

De la même façon que l'histoire des hommes est jalonnée de personnalités à part, qui ont su marquer leur époque avant d'entrer dans la légende, chaque activité humaine a engendré des mythes qui restent indissociables d'une aventure technique ou technologique, et dont les noms résistent aux temps et aux modes : le Spitfire en aviation, Bugatti ou Ferrari en automobile, les Vélocette, Gold Star, ou, plus près de nous, Kawasaki HZ, pour ne citer que quelques exemples, sont de ces produits au départ semblables à cent autres qui ont su pour des raisons parfois obscures faire durer leur réputation bien au-delà de leur époque de production. A n'en pas parler, la XT 500 fera partie de ceux-là.

Par B. Fischer.
Photos P. Salvaire.

Meilleure vente en France de Yamaha pendant des années, à l'origine « de son vivant » — fait pratiquement unique dans la moto — de la création d'un club de fans actif regroupant plusieurs centaines de membres et même d'un nouveau type de machine — les gros trails quatre temps —, le premier « gromono » moderne est, en fait, déjà une légende, une sorte de pharaon de la moto.

Mais après un règne de presque 10 ans, le dieu vivant est mort. Et déjà, ses adorateurs s'inquiètent : le successeur, la 550 XT, sera-t-il à la hauteur ?...

Etude de caractère...

Autant vous l'avouer tout de suite, je suis en train d'user la deuxième XT de ma carrière de motard, ce qui, en l'occurrence, fait de moi un personnage — pour une fois, merci ! — éminemment soupçonnable du seul point de vue de l'impartialité...

Alors, avant de m'attaquer à la 550, excusez-moi, il faut que je vous parle un peu de la 500, et d'ailleurs, ça n'est pas sans rapport. Curieux, en fait, le succès de cette 500 XT. Il y a quelques mois, au moment où j'en

cherchais une d'occase, il m'a fallu faire face à l'étonnement des autres essayeurs de M.-J. Poli et Ganneau, en tête.

« Mais pourquoi une XT, me disaient-ils. C'est moins efficace et moins amusant qu'une XLS, en TT c'est un vrai camion, ça vibre, et puis, les à-coups de transmission, le moteur qui est moins puissant que..., etc., etc. »

Le pire, c'est que pour avoir conduit les deux, je savais bien qu'ils n'avaient pas tort : objectivement, la XLS est meilleure. Les techniciens de chez Honda l'avaient voulu ainsi, et ils ne se sont pas loupés. Pourtant, les ventes ont plébiscité la XT, et les succès au Paris-Dakar, s'ils ne sont pas étrangers à ce succès, n'en sont tout de même pas l'unique raison.

En fait, le plaisir que l'on tire d'une moto est bien souvent plus subjectif qu'objectif ; certaines motos pleines de défauts se montrent souvent beaucoup plus attachantes que des engins efficaces mais insipides ; tout est une affaire de caractère. Et le caractère, ça ne se met pas en équation, ça échappe complètement à des techniciens penchés sur une table à dessin, d'autant que ça a souvent rapport avec ce qu'on serait tenté d'appeler objectivement des défauts.

Exemple, la 500 XT : une esthétique particulière, mais pas tape-à-l'œil, qui la démarque des productions habituelles, et surtout, un moteur.

Un moteur pas très puissant, prêt à caler sur un coup de piston à bas régime, et réchignant à monter dans les tours, distillant vibrations et à-coups de transmission à qui mieux-mieux.

Mais un moteur plein de tempérament, qui vous tire sur les bras avec ce fameux coup de pied au cul, caractéristique des monos, qui vous fait faire des bonds quasi-instantanés

Pas très bon pour la peinture, ce petit jeu, mais tellement agréable. Le noir mat du pot de la 550 n'a de toutes façons vieilli aussi vite que celui de la 500, laissant apparaître des traces de rouille après trois jours d'essai.

Dans les dunes, la 550 s'est montrée un peu moins précise que la 500. Probablement une simple histoire de pneus ou de réglages de suspensions.

ESSAI YAMAHA 550 XT



entre 3 et 5 000 t/mn, et n'oblige pas à aller chercher des chevaux haut dans les tours.

Bref, un moteur plus impressionnant, au sens propre du mot, qu'efficace, comme pouvaient l'être à leur manière, les anciens trois pattes deux temps des Kawa.

Comparativement, le XLS étudié pour être plus puissant et plus efficace que le XT, manque de personnalité : plus facile à conduire, il réagit comme n'importe quel autre type de moteur, incitant à pousser les rapports près de la zone rouge, et y montant progressivement, sans moment fort.

Bien sûr, tout ça va en faire hurler plus d'un, d'autant qu'il est plus facile de dire si une moto tient ou ne tient pas la route, que d'expliquer pourquoi, bizarrement, on se sent plus heureux au guidon d'une Ducati des années 70 qu'à celui d'une RD/LC, même si on s'amuse plus avec la seconde. Vous me suivez ? Euh... Bon, alors en bref, tout ça pour dire que certaines machines ont un charme difficilement définissable, car lié à un ensemble de faits totalement subjectifs échappant au raisonnement, et que même si l'on est insensible au sien propre, on ne peut nier que la XT fasse partie de cette race de motos un peu à part. C'est ce qui a fait son succès en dépit de ses indiscutables défauts. Trêve de digressions, revenons-en au sujet du jour.

