vous guidera correctement dans votre choix (avis aux acheteurs).

A bientôt sur les routes.

Pascal VAL
16 rue A. Blanqui
93170 BAGNOLET

L'essai est fini ! Bientôt une autre Yam. dbais les Yam se suivent et ne se ressemblent pas !

La mienne, une XS 500, (Paix à son âme !) a, en effet, un cylindre en plus (de trop ?), un surplus de chaîne, des kilos superflus etc.

Comme il n'y a pas que Yam dans la vie... euh, dans le M.D.L.M., elle sera comparée à la Ducati 500 Desmo - Francis.

PRIX DE REVIENT

ACHAT	Neuve du 13.4.78.	11559	
ENTRETIEN	4 révisions	667	
	Chaîne distribution + 2 câbles gaz	800	
	1 kit transmission à 26000 km	350	
	4 pneus dont 1 avant à : 9000, 19000, 29500 et 40000 km	1172	
	Divers : plaquettes freins, huile fourche, loockeed, filtre à air, filtres à huile, câbles, bougies et ampoule H4	728	
	Casse : 3 démontages moteur + pièces	2296	
CONSOMMATION	Essence (2016 litres à 2,70 F)	5443	
	Huile (91 litres à 13 F)	1183	
TOTAL 1			
PRIX REVIENT 1	(24198 F : 42000 km)	0,58	24198
ACCESSOIRES	D'après les photos car non précisé : 1 porte-bagages, 1 top-case, 1 sacoche réservoir, 2 sacoche arrière et 2 amortisseurs	3572	
TOTAL 2			
P.R. 2		0,66	27770
ASSURANCE	1 an et 7 mois. Tous risques. Sté Mutuelle d'Assurance du Bâtiment et des Travaux Publics (SMABTP) Prime annuelle : 2250 F	3730	
TOTAL 3			
P.R. 3		0,75	31500
REVENTE	Argus de l'Officiel au 3.12.79. Equipement (approximatif)	8700 2500	
TOTAL 4			
P.R. 4		0,48	20300

Comme j'ai l'intention de la garder définitivement, le chiffre principal est de 75 centimes. Ce qui fait cher le kilomètre, le mono soi-disant économique revient cher, enfin, avec le temps, je compte descendre largement ce prix de revient, surtout que l'équipement s'amortira peu à peu.

OFFREZ
UN ABONNEMENT