

Moto REVUE

Essais :
Yamaha XZ 550 et
SN 250 Enduro

Promosports :
le point à la mi-saison

Cross : GP d'Italie 125,
GP de Hollande 500

Vitesse :
les Nationaux à Carole

N° 2557 - jeudi 6 mai 82 - 9 F - 70 fb



**GP D'AUTRICHE:
SAUL «350» ET UNCINI «500»
EN MAITRES**

**GP. de France à Nogaro.
programme p.68-69**

DIRECTION

Directeur de la publication :
Patrick Casasnovas.
Président du Comité de Rédaction :
Serge Pozzoli.
Directeur de la Rédaction :
Bruno Nardini.
Rédacteur en chef : Eric Glain.
Directeur de la Publicité :
Henri Guével.

REDACTION

Chefs de rubrique :
Essais : J.-L. Colin.
Technique : J.-C. Bargetzi.
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction :
Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand,
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Jean-Louis Bernardelli,
Christian Delahaye,
Gérard Rocroy (studio photo),
Antoine Peyralade (documentation).
Collaborateurs :
Pascal Pérol,
Reynald Lecerf,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Secrétaire : Corine Brunin.

CORRESPONDANTS

En France : G. Delbos,
L. de Nadai, G. Mauget,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.-M. Rieu, A. Roux,
J.-P. Tourte, B. Verret,
J.-C. Virfeu, J. Volland.
A l'étranger : Das Motorrad (D),
C. Carter et G. Spencer-
Davison (G.B.), M. Walter (B),
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CND),
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Loozenord (H), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (I),
Motor Cyclist (J), P. Hussak (CZ), G. Hochet (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE

Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Hélène Bernard, Olivier Papon,
Nadine Gros, Jean-Pierre Sneuw,
Marc Blanchard, Enrico Carosi (publicité),
Correction : Rémi Barroux.

PUBLICITE

Au journal.
Chefs de publicité : K.E. Dussime,
et Ch. Huguet.
Assistante : Michèle Le Cair.
Adjoint pour le Sud : F. Josa.



ADMINISTRATION

Moto Revue est une publication des Editions Larivière. S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Télex : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : George-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houllmann. Abonnements : Monique Derogard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 2° trimestre 1982. Ce numéro 9 F. Abonnements : France 375 F (48 N°). Etranger 520 F (48 N°). Belgique 3 040 FB (48 N°). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-s-s-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

COUVERTURE

Avant le Grand Prix de France

Le Grand Prix d'Autriche, second GP de vitesse de la saison, vient à peine de se terminer que déjà on parle du Grand Prix de France qui doit avoir lieu ce week-end à Nogaro. Espérons que tout se passera bien car, à l'heure où nous écrivons ces lignes, les pilotes représentés par Uncini contestent cette épreuve et sont en désaccord avec certains aspects techniques du circuit et de l'organisation. En Autriche, où la neige a failli troubler le jeu, Uncini a mis Sheene et Roberts d'accord. Pourtant, ce GP aurait bien pu être emporté par Lucky et sa NS 500 Honda, ou par Sheene auteur d'un splendide cavalier seul de début de course et qui ne doit sa seconde place qu'à la mécanique. En 350, splendide victoire de Eric Saul au guidon de la Chevallier. Pour Eric, c'est la deuxième fois qu'il monte sur la plus haute marche du podium : bravo pour Chevallier, qui inaugure cette année sa licence de constructeur. Cette victoire est une récompense. Nous suivrons tout cela avec attention à Nogaro ce week-end (programme p. 68 et 69).

Vitesse

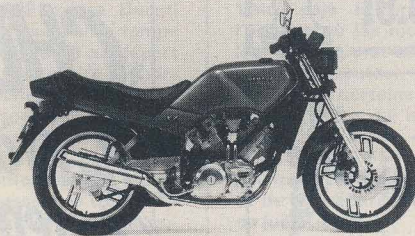
8

Second grand prix de la saison en Autriche. Une course qui a bien failli ne pas avoir lieu à cause des conditions atmosphériques. Uncini l'emporte devant Barry Sheene décidément étonnant et Kenny Roberts (par Ph. Michel).
Championnat de France national à Carole (p. 6, par S. Pérec).

Essai

16

Yamaha XZ 550, bicylindre en V quatre temps : une moto qui se veut sportive mais économique, sophistiquée et fiable (par J.-L. Colin).



Promosports

33

Les Promosports viennent d'arrêter leur ronde jusqu'au mois de juin. Nous faisons le point sur les courses du début de saison et sur le classement provisoire (par Ph. Amand).

Balade

62

Une balade au cœur de la France au guidon de la toute nouvelle 175 IT Yamaha (R. Lecerf).

Cross

67

Grand Prix de Hollande 500 cm³, après le Grand Prix de France. Vromans en tête aux deux manches ! (par P. Massias).

Vitesse

68

Présentation du Grand Prix de France moto qui a lieu ce week-end, sur le circuit de Nogaro (par Ph. Michel).

Cross

72

Grand Prix d'Italie 125 cm³ : Geboers a gagné, Velkeneers s'est loupé, voilà un championnat relancé (par P. Boul-land).

Divers

Courrier (p. 5) ; infos géné (p. 27 et 29) ; vitesse (p. 39 et 41) ; vertes (p. 42 et 43) ; régionales (p. 45, 46, 47 et 54) ; Mototrok (p. 52, 53, 60 et 61) ; petites annonces (p. 76, 77 et 78) ; dernière heure (p. 70).

par J.-L. Colin, photos Philamand.

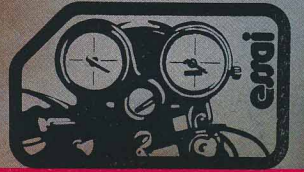
UNE LOURDE TACHE

La XZ 550 est une de ces « motos-phare » dont Yamaha semble avoir le secret. Elle entend marquer l'avènement d'une cylindrée encore mal implantée chez nous et redonner une nouvelle jeunesse à ce bon vieux « vétouine », si cher au cœur des Européens.

