

MOTO

JOURNAL

N 254 LE JEUDI 4F

ESSAI
500
YAMAHA XT

COURSES

SUR

GLACE

A GRENOBLE

ENDURO

A GAILLEFONTAINE

RECORDS DU MONDE
DE VITESSE PURE

LES ELEPHANTS

SUPER
CONCOURS

QUESTION 5

12 Février 1976 - Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 1,10 \$; Espagne 50 Ptas

**BANC
D'ESSAI**

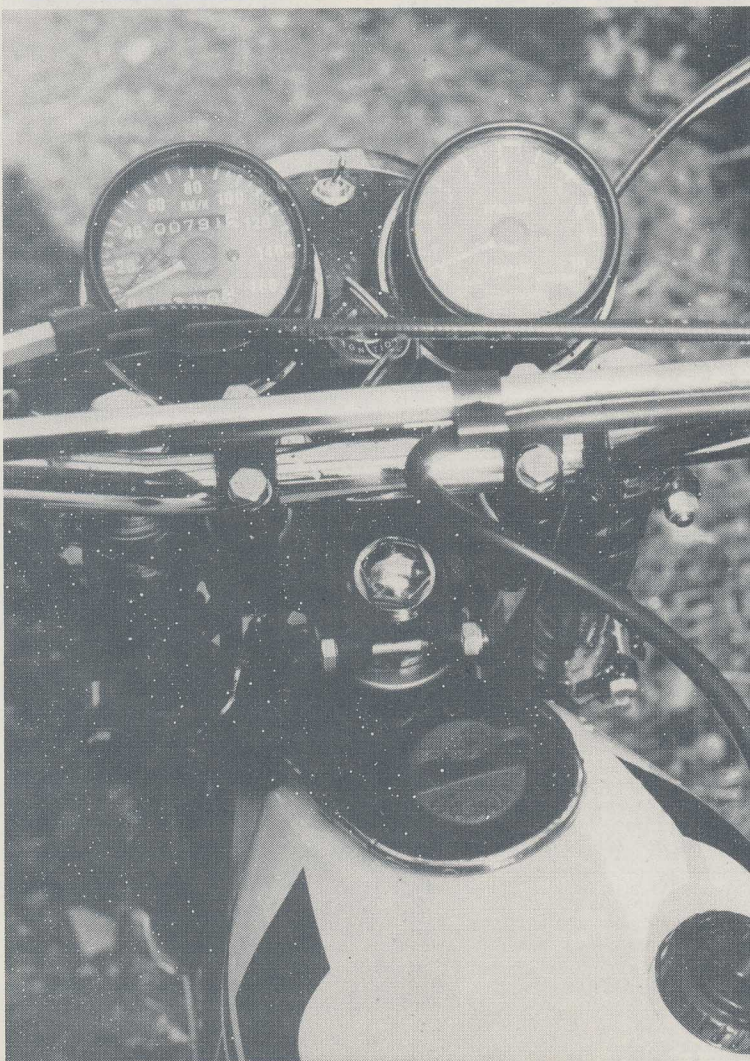
par G. Bettiol

La semaine dernière, Frisquet vous avait présenté la Yamaha 500 TT. Cette semaine on vous présente la machine dans sa version XT, telle qu'elle sera vendue en France.

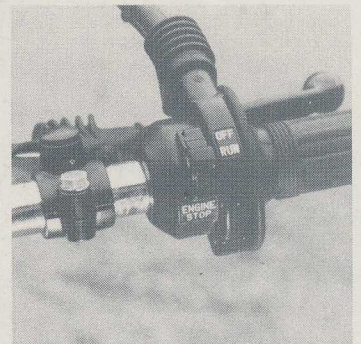
Un Gromono en 1976 ? A-t-il une raison d'être alors qu'on nous a habitués à la multiplication des cylindres ?

**YAMAHA 500
XT ENDURO**

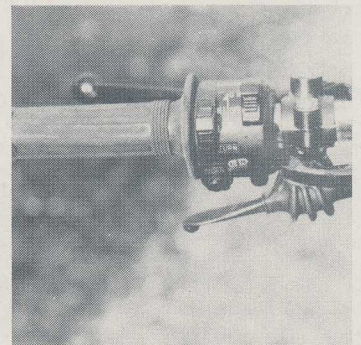
LE GROMONO QUI FAIT 'BRRROA'N'



La poignée droite est classique et le commodo a seulement le coupe-circuit. Les poignées sont en caoutchouc et on a une très bonne prise.



