

# MOTO

JOURNAL

N 238  
LE JEUDI 4F

**3 ESSAIS:**  
250 HARLEY DAVIDSON  
125 ET 238 BULTACO "SHERPA"



EST  
SIX JOURS  
D'ENDURO

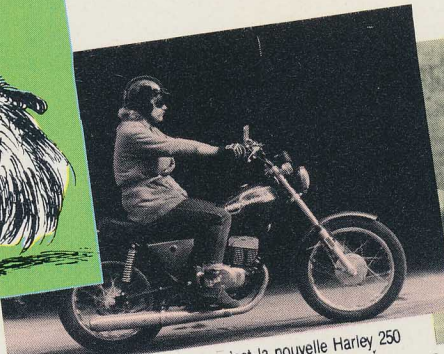
UNE "HISTOIRE  
DE BETES"

Octobre 75: Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 0,90 \$; Espagne 50 Ptas

LE SOIR  
POUR S'ENDORMIR  
ON COMPTE LES MOTOS  
QUI PASSENT.



L'île de Man envahie par les pneus à tétines : ce sont les I.S.D.T. (p. 4).



Une belle moto pour la ville : c'est la nouvelle Harley 250 (p. 25)



Courses de promotion à Ledenon : en se retournant, on voit déjà venir la marée montante... (p. 64).

## LA PLUS FORTE VENTE DE TOUTE LA PRESSE MOTO 83.162 exemplaires diffusés par semaine (O.J.D. du 15-09-75)

**COUVERTURE** : Joël Queirel, une fois de plus, a été notre meilleur représentant aux ISDT. Sans une crevaison qui lui a fait perdre 2 mn, il aurait été troisième de la catégorie 175. Il sera quand même médaille d'or.

<b>ENDURO</b> : « International Six Days Trial » .....	J.-P. Frisquet	4
<b>CROSS</b> : Les 250 à Orly .....	J. Levasseur	14
<b>TOP TOUT-TERRAIN</b> .....		16
<b>NOUVELLE</b> : Histoire de bêtes .....	J. Vivant	19
<b>ESSAIS</b> : La 250 Harley Davidson SS .....	Ch. Lacombe	25
125 et 238 Bultaco « Sherpa » .....	J.-P. Frisquet	38
<b>PREMIER CONTACT</b> : La 500 Yamaha mono tout-terrain .....	J. Bussillet	34
<b>MAGIC PUCES</b> : .....	Claudine	45
<b>PETITES ANNONCES</b> .....		52
<b>TRUCS LECTEURS</b> .....		57
<b>COURRIER</b> .....	Gromono	58
<b>TOP VITESSE ET TOURISME</b> .....		60
<b>VITESSE</b> : Courses de Promotion à Ledenon .....	F Tran Duc	64
<b>MAGAZINE</b> .....		66

MOTO-JOURNAL « Le Grand Pavois », 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS. Tél. 531-44-77 (Rédaction) - 531-62-85 (Petites Annonces) - 531-44-83 (Publicité - Comptabilité) - 842-78-00 (Abonnements) ● Directeur : Pierre BARRET ● Rédacteur en Chef : Guido BETTIOL ● Rédacteurs en Chef adjoints : Claude AUSTIN et Christian LACOMBE ● Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, Jean-Pierre FRISQUET, F.-M. DUMAS (numéros hors-série) ● Avec la collaboration de : CLAUDINE, Philippe MICHEL, Frédéric TRAN DUC, Alain GIL, Guy PILARCZYK, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, Roger HAUTPRE, CHAKETOFF, André PIERRE, et de : David DIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Claude WACKERMAN (Suède) - John WEED (U.S.A.) - Michel s'AWANS (Belgique) ● Photo : Jean-Pierre EDART ● Dessins : J.-F. VIVANT ● Maquette : Christian GUY ● Secrétaire Générale : Monique HELFENBERGER ● Publicité : Denys GODIN et Patrick VALOT ● Abonnements : Suzanne BRILLE ● Rédaction, publicité, vente : 205, rue de Lourmel, 75015 PARIS ● Abonnements : 1 an : FRANCE 160 F. Etranger sur demande ● Tous droits de reproduction réservés pour tous pays ● Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus ● Commission paritaire n° 51.151 ● Distribution N.M.P.P. ● Imprimeur : LA HAYE-MUREAUX, 78-Les Mureaux. Bureau de Paris : 231-70-14 ● Photocomposition Imprimerie Réaumur ● Photogravure couleur Cliché Parnasse, Bagneux ● Responsable de la publication : Pierre BARRET.

