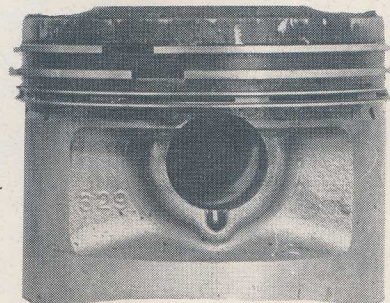
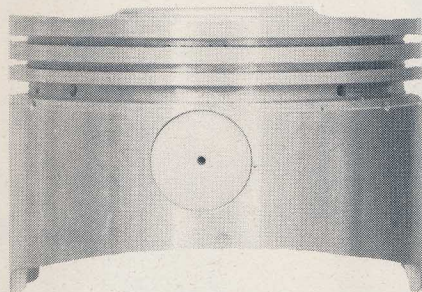
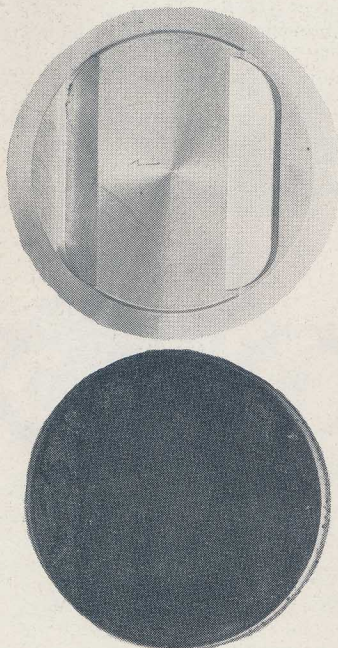


# une xl au gros cœur

par Renaud Marchand



Ci-dessus : le piston du kit (à gauche) n'est pas plus haut que l'origine. Notez les bouchons en nylon qui remplacent les circlips d'arrêt latéral de l'axe. A gauche : ce qu'on appelle une grosse gamelle. Notez la calotte usinée à la fraiseuse.

Là, j'ai poussé un peu plus loin en cherchant à « kit », et, en moins d'une heure de fiévreuses recherches, j'en suis arrivé à Rhamnacées. C'est, toujours d'après mon intarissable dico où je puise les sources de mes délires littéraires, une famille de plantes dyalypétales comprenant le nerprun et le jujubier. Comme quoi, hein, la moto mène à tout, et aussi au reste, que c'en est à peine croyable ce qu'il faut être cultivé pour écrire dans Moto Verte, et tout et tout, même que je vais aller demander aussi sec une augmentation.

Bon, je m'égare un peu, mais qu'est-ce que vous voulez, c'est le manque de vacances qui fait ça. Enfin les moins bêtes d'entre vous (mais non, mais non), et même oserais-je (mais si, mais si) les plus intelligents, auront compris qu'on va, ici même et sans plus attendre, causer d'un kit vendu par American Moto dont auquel qui s'adapte sur la 250 XL Honda, même qu'il est fait pour ou alors c'est aussi bien imité que l'indignation de Giscard envers facho-Franco, et c'est pas peu dire.

Donc, y'a pas bien longtemps de ça, ledit American Moto s'est empressé de monter sur la XL personnelle du photographe Uwe Ommer (dont on se demande d'ailleurs comment il peut faire d'aussi bonnes photos avec la quantité de bordeaux qui transite quotidiennement par son estomac...).

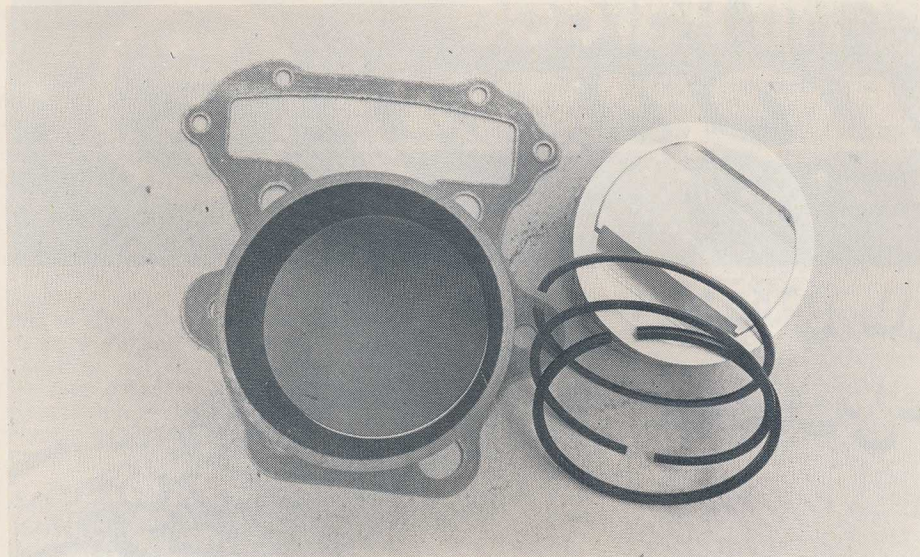
Dès que j'eus z'eue vent de l'affaire, je téléphonai à Uwe, qui m'expliqua gentiment qu'il voulait courir au Corbier le dimanche et que subconséquemment il n'avait pas tellement envie qu'on lui casse son beau proto les jours précédents. Si je vous raconte ça, c'est histoire de dire l'hypocrisie de cet abject personnage envers les pauvres journalistes, vu qu'au Corbier il a abandonné après avoir cassé un repose-pied, le mauvais (faut toujours faire de la pub aux copains, ça peut servir).