A gauche on a le levier du décompresseur. On peut kicker débrayé, mais il est très difficile de rester débrayé et d'actionner le décompresseur. Le commodo est classique, mais pour passer de phare en code on risque d'étendre la lumière, car le gant n'a pas de sensibilité.



Compteur (juste, il faut le préciser), compte-tours, clé de contact à portée de la main, totalisateur journalier... Tout cela est parfait. On ne critiquera même pas le petit interrupteur peu pratique sur le phare parce qu'il ne sert qu'à rouler en veilleuse et qu'on ne roule plus en veilleuse. Vous noterez le bouchon du réservoir d'huile (dans le cadre) et celui du réservoir d'essence muni d'un tuyau de mise à l'air libre. L'intention est louable mais le dévissage dudit bouchon n'est pas toujours commode, il faut enlever le tuyau.

500 YAMAHA

42 **MOTO**
JOURNAL

Gromono Yamaha : Bon
Souvenir aux Anciens.

BBA

Un montage soigneux avec
des silent-blocs partout et
des tôles de protection là
où il faut.

Une pédale de frein robuste
et bien à l'abri. De même les
repose-pieds, en tôle cré-
nelée, sont fort bien étudiés
pour l'usage en tout-terrain.

JE prends Gromono et je vais à Pierre-
fonds. Première étape. Tu sais pour-
quoi ?

Parce que pour aller au château il y a
une montée. Il y en a ailleurs, tu me diras.
Eh bien, n'hésite pas à les prendre. Toutes.
Et pas avec autre chose qu'avec Gromono.
Surtout pas. (Attends que je termine la
demi-bouteille de côtes-du-Rhône que j'ai
eu le tort de commander, est-ce que j'ai
une tête de demi-bouteille, dis ? Et je
t'explique).

Gromono monte

Tu as l'habitude d'un deux temps ou d'une
quatre pattes ? Comment tu montes une
montée ? Tu te mets dans le régime où
le moteur a quelque chose dans le ventre
et tu y vas. Là, ton moteur peut avancer, il
ne faiblit pas, il t'amène en haut. Bon.

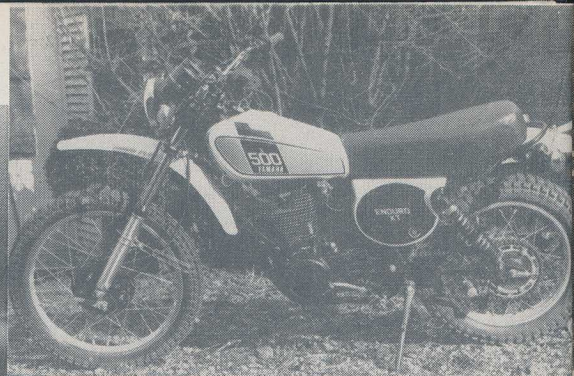
Maintenant oublie tout. Tout ce qu'on t'a
appris à l'école, tout ce que tu as entendu,
renie tes expériences qui jusqu'ici t'ont per-
mis de te repérer dans la vie. Tu as été
privé de couple, ce qui fait que quand tu
en entends parler tu crois que c'est de la
science-fiction. Ne crois pas ta poignée de
gaz qui t'a fourvoyé du droit chemin et
crois un mec quelconque, un mec comme
toi et moi (mais c'est moi et pas toi), qui
te dit qu'il y a autre chose. Qu'il y a un
monde que tu ignores, que j'ai toujours
prêché, obstiné et maniaque que je suis
(mais n'oublie pas que je suis comme toi
et moi).

Gromono dans une montée il faut l'avoir
essayé une fois dans sa vie. Tu arrives
en bas, tu évalues la pente des yeux, tu
jouis déjà. Garde-toi bien de penser au

