

100 000 BORNES EN 500 XT

Une XT qui totalise plus de 100 000 kilomètres, c'est assez rare pour que l'on s'attarde sur son cas. Cette 500 en a vu de toutes les couleurs sans que cela ne l'affecte mécaniquement parlant. Une usure générale mais normale, voilà ce qui ressort d'un démontage effectué par Sonauto.

Inusable une 500 XT? La machine de Philippe Bovet pourrait en attester, elle qui a déjà fait le tour de son compteur! L'idéal pour tirer un bilan mécanique... Direction les locaux de l'importateur Yamaha où un technicien s'est chargé du démontage. Mais avant, Philippe dresse le cursus de son engin...

«C'est en 1985 que j'ai acheté neuf mon 500 XT. La carte grise porte la très officielle date de première mise en circulation, le 10/07/85. Aujourd'hui, cinq ans plus tard, cette même machine a 112 000 kilomètres à son actif. Le moteur n'a été ouvert qu'une seule et unique fois. A l'exception du porte-bagages et du réservoir, tout y est d'origine. Sauf quelques accessoires changés ça et là au gré de quelques bien rares problèmes mécaniques (le phare arrière, la batterie...). A 46 000 kilomètres, d'octobre 1986 à juin 1987, je me lance dans un tour de Méditerranée qui durera neuf mois et me fera parcourir seul 27 000 kilomètres. Sans avoir connu de problème mécanique particulier, je regagne l'hexagone. Mon pneu arrière (Dunlop Trial Champion) lui aussi a fait tout le voyage. Tellement lisse et laissant apparaître la corde, il a déridé la crispation de douaniers autrichiens qui, à première vue, refusaient catégoriquement de me laisser passer avec un tel lambeau de caoutchouc. Il faut dire que, pour ne rien gâcher, il pleuvait ce jour-là. A 82 000, le moteur engloutit allégrement ses 2,5 litres d'huile aux 1 000 kilomètres. Je l'ai donc ouvert pour la première fois pour changer (moi-même) les pièces suivantes : chaîne de distribution, culbuteurs, piston, segments, arbre à cames et ses roulements à billes, ainsi que le patin du tendeur de chaîne de distribution. Une opération très salissante mais remarquablement instructive. D'autant que le XT n'est pas très complexe à démonter. Chaque tour et détour du moteur possède de nombreux repères permettant de remonter le puzzle facilement. Et comme tout avait l'air en bon état dans cette merveilleuse machine et que l'Afrique cachait encore bien des secrets. 3 000 kilomètres plus tard,

je suis reparti pour 17 000 bornes en Afrique de l'Est. A 85 000 kilomètres, le mono Yamaha découvre l'hémisphère Sud, de mars à août 1988. Vu son âge, les problèmes rencontrés furent certes, plus nombreux que lors de la balade précédente (casse des amortisseurs, changement des roulements de bras oscillants, rayons de roues très détendus...), mais la baraka aidant, ces 17 000 kilomètres s'accomplirent dans une euphorie pratiquement générale.

A 102 000 kilomètres, au retour d'Afrique de l'Est, la moto tombe sur le côté gauche lors de son transport par Air France Cargo. Le sélecteur s'est tordu et a enfoncé l'arbre de sélection, bloquant par là même la boîte de vitesses. Air France Cargo prenant tous les frais de cette chute à sa charge, je change moi-même l'arbre de sélection et le sélecteur. Sinon, tout y est comme au premier jour dans ce XT. La consommation d'huile est forte mais encore du domaine du raisonnable : 1,5 litres aux 1000 kilomètres.

En mars 1990, Sonauto Yamaha démonte le moulin du XT, moteur n° 166457. Voici les constatations et commentaires de mécaniciens d'usine qui se sont penchés sur le chevet d'un XT de 112 000 kilomètres :

«Après démontage, ce moteur présente un peu partout des marques d'usure plus ou moins accentuées. Le kilométrage élevé n'est pas seul responsable, certains indices montrent que l'utilisateur a trop espacé les vidanges ou qu'il a employé de l'huile de très mauvaise qualité. Cela dit, peu de pièces nécessitent vraiment un remplacement immédiat.

Des joints sont hors d'usage : celui du carter d'allumage qui a laissé passer l'humidité (le volant est tout oxydé), le spi du vilebrequin toujours du même côté (signalé par de l'huile dans le carter) et le spi placé à la commande d'entraînement du câble du compte-tours. La plaque d'arrêt du mécanisme intérieur du kick a laissé le pignon d'entraînement entamer le carter central -ce qui émet un sifflement caractéristique quand on garde le kick en bas après avoir mis le moteur en route. Le vilebrequin est en bon état, l'embellage n'a pas pris de jeu mais les roulements accrochent légèrement, c'est le début de la fin.

Le bronze du pied de bielle est légèrement érodé : la bielle ne durera plus longtemps. La culasse charbonneuse montre que l'étanchéité des soupapes n'était plus assurée.



Dire que la culasse est charbonneuse est un faible mot. L'étanchéité des soupapes n'était en tout cas plus assurée.

Les queues de soupapes sont marquées et l'une des vis de réglage des culbuteurs est tassée (cause probable d'un cliquetis) mais l'arbre à came est propre. Le tendeur de chaîne est aplati, le patin du tendeur est creusé par les maillons. Toute la distribution est à revoir.

La segmentation est usée mais le piston est encore bon. Le cylindre est impeccable, « glacé » mais sans aucune rayure ni trace de serrage.

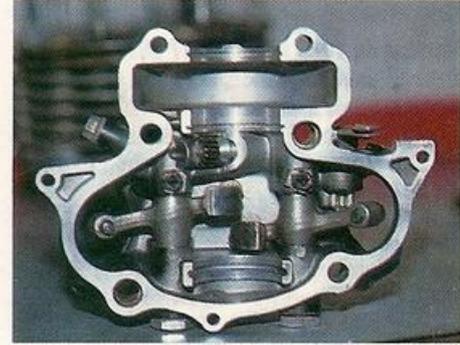
Tous les éléments de l'embrayage ont visiblement souffert de l'espacement des vidanges. Les disques ont laissé leur empreinte sur la cloche et la noix et les deux tiges sont tassées.

Enfin, à part le mano de témoin de point mort, tout le mécanisme de sélection et la boîte sont en excellent état ».

◀ Après plus de 110 000 bornes, le moteur est entièrement démonté, c'est l'heure du bilan.



Les disques ont laissé une empreinte profonde sur la cloche et la noix d'embrayage, mauvais signe.



L'une des vis de réglage des culbuteurs est complètement tassée suite à une mauvaise lubrification (vidanges trop espacées).



Le bronze intérieur du pied de bielle est érodé, il faut songer à remplacer la bielle.



▲ L'huile dans le carter d'allumage et le volant tout oxydé indiquent que le spi de vilebrequin et le joint de carter sont hors d'usage.

◀ Le « feu » est passé sous les segments et a laissé des traces. La segmentation est à revoir.

Nickel comme au premier jour, ▶ la boîte ne présente aucun signe d'usure alarmant. C'est du costaud.