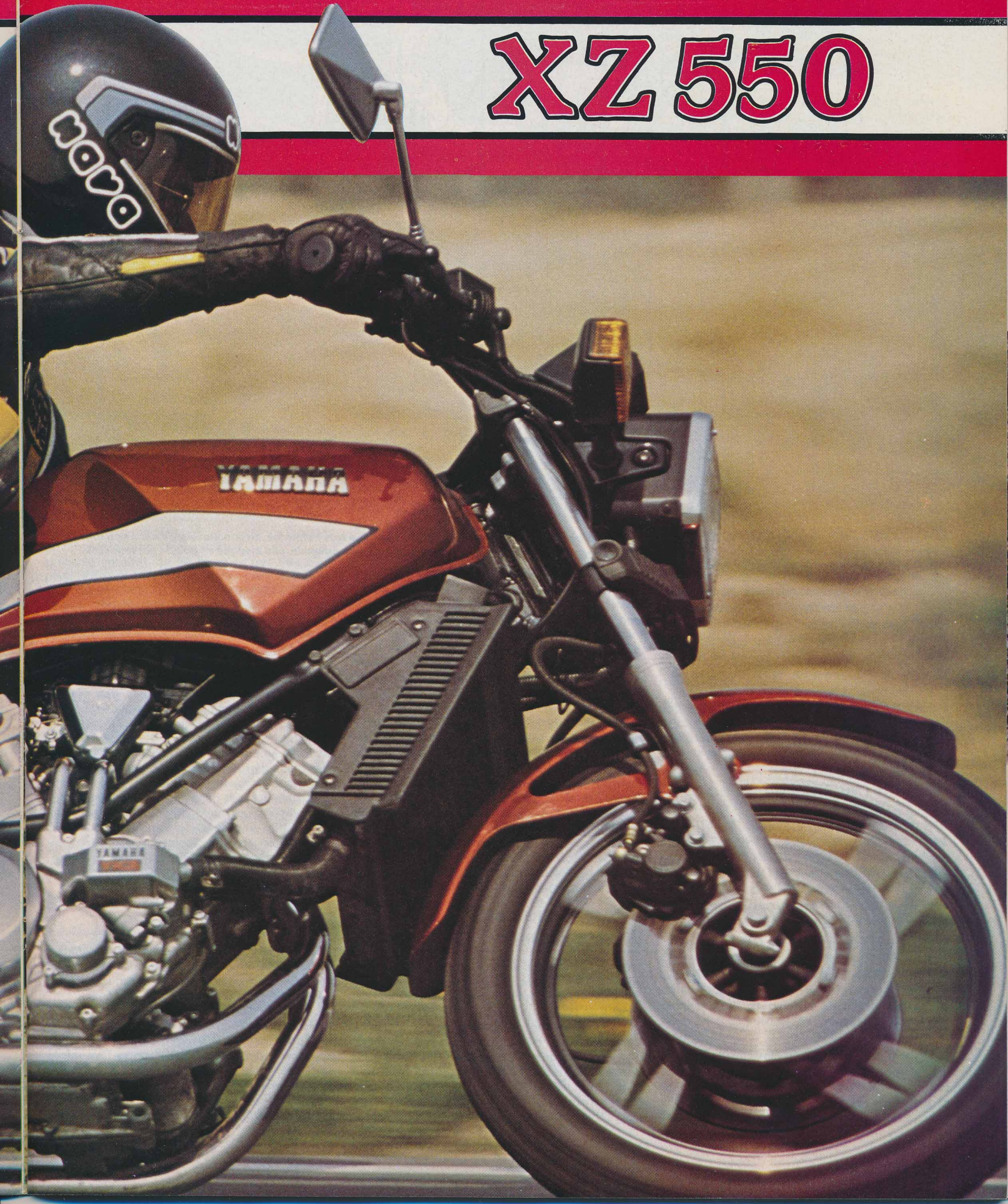
ESSAI YAMAHA

QUI SUIS-JE?





XZ 550





Attendue comme la Pantha japonaise, la XZ 550 déçoit un peu. D'abord par ses performances qui, bien que très honnêtes, se situent tout de même un ton en-dessous de celles de ses concurrentes directes, et puis parce qu'animée par un souci de polyvalence tout japonais, elle manque un peu de personnalité, cherchant sa voie entre sport et grand tourisme.

Chez Yamaha, la soif des gens du marketing de constamment faire bouger le marché, ne semble avoir d'égale que la soif des techniciens de mettre sans cesse à l'épreuve des technologies nouvelles.

Superbike (XS 1100) ou trail (XT 500), deux temps sportif (RDLC) ou doux chopper (XS 650 Custom), turbo (XJ 650) ou V-twin peinard (TR1, XV 750), gromono (SR 750), ou trois pattes (XS 750), la marque aux trois diapasos montre souvent la voie et entend ne négliger aucun créneau.

Parfois c'est le triomphe commercial, parfois le bide. Mais comme dit le proverbe, qui ne risque rien n'a rien. Et le goût du risque, chez Yamaha on l'a ; l'engagement de la marque en compétition suffit à en attester. La présentation de cette nouvelle XZ 550 en est, dans un sens une autre manifestation.

Après s'être faits pendant plus de dix ans les grands apôtres des quatre pattes en ligne, il faut bien le reconnaître, à la base plus un moulin de bagnole que de moto, les Japonais semblent donc aujourd'hui (re)découvrir les vertus du

moteur en V. J'en connais quelques-uns qui, en Italie, doivent bien se fendre la pêche ; les signore Guzzi, Ducati et autre Morini, ça fait un bout de temps qu'ils savent à quoi ça doit ressembler un vrai moteur de moto !

Qu'importe, il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'idée, et les Japonais étant loin d'en être, ils mettent leur orgueil en sourdine et puisque le V-twin semblent avoir du bon, ils l'adoptent. Pour la Honda CX 500, c'est incontestablement le succès, mais pour les TR1 et XV 750 qui veulent créer un marché pour le gros vétouine pépère, c'est moins probant.

Comme dans le même temps, une certaine Ducati Pantah est en train de faire un malheur sur les marchés européens, la leçon est vite tirée et la nouvelle cible de Yamaha toute trouvée : la XZ sera une sportive de moyenne cylindrée destinée à concurrencer la Pantah. Non mais, il n'est pas question de céder aux Européens le moindre créneau, aussi petit soit-il !

Catégorie en voie de développement

Très populaire dans de nombreux pays, la catégorie 550, en grande partie à cause de l'incidence du clivage entre permis A2 et A3, n'est pas très connue en France. Jusqu'à présent on n'y recensait même qu'une seule machine : la brillante Kawasaki GPZ. Pourtant les modèles existent bien chez les autres constructeurs (Suzuki GS, Yamaha XJ, Honda CBX), mais jugés trop proches tantôt des 400, tantôt des 650, ils sont généralement boudés par les importateurs français. Il faut comprendre que ceux-ci sont parfois

obligés d'opérer une sélection dans la gamme trop vaste des modèles construits par l'usine, mais c'est tout de même dommage pour une catégorie qui mérite beaucoup mieux qu'un pseudo-anonymat.

Car si d'un certain point de vue, purement commercial, ces 550 présentent effectivement l'inconvénient d'être trop proches des 400 et 650, elles ont par contre l'avantage de l'être généralement dans le bon sens, c'est-à-dire d'associer grâce à un rapport poids-puissance particulièrement favorable la maniabilité des premières aux performances des secondes.

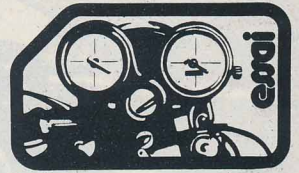
L'efficacité de ces machines sur route, notamment sinueuse, est donc assez remarquable et si on la rapporte au budget somme toute assez raisonnable qu'elles réclament entre achat et entretien, on en arrive logiquement à la conclusion que le choix d'une 550 est loin d'être batard. C'est en tous cas ce que la XZ 550 va avoir à cœur de nous prouver maintenant.

Pourquoi faire simple...

Mais avant, de passer à l'action, admirons un instant la pièce maîtresse de ce bel engin, je veux bien sûr parler de son moulin et amusions-nous (gentiment) de la perversion des Japonais.

En effet, si les techniciens de chez Yamaha, délaissent le sempiternel quatre cylindres en ligne pour adopter le V-twin, on pourrait penser que c'est *a priori* parce qu'ils sont attirés par la simplicité, la légèreté et le caractère économique de ce dernier. Or quel est leur premier réflexe ? C'est de lui coller un refroidissement liquide avec ventilateur électrique débrayable, deux ACT,

LE COMPORTEMENT



quatre soupapes et deux tubes d'échappement par cylindre, des cardons inversés avec pompe à essence, un système de contrôle d'admission (YICS), une transmission par cardan, etc. Bref de faire de leur vétouine un moteur certes aussi performant que le plus brillant des quatre pattes, mais pratiquement aussi lourd, aussi sophistiqué et aussi cher à fabriquer et à entretenir.