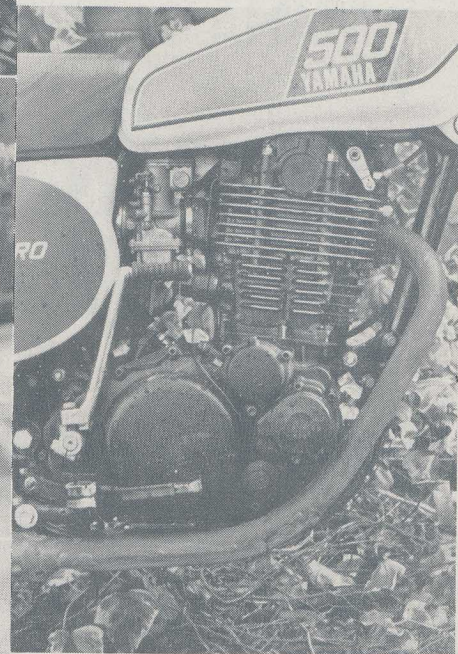
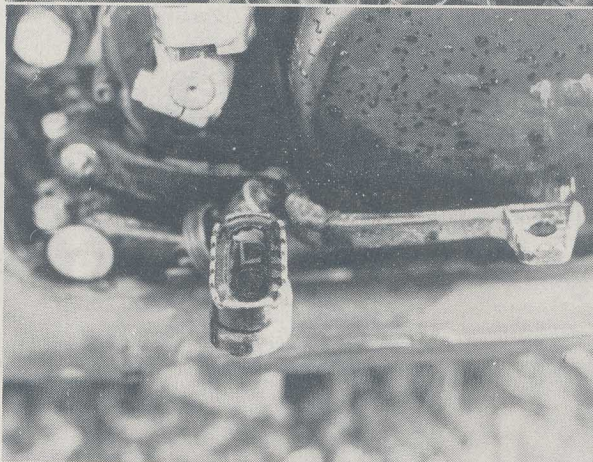
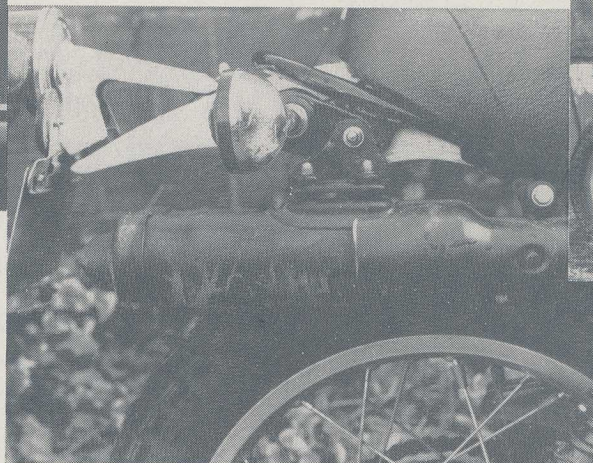
*La vis, euh ! pardon... l'écrou, non le bou-
lon, enfin vous voyez, l'excroissance au bas
du tube du cadre, eh bien ! c'est pour
vider l'huile du réservoir.*

régime. Au contraire, sadique à mort, laisse
tomber le régime bien bas. Puis, avec le
rictus de la joie qui se prépare, ouvre les
gaz. Ascenseur pour le huitième ciel !
Gromono ne te laisse pas tomber. Il est
avec toi.

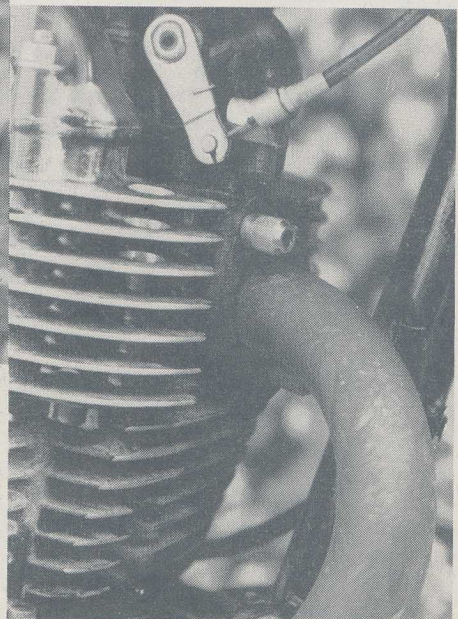
SSSuite page 44



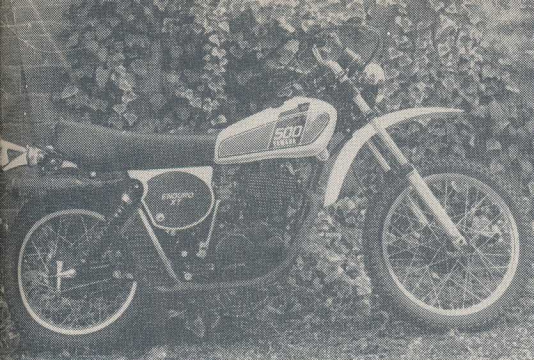
Le côté gauche c'est le plus beau, avec son
carter artistiquement torturé. La forme du
pot surprend d'abord mais l'œil s'y fait.
Pot et moteur noirs : une sacré gueule !