# YAMAHA 500 XT

## LA MONO-CYCLETTE DU FUTUR?

« La moto idéale... » disait Christian Lacombe de la 400 Yamaha tout-terrain, en ajoutant dans sa barbiche : « ... Si seulement c'était un quatre-temps ! » Il faut croire que les ingénieurs japonais se sont fait cette réflexion puisque Yamaha vient de dévoiler son 500 monocylindre quatre-temps tout-terrain dont on connaissait l'existence depuis déjà quelque temps.

**P**OURQUOI un 500 monocylindre quatre-temps ? Pour revenir à une moto économique et surtout non polluante en vue du marché américain qui détermine vraiment tout ce que l'on conçoit et fabrique au Japon. Cette nouvelle Yamaha, immédiatement proposée en deux versions différentes, vise une clientèle très large. d'abord les fanas de tout-terrain avec un moteur quatre-temps (la 250 Honda XL a déterminé pas mal de conversions à ce type de moteur), ensuite les passionnés de raids pour lesquels la 500 Yam représente le nec plus ultra, et surtout toute une clientèle tranquille de chasseurs, de pêcheurs et de promeneurs américains qui font moyennement confiance aux trail-bikes deux-temps qui ont la fâcheuse tendance de se dégingliser assez rapidement. En dépit de sa simplicité mécanique, le moteur deux-temps plaît moins au profane que le quatre-temps. La 500 Yamaha mono quatre-temps est présentée en deux versions : la XT qui est

une trail-bike pourvue d'éclairage, d'immatriculation et tout pour pouvoir rouler sur route, et la TT qui se présente comme une moto de cross. Dans l'optique américaine, la TT intéresse tous les dingues d'enduros et de courses dans le désert, alors qu'il est bien évident que seule la XT « civilisée » est intéressante pour le marché français. Seules quelques petites différences interviennent sur une machine par rapport à l'autre, car dans l'ensemble la conception est la même.

Le moteur mono cylindre quatre-temps possède un alésage course de 87 x 84 mm pour une cylindrée exacte de 499 cc. La distribution se fait par deux soupapes commandée par un arbre à cames ; l'arbre est animé par une chaîne située sur le côté droit du moteur. Pignons et chaîne d'arbre sont d'ailleurs identiques à ceux de la 650 twin. La tension est assurée par un tendeur que l'on peut régler de l'extérieur. Le carburateur Mikuni de 34 mm est commandé par deux câbles, l'un pour

ouvrir, l'autre pour fermer. Il est bien protégé juste derrière le moteur et partiellement masqué par les plaques latérales couvrant le filtre à air (à huile comme sur une moto de cross). Le moteur possède deux reniflards dont l'un vient d'ailleurs dégorger à l'intérieur de la mousse qui garnit le filtre à air. Il ne peut donc y avoir d'huile perdue.

Le moteur possède un décompresseur à l'avant de la culasse, décompresseur qui sert à amener le piston sur la compression au moment de la mise en route. Les deux moteurs ne diffèrent que sur deux points : sur la TT (cross) l'allumage se fait par magnéto, alors que sur la XT il se fait par volant magnétique (en raison de la nécessité d'alimenter aussi l'éclairage). Autre petite différence qui aura son importance : l'avance à l'allumage est plus poussée sur le modèle cross que sur le modèle trail.

Le cadre est celui de la 400, monotube qui se dédouble juste sous le moteur. La poulie supérieure fait office de réservoir



Le moteur de la 500 Yam est peint en noir mat : en haut à droite, sur la culasse, le levier actionnant le décompresseur. Juste en dessous du carburateur, le petit ergot est le réglage de la tension de la chaîne d'arbre à cames. Le carter en magnésium épouse les formes des organes moteur : le gros rond cache l'embrayage, les petits ronds les rupteurs et le filtre à huile.