Enfin, bref, on a fini par l'avoir, sa moto, et avant les autres même, que c'en est une honte s'il y en a qui profitent qu'on est un mensuel pour en causer avant. Pour pouvoir juger objectivement des performances du morceau on a poussé la

*XL, XL? XL ma sœur, ne vois-tu rien... Ah non. Ça y est, j'ouvre mon petit Larousse et la lumière se fait : " XL, n. propre ; désigne la motocyclette trail-bike construite par Honda dans les années 1970. Moteur à essence à cycle 4 temps d'une cylindrée de 250 cc. Voir aussi à Poum-Poum-Poum et à American Moto". Page 1137 du volume XIII, je trouve : " Poum-Poum-Poum n. f. fam. ; onomatopée utilisée dans certains milieux signifiant motocyclette monocylindre 4 temps de bonne cylindrée. Voir aussi cylindrée et American Moto". Cylindrée, je connais. Et de toute façon, il me manque le volume III parce que le frigo que j'ai acheté en 18 mois à cette époque avait vidé mon compte en banque : impossible donc de payer la 3<sup>e</sup> des 21 traites pour mon Larousse illustré. Le volume I, par contre, il est bien mis en évidence sur la cheminée, appuyé sur le chien en faïence rose qu'une tante m'avait offert pour ma première communion. Page 192, on y trouve " American Moto", écrit en beaux caractères gras ; et après, en aster ital bas-de-casse corps 8 (un très joli caractère) : " n. propre. Motociste parisien spécialisé dans la fabrication de choppers. On doit notamment à Jacques Devaux, son directeur (1943- ) l'importation de kit 336 cc pour les Honda XL. Voir aussi XL, Poum-Poum, cylindrée et kit".*

bonté jusqu'à prendre aussi la XL de série du père Mallet, tout juste remis de ses doigts de pieds cassés. La fine équipe de Moto Verte a donc jugé, pesé, testé, comparé, mesuré l'amélioration qu'apporte ce kit. Tenez, dans un effort louable pour les ramiers qui voudraient pas se farcir la description technique qui suit je leur donne tout de suite le bilan final : c'est pas triste du tout, beaucoup mieux même que le dernier tube de Sheila.

Bon, maintenant qu'on est entre techniciens, que je vous raconte un peu. Ce kit, en gros, c'est un piston. Un joli piston de 87 mm d'alésage (contre 74 à l'origine), avec des dégagements fraisés sur le dessus histoire de pas embêter les soupapes quand elles s'ouvrent aux caresses languissantes des gaz frais et à la chaleur sensuelle des gaz brûlés. Vous remarquerez (sur les photos) qu'il conserve la hauteur d'origine, qui semble alors assez faible en regard de l'alésage. Nous n'avons cependant noté à l'essai aucun bruit suspect de jupe claquant le cylindre, et, ce qui nous a surpris, peu d'augmentation du niveau vibratoire : un