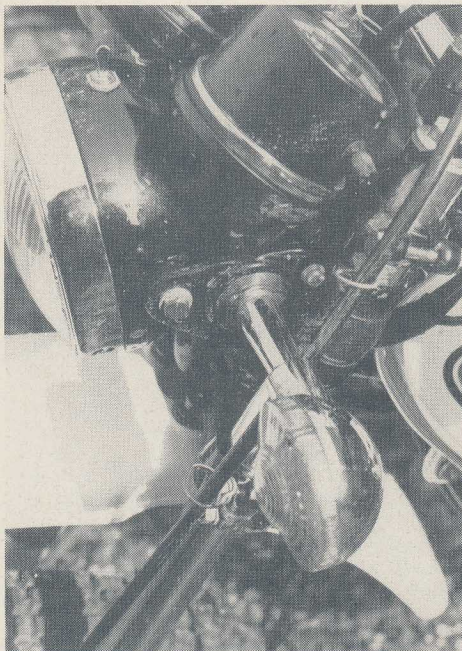
Un bien beau carter si torturé que c'en est
un plaisir et avec des vis hexacaves par-
tout, s'il vous plaît. Toujours râleur, l'ami
Zinzin aurait préféré un pot qui ne serve
pas de sabot de protection, et ma foi on
ne peut pas lui donner tort.



Un accessoire indispensable :
le décompresseur.



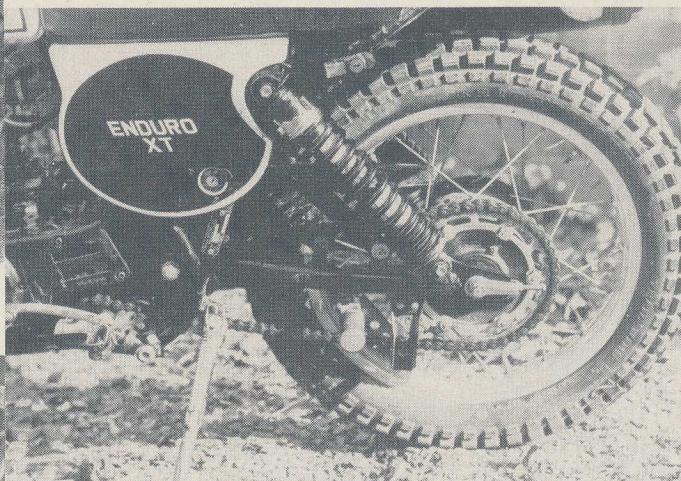
Très belle silhouette de vrai Gromono. Le garde-boue devrait être plus enveloppant car il ne garde pas beaucoup de la boue.



Pratiques en ville, les clignotants, mais pour l'usage hors route il sera plus prudent de les démonter. Vous éviterez la casse et gagnerez quelques grammes en prime.

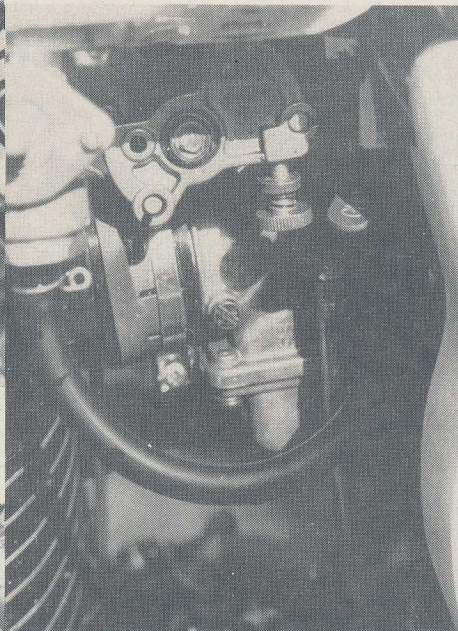


Bonne fourche, bon frein mais malheureusement ce dernier n'est pas en magnésium comme sur la Cross (TT) et il pèse beaucoup plus lourd. Le garde-boue, en plastique, est bien joli, mais trop court sur l'arrière ne garde pas de grand-chose.