Preuve : la XZ 550 pèse pratiquement aussi lourd que la nouvelle Kawasaki GPZ 550 Uni-track — 189 kg à sec contre 193 — et coûte plus cher : 20883 F clefs en mains contre 19 412 F.

Avec les Japonais, le cas est désespéré ; même quand ils veulent faire simple, ils font compliqué. Il faut se faire une raison, c'est plus fort qu'eux. On va le voir, c'est en quelque sorte de cette « dénaturation » du vétouine que va venir la difficulté que nous allons éprouver à définir la XZ.

Les bonnes manières

Cette Yam 550 tant attendue, nous n'allons pas nous amuser à vous la redécrire par le menu. Ça n'est pas qu'elle n'en vaille pas la peine, tant s'en faut, mais comme nous avons déjà eu l'occasion de le faire lors de la présentation de la moto au Japon en décembre dernier (M.R. 2538), profitons plutôt de ce que nous en disposons aujourd'hui librement pour rouler à notre guise.

Autant le dire tout de suite, cet essai complet en situations va sensiblement mitiger l'impression très favorable que nous avions recueillie sur le circuit d'Hamamatsu. C'est tout le problème de ces prises de contact, intéressantes, mais qui effectuées dans des conditions bien particulières, ne permettent pas d'apprécier toutes les facettes du comportement d'une machine.

D'entrée en effet, ça ne démarre pas très bien, c'est le cas de le dire, puisque la mise en route à froid s'avère quelque peu laborieuse. Il faut mettre le contact, laisser la pompe à essence remplir les cuves des carburateurs inversés à membrane en l'aidant au besoin de quelques rotations de la poignée et enfin ne pas craindre de laisser le pouce appuyé plusieurs secondes sur le bouton de démarreur. A chaud, aucun problème, par contre.

Le thermomètre indique que le moteur monte rapidement en température et après deux-trois minutes, il peut garder le ralenti tranquillement sans l'aide du starter.

Pas de vibrations, tout juste un petit martèlement venu de loin, absence totale de bruits mécaniques et sonorité d'échappement feutrée, à mi-chemin entre le CX 500 (les 4 soupapes par cylindres y sont certainement pour quelque chose) et le Pantah ; c'est un moteur très civilisé. Les puristes du vétouine n'y trouveront peut-être pas tout à faire leur compte.

L'arbre en question

A défaut de révéler une très forte personnalité, ce moulin fait par contre preuve d'une étonnante bonne volonté eu égard à son architecture et à sa cylindrée. Il descend aussi bas et monte aussi haut que n'importe quel quatre pattes mais se montre aussi beaucoup plus consistant dans les reprises à bas et moyens régimes.

D'un fonctionnement très onctueux, il repart dès 3000 tr/mn avec une belle franchise, monte de manière progressive jusqu'à 6 500 tr/mn et là trouve un étonnant second souffle qui sur les intermédiaires, propulse l'aiguille du compteur à l'intérieur de la zone rouge qui ne débute pourtant qu'à 10 000 tr/mn.

Hormis quelques rares hoquets à la reprise en bas, pour ce qui est du moteur proprement dit, c'est tout bon.

Là où ça devient moins glorieux, c'est au niveau de la transmission.

L'embrayage et la boîte de vitesses n'ont rien à se reprocher, mais leur fonctionnement se trouve sensiblement perturbé par les à-coups engendrés par l'amortisseur de transmission. Les choses s'arrangent un peu en décomposant largement les changements de rapport ou en les passant à la volée sans débrayer (ce que la boîte accepte parfaitement et qui explique que ce défaut ne nous ait pas vraiment gênés sur le circuit au Japon, où les motos étaient peut-être par ailleurs plus soignées au niveau du montage). Mais en conduite normale, surtout en ville, c'est assez gênant et c'est certainement là la plus grosse atteinte à l'agrément de la XZ.

A l'heure où l'on équipe les grosses cylindrées de chaînes capables d'encaisser plus de cent chevaux pendant près de vingt à trente mille kilomètres, on peut tout de même se demander si le choix d'équiper une 550 à vocation sportive d'une transmission secondaire par arbre est bien judicieux ; *a priori*, c'est plus lourd, plus cher et souvent moins agréable qu'une transmission par chaîne. Il faut reconnaître, c'est propre...

Pour en terminer avec ce chapitre, signalons encore que la sélection est dans l'ensemble douce et précise, elle a nettement tendance à se durcir et à se faire bruyante, à chaud sur les rapports inférieurs.

Gare aux trottoirs !

Puisque nous sommes en ville, restons-y. De par son gabarit somme toute assez faible, même si le réservoir très ventru donne l'illusion d'une grosse moto, la XZ 550 s'y révèle on s'en doute relativement à son aise. Je dis relativement car tout n'est pas rose. Mis à part les à-coups de transmission, l'autre élément gênant est en effet constitué par la direction qui dans les manœuvres effectuées au pas se montre lourde et engage sensiblement.

Il n'est pas rare à très faible vitesse, d'avoir à mettre un pied par terre en catastrophe, pour rétablir un équilibre soudain compromis de manière inattendue. Dès que l'on roule au-dessus de 10 km/h, on oublie cependant tout cela ; la direction devient précise et agréable et, assis bas et confortablement, on manie la XZ 550 avec facilité du bout des doigts et des genoux.

Autre point tout de même qui appelle une certaine attention : la garde au sol. Non sur l'angle, où là il y a vraiment de la marge, mais à la montée ou à la descente des trottoirs où l'on fait facilement frotter les pots par terre.

Dans l'ensemble, la XZ 500 se montre tout de même une citadine relativement bien élevée.

Parlons confort

Sur la route, on ne sait trop comment juger la XZ. Est-elle la sportive annoncée par les prestations de son moteur ou la grande routière que suggère son cardan. Il est de toute façon un point sur lequel on ne manque pas d'être déçu, c'est le confort.

Le cantilever a toujours un attrait un peu magique, mais dans la pratique il faut bien reconnaître qu'il est aujourd'hui nettement dépassé par les systèmes, dits à flexibilité variable de la concurrence : Pro-link, Uni-trak, Full floater, etc.

Même réglé au plus mou, le cantilever reste encore assez ferme, ce qui ne l'empêche pourtant pas de talonner lorsque les grosses inégalités sont abordées trop rapidement. Secoué comme un sac de noix dès que le revêtement se dégrade, on est bien obligé de rendre la main, ce qui est dommage pour une machine dont les petites routes sinueuses sont le terrain de prédilection. Fort heureusement même si elle saute beaucoup, la XZ réagit toujours sainement et garde convenablement son cap.

L'autre point venant desservir le confort est l'altération de la position de conduite sur les bosses et à grande vitesse. Ne pouvant correctement prendre appui sur les repose-pied, on glisse en effet inexorablement vers l'arrière dans ces conditions, avec comme seule solution de tirer fort sur le guidon pour se rehisser en avant. On s'en doute, c'est assez fatigant à la longue.

Les promesses...

Alors que ces premières impressions routières mitigées pouvaient faire craindre l'épreuve de Monthéry, la XZ 550 va paradoxalement s'en tirer nettement à son avantage.