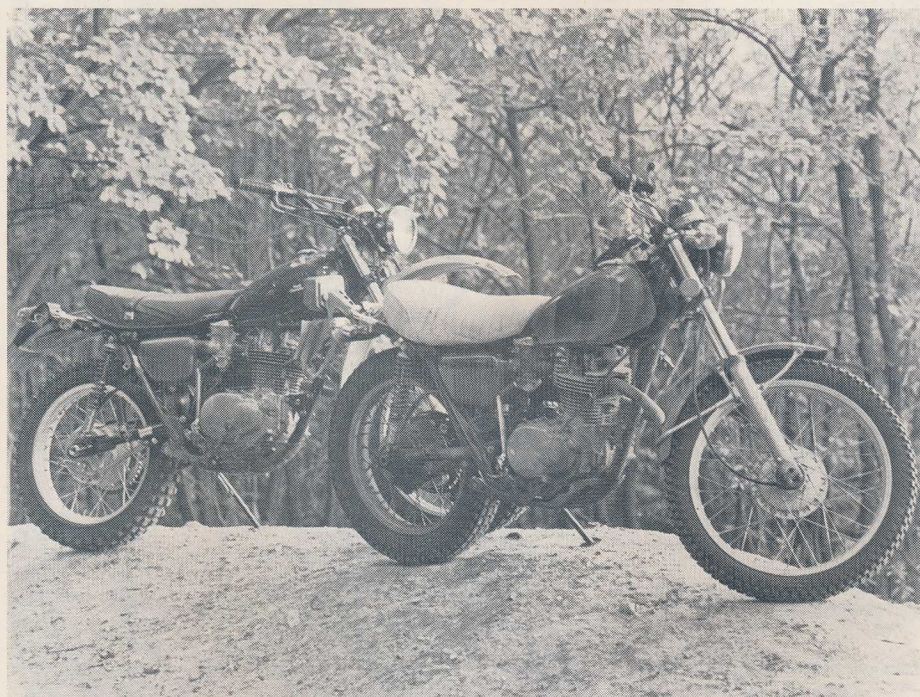


Le kit au grand complet : piston et ses segments, joint d'embase et chemise fonte.

La XL de série du père Mallet refuse de grimper...



Alors que celle d'Ommer, kitée, fonce allègrement vers le sommet.



bon point pour le gus qui a dessiné ce kit. Une particularité enfin : l'axe du piston n'est pas arrêté axialement dans celui-ci par des circlips mais par deux bouchons de nylon qui affleurent le cylindre : une solution originale qui simplifie légèrement le démontage.

Evidemment, un si gros piston, ça ne se monte pas comme ça dans la chemise d'origine. Le kit comprend donc une chemise en fonte de diamètre adéquat qui va nécessiter un peu d'usinage : le réalésage (après avoir ôté la chemise d'origine) du cylindre bien sûr, mais aussi celui du carter moteur supérieur : il faudra donc entièrement désosser le moteur.

Enfin un joint d'embase complète ce kit, qui, pour causer finances, vous reviendra à 700 F net. Pactole auquel il faudra ajouter le coût de l'usinage, environ 200 F, et le démontage-remontage complet du moteur si vous ne voulez pas le faire vous-même (environ 300 F). Soit un total de 900 F ou 1200 F, suivant votre courage. Ce n'est pas vraiment donné, mais pas excessif non plus en regard du gain apporté.

Bon, vous avez donc maintenant une XL 336 cc comprimée à 10/1 au lieu des 9,1/1 d'origine. Alors, le kick, faut pas exactement s'endormir dessus : le jarret énergique et la cheville souple, voilà ce qu'il attend de vous.

Poum, poum, c'est parti : vibrations et niveau sonore très bien, comme l'origine. Dès les premiers mètres, on sent que le moteur est beaucoup plus « plein », plus puissant à bas régime. Une bonne heure passée dans les encombrements parisiens me fera adopter ce très net surcroît de couple : il y en a tellement que la première ne sert strictement plus à rien, si ce n'est à perdre du temps en passant la seconde. En usage routier et urbain, on pourra en profiter pour faire tirer le bestiau un peu plus long, ce qui compensera la cinquième un rien courte d'origine sur les quais et le périphérique.

Avec le braquet d'origine on ne quitte plus la cinquième qu'aux feux rouges : elle permet sans mal de négocier tranquillement un coin de rue. Très agréable donc, nous avons ensuite comparé ce moteur à la XL normale de Gilles Mallet.

Départ en seconde sur le ralenti et, au top, on accélère côte à côte à fond jusqu'en cinquième : la 336, sur le seul second rapport, prend une vingtaine de mètres à la 250 grâce à son couple, puis l'écart reste constant jusqu'au maxi. Le gain, spectaculaire en bas, est donc nul en puissance lorsque l'on cherche les tours : c'est assez logique puisque les diamètres des soupapes et le diagramme de distribution restent inchangés.

Second test : une montée dans du sable pas tellement évidente pour une moto de ce poids. Une bonne racine en bas pour éviter de prendre de l'élan corsait un peu le problème : la 250, patinant en première, ne voulait pas monter en seconde alors que la 336 passait tout ça comme une fleur : le couple et la reprise en bas, il n'y a pas qu'en ville que ça sert. Bref un très bon kit, qui pour 1000 F transformera radicalement les performances à bas régimes et la reprise des XL. Tenez, pour ceux que ça intéresse, on donne l'adresse : American Moto, 28-30 rue de Charonne, Paris XI. Prenez vos tickets m'sieur-dames, y'en aura pas pour tout le monde.