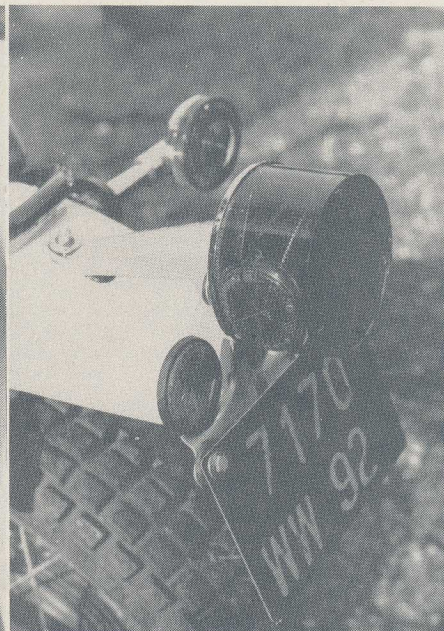


Ils ont un petit air agressif pas désagréable, ces amortisseurs arrière à gaz réglables en cinq positions, mais d'après M^e Zinzin, spécialiste en la matière, ils sont

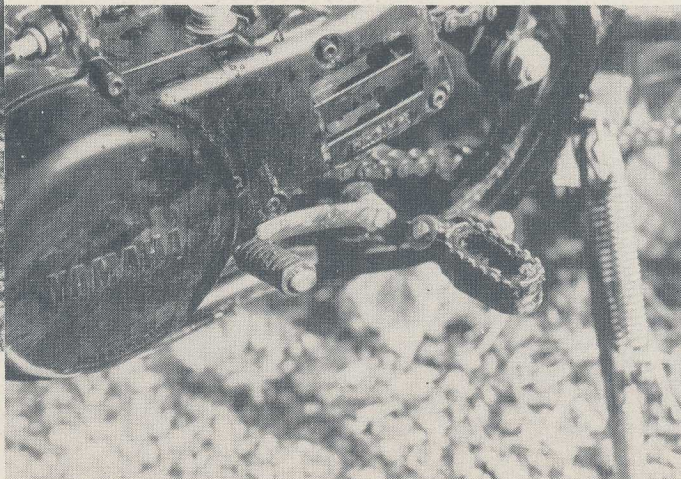
beaucoup trop lourds. Le guide-chaîne et carter de chaîne sont assez symboliques. Si cela peut vous consoler, sachez qu'il y a un petit patin pour empêcher la chaîne détrendue de venir frotter sur la boucle arrière du cadre. Les mages pour l'éventuel repose-pieds ne sont pas suspendus ; dompassager et tant mieux pour le poids gagné. Enfin, deux petits gadgets pour faire japonais : un porte-casque et, pour maintenir le cache latéral en plastique, une attache type Dzeuss, à baionnette. Ces deux accessoires sont actionnés par la même clé de contact.



La vis de réglage du ralenti est très accessible. Notez la commande desmodromique du boisseau. La vis d'air se trouve de l'autre côté.



Le feu arrière est monté souple, bien sûr. Si je te disais que j'ai le même feu rouge sur ma Panther, tu seras bien obligé de croire au destin...



Les repose-pieds sont crantés et repliables. Le levier du sélecteur est assez exposé aux chocs.



Il se préoccupe de ce que tu veux. Ça, c'est Gromono.

Comme Samson qui pousse sur les colonnes du temple, son piston descend sans mollir. 500 centimètres cubes d'un coup, tu croyais que ça servait à quoi ?

Tu ouvres en bas de la montée et Gromono te pousse. C'est l'envolée ! Frisson dans le dos. Je te jure que ça me fait un frisson dans le dos !

Je voudrais te faire partager, toi qui as deux roues pour parcourir l'espace-temps, car c'est un moment où j'oublie tout : le tiers provisionnel, les embouteillages, le voisin qui râle...

Pourtant je connais Gromono, mais à chaque fois c'est l'émeveillement. Je ne suis pas toujours à Pierrefonds (comme toi et moi) mais je peux toujours prendre la rampe d'un garage. Bas régime. Un observateur ignare se dit « il cale ». Non. Gromono répond, pousse, force et monte dans la joie. C'est le moteur qui colle à la peau de l'homme, qui sait ce que veut la nature humaine, qui répond quand on l'appelle.

Scientifiquement parlant, une grosse cylindrée unitaire applique sur la roue (à travers le vilebrequin et la boîte) une poussée sans faiblesses. C'est le couple. Un multicylindre de même cylindrée totale aura une poussée moindre parce que son coup de piston sera plus faible. Sa puissance maxi sera plus grande et il aura une vitesse de pointe supérieure, mais il aura moins de couple et il faudra toujours le tenir en régime.

Le moteur de cette Yam est même très souple. En cinquième il peut reprendre à partir de 50 km/h. Ma BSA qui a un moteur plus poussé et plus pointu ne veut rien savoir en dessous des 70 km/h en quatrième.

Si ce moteur est très bon, comment est la moto ?