Sur l'anneau, elle confirme d'abord les performances flatteuses annoncées par l'usine : 176 km/h assis, 189 km/h couché soit environ 195 km/h sur route plane et enfin un excellent 13 s aux 400 m.D.A.

C'est un peu moins bien que la Kawa GPZ et la Pantah, mais ce sont tout de même des chiffres plus que respectables pour la cylindrée.

Ceci dit, c'est sur le redoutable circuit routier que la XZ 550 va nous faire la plus grosse impression. Malgré une circulation de véhicules d'essai assez importante, elle signe en effet un excellent chrono de 4'07" à 131 km/h de moyenne, qui met bien en valeur sa qualité la moins palpable, mais la plus intéressante : sa grande homogénéité. Sur ce circuit qui, rappelons-le, n'a rien d'un circuit de vitesse, la XZ, menée sans ménagement ne révèle aucun gros défaut et sait mieux qu'en utilisation mièvre mettre à profit ses qualités.

Son vrai visage

Cette bécane, c'est un cas. Timide et complexée, ne sachant sous quel jour se montrer, elle ne laisse dans un premier temps apparaître que ses aspects les plus timorés. Il faut la délurer un peu pour qu'elle se révèle pleinement.

Prenez le freinage. Vous roulez normalement en ville ou sur route et vous trouvez que ça freine, sans plus, mais surtout, que ça manque de mordant, qu'il faut tirer fort. Et puis vous allez sur le routier et vous vous étonnez des zones de freinage hyper courtes et de l'endurance de ces freins.

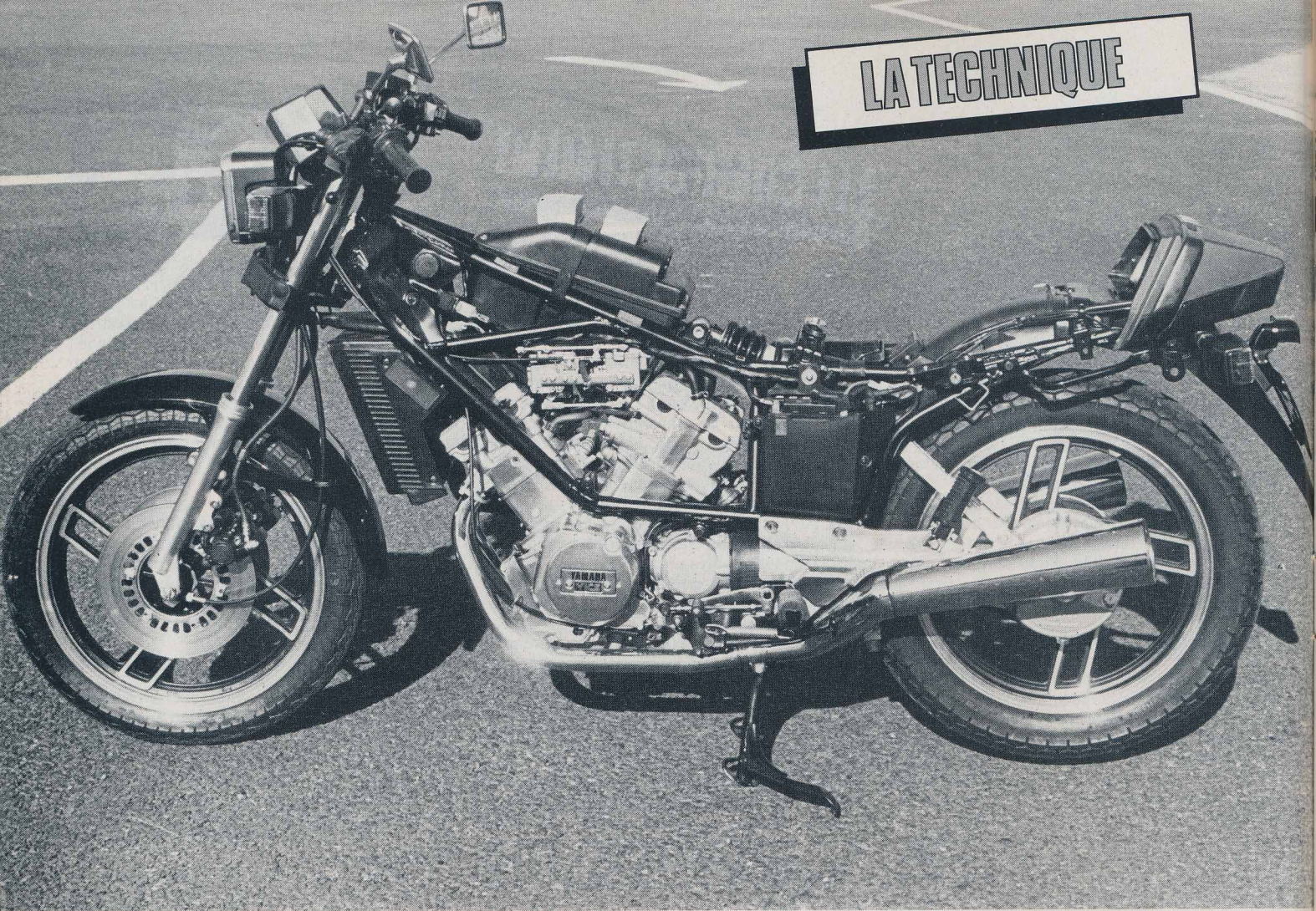
Vous trouvez la direction lourde en vous promenant.

Eh bien, attaquez un peu. N'hésitez pas à rentrer fort dans les virages et vous verrez que sans effort, vous piquez la trajectoire au millimètre.

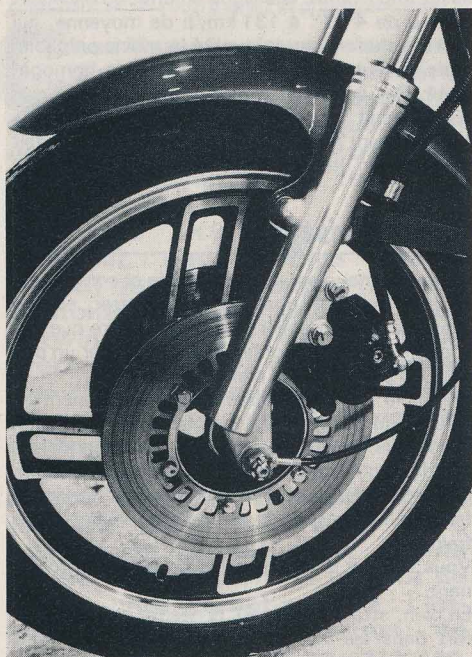
Vous rentrez dans une grande courbe bien assis et timide, vous coupez. La moto se met à louvoyer copieusement. Faites-vous violence, rentrez dans la même courbe, effacé sur le réservoir, la poignée dans le coin, et c'est à peine si vous allez sentir l'avant se dandiner un peu.

Vous voulez oublier les à-coups de transmission ; passez les rapports à la volée.