PREMIER  
CONTACT



La XT version trail bike possède un volumineux feu arrière, un silencieux plus important que celui de la TT, un phare avant, des clignotants à l'avant comme à l'arrière et un rétroviseur. Mais la ligne générale est la même. Les moyeux de roues sont plus petits (comparez avec la photo de la TT). Les deux machines possèdent le même garde-boue avant en plastique souple. Le réservoir possède un tuyau de trop-plein ; le remplissage d'huile se fait par un bouchon situé sur le haut du cadre entre la colonne de direction et le réservoir d'essence.

d'huile. Il est pourvu à l'avant d'une fourche télescopique et à l'arrière d'amortisseurs à huile et nitrogène du type utilisé sur les Suzuki de moto-cross. Les amortisseurs arrière sont très inclinés pour obtenir un plus grand débattement. Les roues diffèrent d'un modèle à l'autre : la TT possède les moyeux de la machine de cross tandis que la XT possède les moyeux de la 400 trail deux-temps. De même, le réservoir de la XT contient 10 litres contre 9 pour la TT.

### Contact du bout des doigts

Présentée début septembre aux Etats-Unis et en Australie, la 500 Yamaha mono n'a encore jamais été vraiment essayée. Les rares personnes qui sont montées dessus ont pu faire le tour du pâté de maisons ou rouler un bref instant dans un terrain vague. Pas d'essai longue durée donc, ni de test poussé.

Voici donc les impressions que peuvent laisser une prise de contact très courte dans le parking de Yamaha International de Los Angeles.

D'abord, on retrouve dans ce monocylindre la caractéristique essentielle de la famille : à savoir un démarrage plutôt délicat. Une fois que l'on a trouvé la

compression (on y amène le piston en utilisant le décompresseur) il s'agit de pousser sur le kick. Poids plume s'abstenir ! D'autant que lorsque le moteur est froid il faut donner plusieurs coups de kick pour le faire démarrer. L'opération est encore plus périlleuse sur le modèle TT en raison de l'avance à l'allumage qui vous vaut des retours de kicks coquets. La XT est tout de même moins agressive.

Seconde constatation : si la XT émet un bruit feutré et pas désagréable, la TT est franchement bruyante. (Elle ne possède pas tout à fait le même échappement.)

La position en selle est similaire à celle de la 400 (et pour cause c'est le même cadre) et la 500 est à peine plus lourde, on ne sent pas de différence dans la conduite. Lorsque l'on roule à très bas régime, on ressent chaque coup de piston, mais le moteur repart très bien et le couple incroyable fait lever la roue avant dès que l'on ouvre les gaz en grand. La pêche de ce moteur à bas régime est fantastique (héhéhé gromonise le prof) et il faut sûrement adapter sa conduite à cela en tout-terrain. Il faut retrouver la technique des champions à l'époque des Gold Star qui rentraient à fond dans un virage, couchaient la moto, la relevaient et envoyaient la vapeur.

En fait, ce couple moteur, cette reprise à

bas régime est intéressante pour qui veut se promener tranquillement et ne pas changer de vitesse constamment. Une difficulté surgit dans un chemin, on reste sur son rapport et on accélère, la puissance du moteur est toujours là.

Il est bien évident que seul le modèle trail -XT a de l'intérêt pour le marché français. Par malheur, alors que la TT va être rapidement en vente aux Etats-Unis et en Australie, il faudra attendre un peu plus pour pouvoir disposer de la XT. Il ne faut donc pas s'attendre à la voir arriver en France avant le printemps prochain.

### FICHE TECHNIQUE

500 Yamaha XT.  
Moteur monocylindre quatre-temps.  
Cylindrée 498 cc.  
Alésage - course : 87 mm x 84 mm.  
Taux de compression 9 à 1.  
Carburateur Mikuni de 38 mm.  
Allumage : volant magnétique (magnéto sur la TT).  
Démarrage : par kick.  
Lubrification par carter humide.  
Transmission : boîte à 5 rapports.  
Pneus : AV 3.00 x 21 AR 4.00 x 18.



LA 500 YAMAHA MONOCYLINDRE DANS SA VERSION TT: LA LIGNE EST TRÈS CROSS, LA MACHINE ÉTANT DEPOUILLEE D'ACCESSOIRES. LES AMÉRICAINS POURRONT ACHETER CE MODÈLE TRÈS BIEN TÔT ALORS QUE L'ON RISQUE DE NE PAS LE VOIR EN FRANCE