J'étais impressionné par la légèreté de la direction et par le fait qu'on ne sent pas le poids même en évoluant à très basse vitesse. Malgré la légèreté de sa direction, son comportement dans les virages et les courbes est très sain, la trajectoire est bonne. Mais attention : au-delà de 100 km/h on se tient au guidon, poussé par le vent. Puisque ce guidon est grand, si on ne le tient pas symétriquement, la moto bouge. C'est un coup à prendre. D'un autre côté, la moto est sensible au vent latéral, un peu trop sensible. Elle réagit très mal également aux sries sur les autoroutes.

Pour rouler sur route, surtout les petites routes, elle est excellente aux environs de 100 km/h, car à cette vitesse elle a encore la possibilité d'accélérer si on a besoin de doubler. En restant assis, elle monte à 120-130 km/h. A noter que le compteur de vitesse est pratiquement juste.

Les suspensions ont un débattement important, mais sont un peu sèches, sans être inconfortables. Cependant, les bosses violentes sont bien ressenties. Dans l'ensemble, la suspension est bonne pour la route.

La selle est confortablement rembourrée, mais a une forme plutôt tout-terrain et pousse en avant. On arrive à avoir mal à l'arrière des fesses. Aux hautes vitesses, on se trouve mieux assis en se déplaçant un peu en arrière, ce qui n'est quand même pas possible si on roule en duo.

Le rapport final est très bon : il permet d'aller vite sur la route et en tout-terrain on trouve toujours un rapport qui convient à la balade, surtout que le couple moteur aide. Les freins sont très bien. Toujours efficaces. Le frein avant a un certain fading, mais il lui faut une dizaine de freinages énergétiques immédiatement à la suite pour que son efficacité baisse, et il reprend vite ses qualités. Ces circonstances n'arrivent jamais en conduite normale, même en freinant toujours très fort.

On a une bonne surprise en constatant l'absence quasi complète de vibrations. Ce moteur est certainement le Gromono qui vibre le moins. Il est bien plaisant de constater que le rétroviseur donne une image nette, sauf vers les 5000 tours où il se brouille un peu.

En somme, la conduite sur route de cette moto est celle qu'on attend d'un Gromono. Quand on est en cinquième on peut y rester indéfiniment : de 50 à l'heure jusqu'à la vitesse maxi vous avez l'impression d'avoir une boîte automatique. Bien sûr, les accélérations ne sont pas les mêmes que si vous rétrogradiez, mais ce moteur demande plutôt à être conduit au couple et pas au régime. A un point tel que même en démarrant à l'arrêt on n'a pas intérêt à monter les régimes à fond, mais plutôt prévoir le bon régime du couple de la vitesse supérieure.

On sort de la route

Je roule dans la forêt et je vois un chemin. J'ai une trail donc je le prends. Puis je sors immédiatement du chemin pour me promener dans le sous-bois.

Fabuleux. En deuxième, on entend à peine le bruit, je parie qu'à 20 mètres on ne l'entend pas. Je suis dans les 3000 tours. La moto est très maniable, mais pour les évolutions « trialisantes », elle reste quand même lourde. Je cherche quelques petites difficultés qu'elle monte avec son pom pom comme une reine, puis, comme je suis un abuseur de souplesse, je reste dans les trop bas régimes (on a tendance à le faire avec ces moteurs) et elle cale. Aïe ! Pour la remettre en route c'est difficile, mais comme vous le dira Frisquet, il s'agit à coup sûr de réglage car ce n'est pas normal.

On s'aperçoit aussi de son poids quand on a raté un passage et la que moto tombe. Après quelques chutes on n'a plus envie de la relever et on cherche des passages plus cléments.

Je reprends le chemin. Il a des ornières très profondes et au milieu le passage des chevaux a laissé un sol très labouré. C'est gelé, le terrain est dur. La moto passe, elle rentre et sort des ornières, un coup de gaz, la roue se lève et on recommence plus loin. La légèreté de la direction me paraît ici responsable de la fatigue que ce jeu comporte. Plus loin, le chemin n'est plus gelé, il est raisonnablement boueux. Désastre : la moto part dans tous les sens, perd l'adhérence à l'arrière et à l'avant, devient incontrôlable.