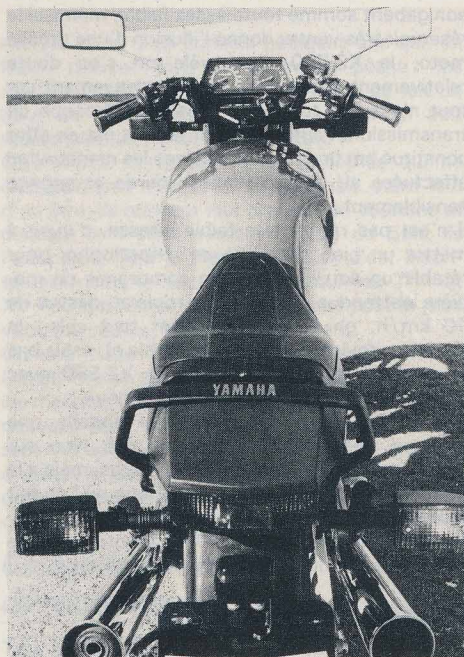
Bref si vous voulez apprécier la XZ, n'hésitez pas à la brusquer un peu.



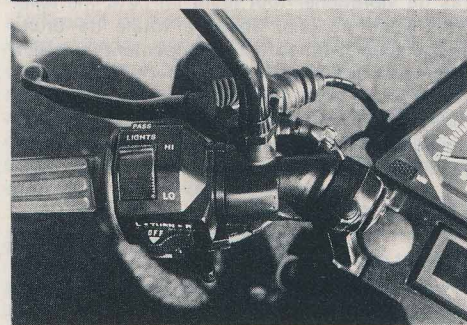
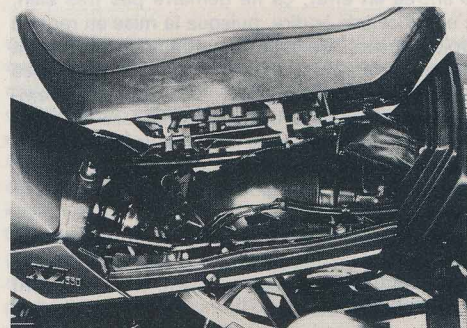
Le dessin du cadre de la XZ est nettement inspiré de celui de la Ducati Pantha. Il est du type tubulaire à structure latérale. Le moteur y est suspendu et participe à la rigidité d'ensemble. Le tube droit est démontable pour en faciliter la dépose. La suspension arrière est du type cantilever avec un amortisseur unique oléopneumatique De Carbon, dont seule la pré-tension du ressort est réglable en 5 positions.



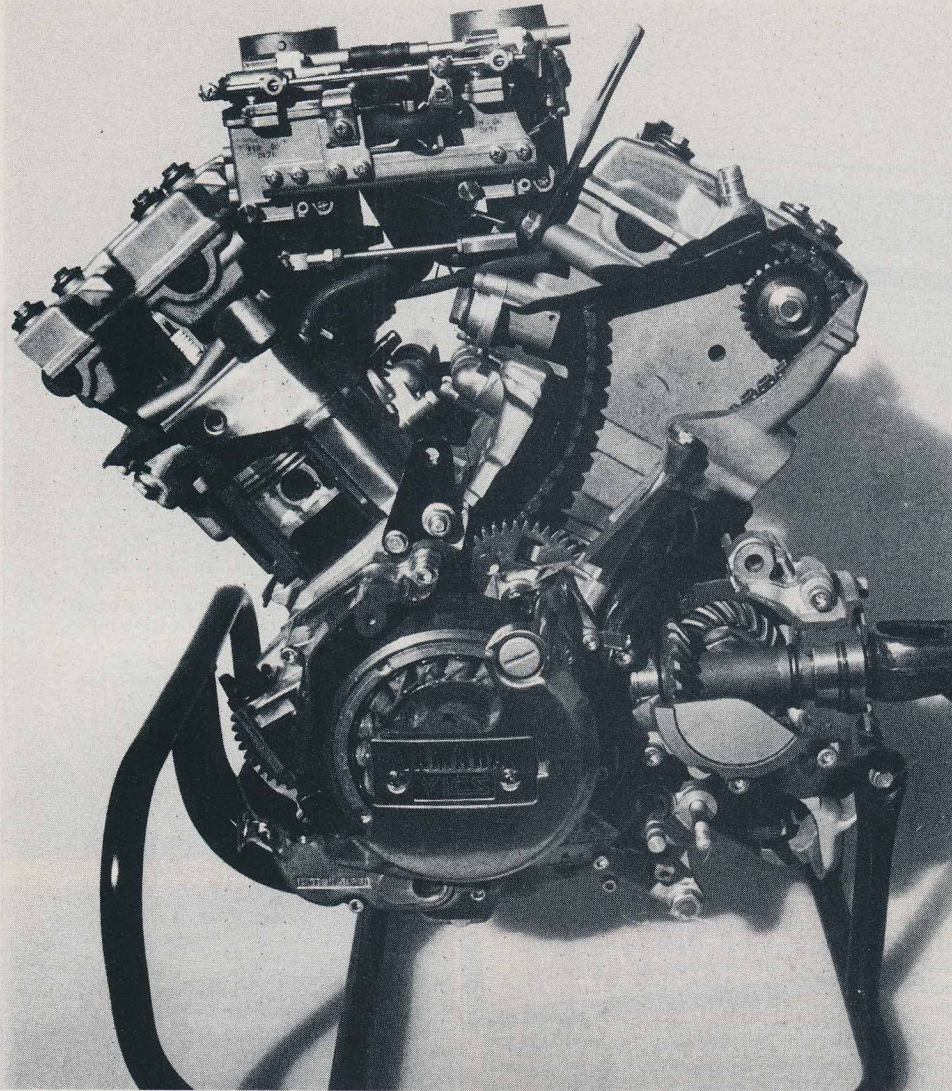
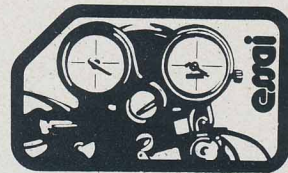
Particularité de la fourche : l'axe de roue est traîné. Astuce censée permettre de conserver un empatement raisonnable et donc une bonne maniabilité malgré la longueur du moteur et de son radiateur. Cette fourche n'est pas réglable et, manquant notablement d'amortissement, elle engendre des sauts de roue assez importants. A l'avant, le freinage est assuré par deux disques non perforés de 226 mm de diamètre. Les roues sont à branches inclinées, chaussées de pneus Dunlop japonais.