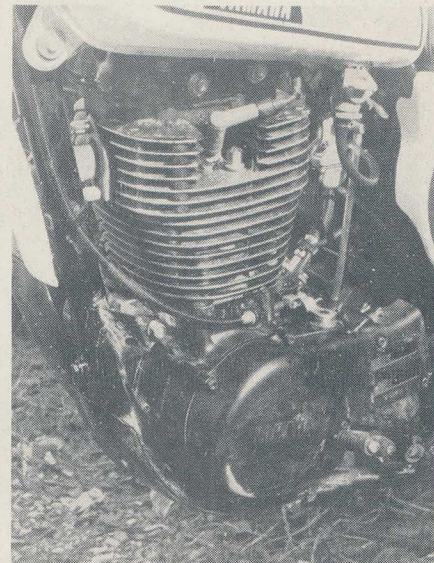
Comme vous le dira Zinzin, les pneus sont en cause. Et je vous dirai aussi ce que je vous avais caché tout à l'heure : sur route mouillée, ces pneus n'inspirent pas confiance non plus. C'est le plus gros reproche que je fais à cette moto, car j'avais réellement envie de pouvoir prendre un chemin que je voyais de la route. Il y en avait un qui m'a fait de l'œil, il longeait une rivière. J'ai dû le parcourir au pas de crainte de tomber dans l'eau...

Vraiment dommage. On en reparlera dès qu'il sera possible de la réessayer avec d'autres pneus.

De même l'éclairage doit être révisé, car le phare de cette moto était monté avec une lampe jaune qui ne lui convenait pas. La consommation est une heureuse surprise : en utilisation route tout-terrain on dépense moins de 5 litres et on arrive à 5,5 litres en faisant de la grand-route et en tirant bien.

Il faut dire à propos des pneus qu'ils étaient gonflés à la pression nécessaire à la route et qu'en les dégonflant, la moto se serait comportée mieux en tout-terrain. Mais le propre d'une trail est d'avoir un comportement mixte et on ne peut pas faire de la route à grande vitesse (130 sur autoroute) avec des pneus gonflés à un kg ou moins. Ni gonfler et dégonfler à chaque fois. C'est un Gromono moderne, qui marque un tournant dans la production japonaise. Il y a quelques années, j'avais été au Japon et j'avais vivement incité Yamaha à la production d'un Gromono. A l'époque, j'avais d'ailleurs dit qu'il semblait bien que ce moteur était à l'étude. Maintenant, il est une réalité. Peut-être y suis-je pour quelque chose ?...

Cependant, l'ensemble de la moto m'a laissé insatisfait, le manque de confiance dans les pneus empêche d'en tirer tout le plaisir. (Et quoi qu'en dise Zinzin, je l'aurai peut-être bien avant lui... J'ai d'ailleurs des comptes à régler avec lui qui m'accuse de manque d'objectivité en matière de Gromono et autres ignominies, mais si vous êtes d'accord, je passe seigneurialement à travers ces misérables facéties et je lui fais pom pom pom pom pom pom...)



Vu sous cet angle, cadre et cylindre vous ont un petit air de BSA qui rappelle de bons souvenirs. A noter le sabot de protection très étroit qui laisse le carter du volant magnétique bien à découvert.



La XT en tout-terrain : une « lourde » surprise ! par J.-P. Frisquet

Dans le précédent numéro de « Moto-Journal » (n° 253), j'avais eu l'occasion de vous présenter en primeur la prise de contact avec la 500 Yamaha « TT ». C'est-à-dire la version américaine, une machine qui m'avait enthousiasmé. La conclusion de cette « mise en jambes » était tout de même provisoire, si vous vous en souvenez. J'attendais en effet de pouvoir essayer la version française (version « XT ») pour en arriver à une conclusion définitive.

Bien m'en a pris : par rapport à la « TT », la « XT » est profondément décevante pour deux raisons. La première est un poids nettement supérieur, et la seconde vise l'équipement pneumatique.

Un très gros problème de pneus

En allant tester la « XT » à Gaillefontaine, je me doutais un peu que les pneus « trial » allaient poser quelques problèmes. Et des problèmes, il y en a eu effectivement : cette « XT » m'a permis, pour les besoins du reportage de l'enduro de Gaillefontaine, de me véhiculer d'un point à un autre du circuit. J'ai même parcouru un tour presque entier, mais à quel prix !

Les pneus « trial » rendent en effet cette machine absolument inconduisible sur le gras : ça part de partout, de l'avant comme de l'arrière, il n'y a absolument aucune adhérence ! Bref, cette version française imposera absolument à ses futurs propriétaires, s'ils veulent faire correctement du tout-terrain (c'est-à-dire autre chose que rouler dans des chemins bien plats et bien secs), de troquer immédiatement ces savonnettes que sont les Dunlop japonais de trial contre des pneus cross. Même sur route, lorsque l'asphalte est sec, ces pneus trial ont une adhérence tout à fait précaire, du fait de la poussée importante du gros monocylindre.