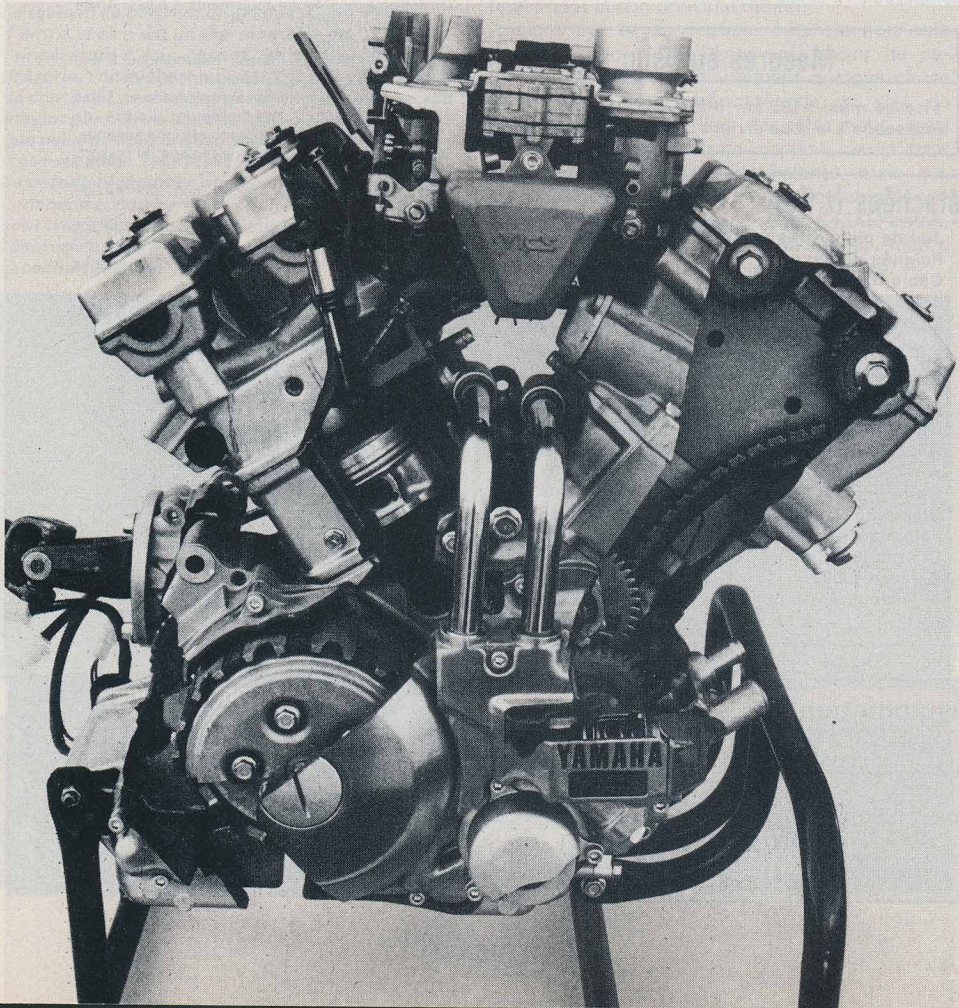
Bien que très ventru le réservoir d'essence ne contient que 17 litres. Il est bien évidé au niveau des genoux, mais associé au guidon très éloigné de la selle, il confère une position assez reculée. La selle est assez confortable, mais se révèle glissante pour le pilote comme pour le passager. Celui-ci, bien qu'ayant les pieds un peu trop relevés, n'est cependant pas trop mal installé et dispose de deux poignées de maintien bien disposées. Le feu rouge arrière est intégré au dossier de selle.



La selle bascule de gauche à droite. Pour l'ouvrir, il faut utiliser la clé et dégager une tirette bien planquée. La trousse à outils est logée dans le dossier et un petit bac en plastique amovible donne accès en arrière du réservoir au réglage du ressort de l'amortisseur. Les demi-guidons sont réglables et montés sur des platines en alliage. Bien dessiné, le commodo gauche regroupe les commandes de starter, de clignotants, avec retour automatique, l'inverseur code-phare et l'appel de phare.



L'alimentation de ce V twin est confiée à deux carburateurs verticaux inversés de 36 mm. Ils sont du type à diaphragme et dotés de pompes de reprise. Une pompe à essence maintient un niveau de cuve constant.



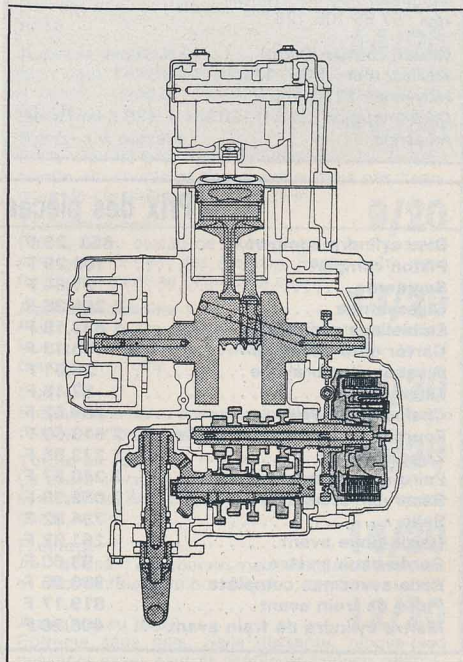
On peut reprocher à ce moulin d'être un vétouine dénatureur mais c'est tout de même une splendide pièce de mécanique.

Pour une bonne compacité les cylindres font un angle assez fermé de 70°. Un arbre d'équilibrage à trois masselottes permet de réduire les vibrations. Placé devant le vilebrequin, il tourne en sens inverse et est entraîné par un engrenage doté d'un amortisseur de couple.

La distribution est particulièrement sophistiquée, avec 2 ACT entraînés par chaînes silencieuses à tension automatique et 4 soupapes par cylindre. Celles-ci sont actionnées directement par des poussoirs et le réglage du jeu se fait à l'aide de pastilles placées sur le dessus des godets.

Afin d'obtenir un bon refroidissement surtout du cylindre postérieur, il a été retenu un système de refroidissement liquide. Du plus pur style automobile, il comporte un ventilateur électrique débrayable à commande thermostatique et un vase d'expansion abrité derrière le cache latéral droit.

Il est, par ailleurs, fait appel au système de contrôle d'admission YICS : du mélange carburé est stocké dans une petite chambre pendant la compression et vient, dès que la soupape d'admission s'ouvre, rejoindre le mélange normalement acheminé pour créer un effet tourbillonnant favorisant le remplissage. Reprises et consommation doivent en bénéficier. En ce qui concerne cette dernière, les chiffres relevés n'ont tout de même rien de bien exceptionnel : en conduite cool, sans dépasser 7 000 tr/mn, on descend légèrement en dessous de 6 l/100 km, mais il faut plus généralement tablé sur 7 l/100 km.



Bel effort de simplification dans la transmission du mouvement. Pas d'arbres intermédiaires. Transmission primaire par engrenage à taille droite directement du vile à la cloche d'embrayage et renvoi d'angle en bout d'arbre secondaire. L'amortisseur de transmission est reporté au niveau du pont arrière.

LES CHIFFRES MOTO REVUE

Performances à Montlhéry

Conditions atmosphériques :

Temps : couvert
Température : 10°C
Vent : assez fort, 2 à 6 m/s avec rafales de 9 m/s
Piste : sèche

Conditions mécaniques :

Kilométrage : 900 km
Pour l'anneau pneus : Dunlop d'origine. Pression AU : 2,3 kg/cm², pression AR : 2,6 kg/cm²
suspensions : AR : ressort position 4/6
Pour le routier : pression AV : 2,1 kg/cm²
pneus : pression AR : 2,3 kg/cm²
suspensions : AR : ressort position 1/5
Braquet : origine

Vitesses maxi :

Assis : meilleur tour : 52"22
moyenne : **175,7 km/h**
compteur : 180 km/h
régime : 9200/9700 tr/mn
zone rouge : 10 000 tr/mn
Couché : meilleur tour : 48"60
moyenne : **188,8 km/h**
compteur : 195 km/h
régime : 9500/10 000 tr/mn

Accélérations D.A.