Un embonpoint gênant

Le dilemme des pneus a d'autant plus été significatif que la XT est nettement plus lourde que la TT. Cette XT pèse en effet 10 bons kilos de plus que la TT, ce qui lui fait friser les 147 kg en ordre de marche avec les pleins. Ces 10 kg se font réellement sentir beaucoup plus que je ne l'imaginai de prime abord. Pourquoi ce poids supplémentaire ? Tout d'abord à cause du système d'éclairage, bien sûr : clignotants, phare et feu arrière massifs, batterie. Plus toutes les fioritures : silencieux additionnel très volumineux, ensemble compteur-compte-tours, boîte à outils, pattes diverses sur le cadre. Enfin, les moyeux de frein

sont de bons gros moyeux de trail-bike, et non pas les freins cross en magnésium de la version TT.

Et le reste ?

Pour le reste, la XT est comparable à la TT question puissance. Elle tire cependant beaucoup plus long (deux dents de plus sur le pignon de sortie de boîte) et a peut-être un peu moins de franchise en bas, du fait du silencieux additionnel.

Dans le cas de cette XT, il faut dire que les réglages n'étaient pas parfaits : elle démarrait moins bien que la TT, et tournait moins rond à très bas régime.

De ce fait, les démarrages étaient plus délicats et demandaient plusieurs coups de kick : encore une fois, il s'agissait à coup sûr de réglages effectués approximativement, donc d'un cas tout à fait particulier dont il ne faut pas tenir compte.

L'élément humide étant pour le moins omniprésent à Gaillefontaine, il m'a permis de constater que l'étanchéité de l'allumage de la XT est parfaite, comme sur la TT, mais que les garde-boue, et plus particulièrement le garde-boue avant, sont totalement inefficaces.

Les profondes ornières de ce terrain ont également mis en évidence le problème de manque de garde au sol entrevu sur la TT : le pot d'échappement, tel qu'il est placé, est décidément très gênant et donne une largeur trop importante à tout le bas du moteur.

En ce qui concerne les amortisseurs et la fourche avant, mêmes remarques que pour la TT : pour du matériel japonais, c'est très acceptable, mais la fourche avant fatigue un peu les bras (le problème du poids ne vient pas arranger les choses !) et les amortisseurs arrière sont à revoir.

Le trail-bike idéal n'est pas encore là...

La conclusion définitive de tout cela, c'est que le fait d'avoir essayé tout d'abord une « TT » avant la version « XT » m'avait un peu mis trop d'eau à la bouche. La XT, il faut, hélas ! le reconnaître, n'est donc pas le trail-bike idéal tel que je l'imaginai. Il n'en demeure pas moins une chose pri-

mordiale : dans ce camion qu'est la XT en définitive, il y a au moins quelque chose de supérieur à tout ce qui existe actuellement. Je veux parler du moteur. Ce bon gros moteur de gromono à partir duquel il est possible de se faire une sacrée bête polyvalente. Ce moteur qui a du cœur, c'est uniquement lui qui va me pousser (comme je me l'étais promis !) à acheter une XT (avant Bettiol !), puis à la dépouiller consciencieusement du superflu. Un travail de longue haleine, quoi ! Mais ça devrait faire quelque chose de pas mal, dont je vous causerai un jour !

FICHE TECHNIQUE Yamaha XT 500 (Gromono)

MOTEUR

Monocylindre quatre temps, arbre à cames en tête.

Cylindrée : 499 cc.

Alésage et course : 87 × 84 mm.

Compression : 9:1.

Puissance maxi : 32 ch à 6.500 tours.

Couple maxi : 3,9 kgm à 5.400 tours.

Carburateur : Mikuni 38 mm.

Allumage : magnéto.

Lubrification : carter sec.

Boîte : cinq vitesses.

PARTIE CYCLE

Longueur : 2.170 mm.

Largeur : 874 mm.

Hauteur : 1.220 mm.

Empattement : 1.420 mm.

Garde au sol : 215 mm.

Poids à sec : 138 kg.

Poids avec les pleins : 146 kg (63 sur l'avant et 82 sur l'arrière).

Essence : 12,5 litres.

Huile : 2,2 litres.

Freins : à tambour avant et arrière.

Suspension : fourche télescopique et bras oscillant.

Pneus : 3,00 × 21 avant, 4,00 × 18 arrière.

PERFORMANCES

Consommation : 5 litres environ en utilisation mixte.

Vitesse maxi : assis 130 km/h, couché 148 km/h.

PRIX

Importateur : Sonauto, 52, rue Marjolin, 92-Levallois.



La trousse à outils : un nécessaire de première urgence mais pas plus.