100 m : 5"18
200 m : 8"21
300 m : 10"72
400 m : 12"98

Reprises

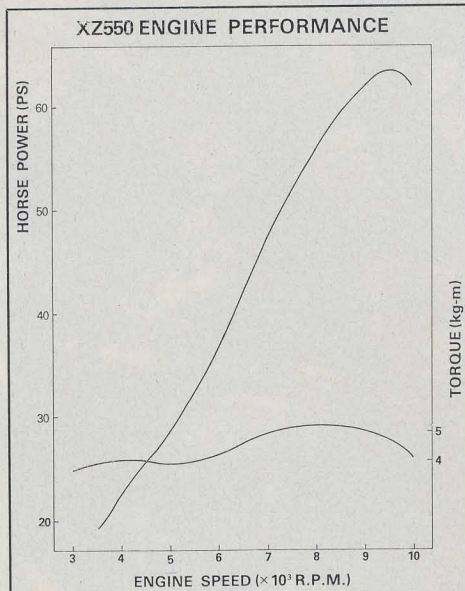
60-90 km/h : 5"16
60-110 km/h : 8"41
60-130 km/h : 12"01

Etalonnage compteur :

Compteur : 60 90 110 130
réel : 57 86 105 125

Circuit routier (9 km)

Meilleur tour : 4'07"17
Moyenne : 131,1 km/h
Consommation : 9,5 l/100 km à 130,5 km/h de moyenne.



Sur le papier le moteur de la XZ 550 est particulièrement impressionnant ; en annonçant 64,4 ch à 9 500 tr/mn il se place comme le plus puissant de sa catégorie, mais dans la pratique les choses sont un peu différentes. Handicapé il est vrai par sa transmission par arbre, il ne procure pas à la XZ 550 des performances tout à fait aussi bonnes que celles de la Ducati Pantha, il est vrai plus légère et équipée d'un carénage ou de la Kawasaki GPZ, à peine plus lourde mais, semble-t-il, la plus puissante dans la réalité. Relativement plate, sa courbe de couple lui confère par contre des reprises intéressantes, tout à fait comparables à celles de la Ducati.

Mesures au banc

Vitesse maxi : 192 km/h à 10 300 tr/mn
Puissance à la roue arrière : 45 ch à 9 500 tr/mn

Prix des pièces détachées (t.t.c.)

Bloc cylindre complet	653,23 F	Jeu de plaquettes avant	253,48 F
Piston complet	163,29 F	Poignée de gaz	39,57 F
Segments	81,64 F	Câble d'embrayage	49,10 F
Culasse nue	3 266,38 F	Sélecteur	97,95 F
Embiellage complet	1 633,18 F	Pédale de frein	116,99 F
Carter côté allumage	106,13 F	Repose-pied complet	116,99 F
Disques d'embrayage	28,51 F	Levier d'embrayage seul	43,52 F
Filtre à huile	57,15 F	Levier d'embrayage avec cocotte	198,03 F
Chaîne secondaire	239,52 F	Commodo	277,23 F
Fourche complète avec 2 tés	2 613,60 F	Guidon	380,19 F
Tube ascillant	1 273,85 F	Allumage boîtier	1 878,15 F
Paire d'amortisseurs	2 340,57 F	Alternateur complet	816,57 F
Réservoir essence	2 059,59 F	Optique phare	514,89 F
Selle	734,92 F	Clignotant complet	77,98 F
Garde-boue avant	261,82 F	Feu arrière complet	296,39 F
Garde-boue arrière	93,60 F	Compteur	546,12 F
Roue avant nue complète	1 980,35 F	Compte-tours	702,13 F
Pince de frein avant	819,17 F	Silencieux échappement	2 688,89 F
Maître cylindre de frein avant	408,26 F		

Fiche technique

Yamaha XZ 550

Moteur

Type : bicylindre en V à 70° dans l'axe de la route, quatre temps à refroidissement liquide, balancier d'équilibrage.

Distribution : 2 A.C.T. et 4 soupapes par cylindre. A.C.T. entraînés par chaîne silencieuse.

Cylindrée : 552 cm³

Alésage X course : 80 X 55 mm

Rapport volumétrique : 10,5 à 1

Puissance maxi : 5,1 mkg (50,1 Nm) à 8 500 tr/mn

Alimentation : deux carburateurs verticaux inversés à membrane de 36 mm, système YICS, pompe à essence.

Lubrification : sous pression, carter humide

Mise en route : démarreur électrique, pas de kick

Transmissions

Transmission primaire : par engrenage à taille droite. Rapport 2,117 à 1 (72/34)

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesses : à 5 rapports

Rapport	Pourcentage
1 2,866 (43/15)	33,7 %
2 1,950 (39/20)	39,5 %
3 1,476 (31/21)	65,4 %
4 1,185 (32/27)	81,5 %
5 0,966 (29/30)	100 %

Transmission secondaire : par arbre, couple conique en bout d'arbre secondaire de boîte, joint de cardan homocinétique. Rapport 3,070 à 1 (19/18 X 32/11)

Equipement électrique

Générateur : alternateur

Batterie : 12 volts

Allumage : transistorisé avec régulateur électronique

Projecteur : rectangulaire à iode 60/55 W

Partie-cycle

Cadre : treillis tubulaire à structure porteuse, tube droit démontable

Direction : montée sur roulements à billes. Angle de la colonne : 26°40'

Chasse : 118 mm

Suspension avant : fourche télescopique à axe déporté vers l'arrière. Débattement 140 mm

Suspension arrière : système cantilever, bras oscillant en tube carré intégrant l'arbre de transmission, monoamortisseur oléopneumatique. De carbon avec 5 positions de réglage du ressort. Débattement 90 mm.

Frein avant : double disque non perforé de Ø 226 mm

Frein arrière : tambour simple came de Ø 180 mm

Roues : « Italic » en alliage léger à branches doublées

Pneus : Dunlop avec chambres

AV : F 11 90/90 H 18

AR : K 130 4.25-85 H 18

Capacités

Réservoir d'essence : 17 litres

Carter moteur : 3,4 litres

Pont : 0,2 litre

Circuit de refroidissement : 2,3 litres

Dimensions et poids

Longueur : 2 200 mm

Largeur : 750 mm

Hauteur : 1 095 mm

Hauteur de selle : 775 mm

Empattement : 1 450 mm

Poids à sec : 189 kg

Poids tous pleins faits : 215 kg

Renseignements pratiques

Prix : **20 883 F** clés en mains.

Puissance administrative : 6 CV.

Garantie : 1 an, pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité.

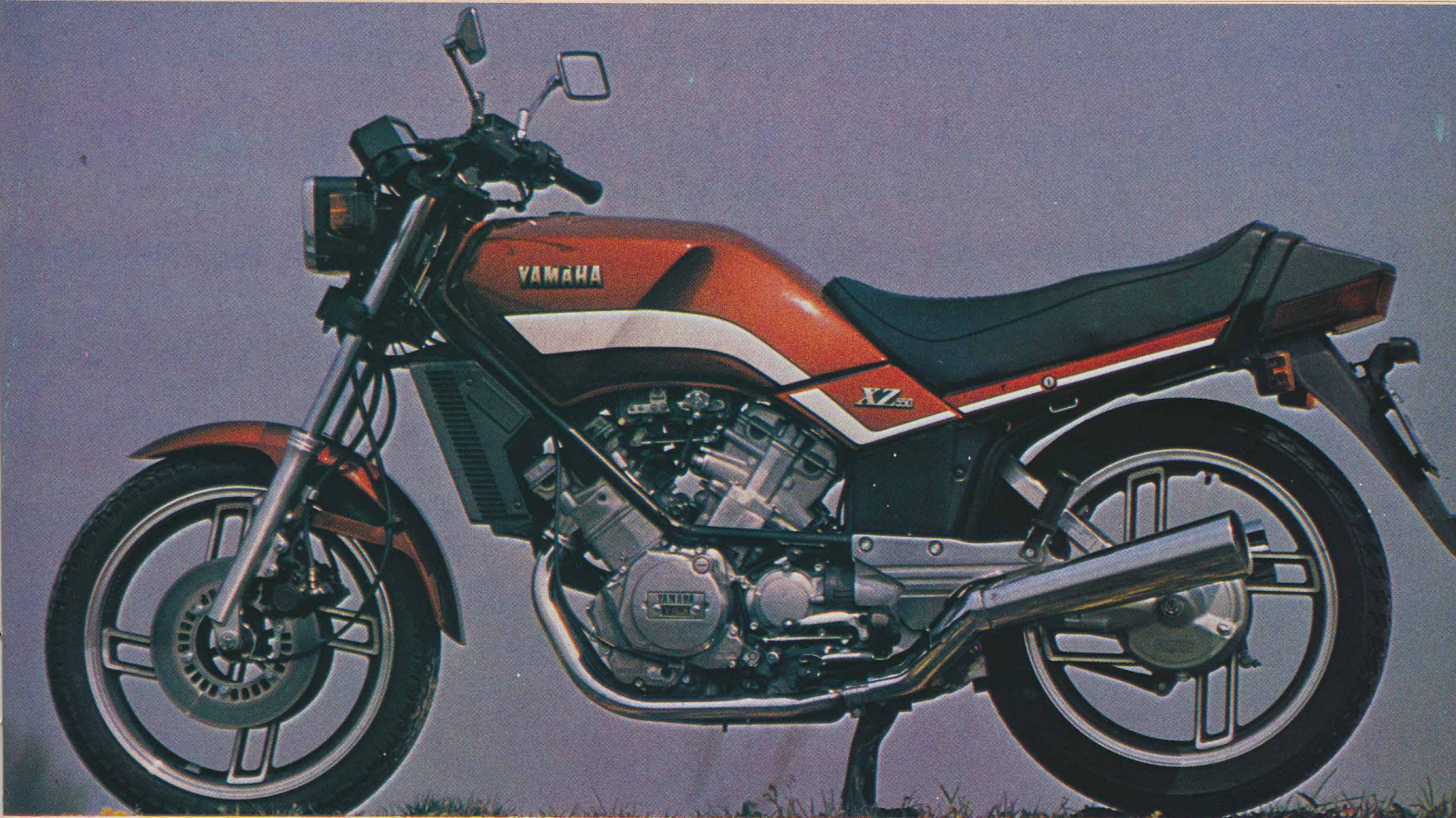
Coloris : rouge ou gris métallisés.

Importateur : Sonauto - Yamaha.

B.P. 479, 95005 Cergy-Pontoise Cedex

Tél. (3) 037.92.62.

Utilisation	Consommation	Autonomie
Ville	6,7 l	254 km
Route	6,2 l	288 km
Autoroute	8,4 l	202 km
Circuit	9,5 l	179 km



Le tableau de bord est original et lisible. Pas d'extra, si ce n'est un thermomètre de température d'eau. Absent des modèles de présérie, l'antivol est maintenant couplé au barillet de contact. Les modèles présentés au Japon étaient par contre dans un coloris uni, plus seyant que celui-ci, dont la décoration blanche n'est pas très heureuse. Très stylisée, la ligne de la XZ est incontestablement originale, mais est loin de faire l'unanimité. Rétroviseurs et phare rectangulaires sont très efficaces, par contre la forme du réservoir ne facilite pas l'arrimage d'une sacoche-réservoir.

LA CONCLUSION

Hormis deux ou trois défauts, parfois gênants, mais auxquels il doit pouvoir être assez facilement remédié, la Yamaha XZ 550 s'est dans l'ensemble révélée d'une grande homogénéité. Elle ne fait rien à la perfection, il est vrai, mais il n'est rien qu'elle ne fasse vraiment mal non plus. C'est rassurant, mais à bien regarder, c'est finalement là son principal défaut. Agüiché par sa conception, originale pour une japonaise, nous attendions une moto de caractère qui apporterait vraiment quelque chose de nouveau dans une catégorie en voie de développement. Au lieu de cela, nous nous trouvons confrontés à une machine certes attachante et pleine de bonne volonté, mais qui, coincée entre la classique mais redoutable Kawasaki GPZ 550 et la très racée Ducati 600 Pantah, éprouve de la peine à se définir et souffre indiscutablement d'un problème d'identité.

La Yamaha XZ 550 face à ses concurrentes

	Cylindrée	Cycle	Cylindres	Puissance / régime	Couple / régime	Poids à sec	Transmission secondaire	Maxi assis	Maxi couché	400 m D.A.	Consommation moyenne	Prix clés en mains
Yamaha XZ 550	552	4	2	64 ch à 9 500 tr/mn	5,1 mkg à 8 500 tr/mn	189	cardan	176	189	13"	7,0	20 883F
Kawasaki GPZ 550 Uni-trak	553	4	4	61 ch à 9 500 tr/mn	4,9 mkg à 8 500 tr/mn	193	chaîne	185 (usine)	200 (usine)	12"7 (usine)	—	19 412F
Ducati 600 Pantah	583	4	2	58 ch à 8 500 tr/mn	4,1 mkg à 7 000 tr/mn	188	chaîne	190	199	12"8	7,6	26 400F

Pour

Moto homogène
Agrément moteur
Bonnes performances
Finition

Contre

Transmission perfectible
Direction engageant
Confort décevant
Manque de caractère

LES NOTES MOTO REVUE

- Présentation :** 14/20
Recherche esthétique méritoire mais diversement appréciée. Très bonne finition.
- Équipement :** 14/20
Bon équipement de base, classique pour une japonaise.
- Aspects pratiques :** 14/20
Bien dans l'ensemble. Points noirs: selle difficile à ouvrir, transport des bagages et réservoir qui refoüle.
- Agrément moteur :** 16/20
Extra. Pas de bruit, pas de vibrations. De la souplesse, du couple et des chevaux mais pas beaucoup de caractère pour un V-twin.
- Transmissions :** 9/20
Problème au niveau de l'amortisseur de transmission occasionnant des à-coups. Bonne boîte mais fonctionnement se dégrade à chaud.
- Aptitude citadine :** 13/20
Pour: selle basse, moteur souple. Contre: direction lourde et engageant à faible allure, garde au sol pour les trottoirs.
- Confort :** 12/20
Suspensions assez sèches, cantilever talonne, position fatigante à grande vitesse.
- Tenue de route :** 14/20
Ça saute et ça bouge pas mal, mais les réactions sont saines. Bonne maniabilité, bons pneus, bonne garde au sol.
- Freinage :** 15/20
Av.: puissant et endurant mais manque de mordant et effort à fournir important. Ar.: tambour correct.
- Aptitude au duo :** 12/20
Correcte sans plus. Selle glissante, repose-pied passager assez haut et cantilever talonne parfois.
- Consommation :** 13/20
Assez moyenne pour la cylindrée, correcte en fonction des performances.
- Coût :** 13/20
Prix d'achat assez élevé et entretien assez complexe pour un V-twin.

Moyenne : **13,2** Note correcte témoignant d'une bonne homogénéité.