Esthétique : bof...

Donc, cette 500, on l'attendait impatiemment pour combler les lacunes de la 500, tout en espérant qu'elle saurait conserver les atouts et le tempérament qui ont fait son succès.

Côté esthétique, disons tout de suite que de l'avis général, c'est plutôt loupé. Les lignes heurtées et sèches, réhaussées par le décor et le gros réservoir style cross ne font guère d'adeptes. Harald n'aurait plus envie de la garer devant son bistrot préféré pour l'admirer ; en gagnant 50 cm³, la XT a également

Vexée de voir la petite sœur souvent sur la roue arrière — elle adore ! —, la « vieille » 500 a voulu montrer qu'elle aussi pouvait le faire malgré son âge... et une digue haute et glissante. Brrr !...

rejoint le clan des motos modernes qui comptent sur leur clinquant pour trouver le maximum d'acheteurs. Certains y trouveront leur compte, et c'est très bien, mais une partie du charme de la XT a un peu disparu ici, et d'autres le regretteront, qui auraient peut-être souhaité une moto pas tout à fait comme les autres.

On ne va pas revenir ici en détail sur le côté technique, tout a déjà été dit dans M.J. N° 536, mais rappelons tout de même que cette 550 n'a plus rien en commun avec la 500. Le bloc moteur à 4 soupapes et balanciers d'équilibrage est entièrement nouveau, de même que le cadre, à épine dorsale en caisson soudé faisant toujours office de réservoir d'huile, cependant, et les suspensions au débattement accru, avec Cantilever à l'arrière.

Légèrement supérieure à celle de la 500, la hauteur de selle n'en reste pas moins parfaitement raisonnable. Contact, starter au guidon, bien à portée du pouce gauche, il ne reste plus qu'à sortir le coup de jarret convaincu du gromonoïste patenté : un coup bien appuyé et long, mais pas brutal, sur toute la longueur du débattement du kick, pour bien lancer le moteur, et ça démarre à (presque) tous les coups. Le lève-soupape couplé au kick, à la manière XLS, évite la recherche du point mort habituelle sur la 500, mais contraint à déployer un peu plus de force. Pour ma part, j'ai toujours préféré les lève-soupapes manuels qui réclament moins d'efforts sur le kick, mais ça n'est qu'un détail.



A LA POURSUITE D'UN MYTHE



En plein marais salin de Batz, nous avons découvert des petites routes à trails où la 550 a fait étalage de toute son efficacité, nettement supérieure à celle de ses concurrentes actuelles. Avec une vitesse de croisière d'environ 130 km/h, la 550 fait une routière tout à fait honorable... en solo.

Comme sur toute japonaise qui se respecte, la position en selle ne suscite aucune critique : tout tombe parfaitement sous les mains et les pieds, on remarque juste un guidon un peu plus haut que sur la 500.

Moteur : la puissance

Premiers tours de roues en ville, premières impressions, et... première surprise. Ce qui frappe aussitôt, ce n'est pas le moteur, mais la partie-cycle. Finie la relative lourdeur de direction de la 500, cette 550 se manie du bout des doigts avec une parfaite et étonnante précision. Se balançant et se relevant instantanément, sans effort ni aucun mouvement de suspension ni de direction comme on en connaissait jusque-là sur les trails, la 550 incite à se lancer dans les slaloms les plus fous avec une impression de sécurité et de précision impressionnante. Et le moteur ? On l'attendait, celui-là. Aucun doute, il pousse très fort, à tous les régimes. La différence avec un 500 XT ou XLS saute aux yeux... autant que la roue avant, d'ailleurs, qui ne demande qu'à quitter le sol sur les deux premiers rapports. Fans du wheeling, vous tenez votre bête : aussi facile à lever qu'une XLS, mais beaucoup plus facile à contrôler ensuite, du fait d'un couple supérieur et présent à tous les régimes.

Repos après une petite séance de TT dans les dunes : sur ce plan, la 550 apporte un progrès indiscutable sur la 500, grâce en particulier à des suspensions beaucoup plus efficaces et une géométrie plus appropriée.

Et ce fameux tempérament XT, alors, toujours là ? Et bien, pas vraiment. Dès les plus bas régime, ce moteur part comme une flèche, un peu à la manière d'un 2T dans les tours, mais cet espèce de piétinement accompagné d'un pom-pom sourd, propre à la 500 a disparu... ainsi, d'ailleurs que les à-coups de transmission qu'il suscitait, ce qui n'est pas un mal. En fait, au niveau des impressions, il se situe exactement à l'intermédiaire entre un 500 XT et un 500 XLS. Comme le premier, il arrache les bras dès 2 500 t/mn (en-dessous, ça cogne un peu), et ne demande pas de monter haut dans les tours avant de changer de rapport ; comme le second, il donne cependant envie de tirer sur les rapports, et manque un peu de ce « je-ne-sais-quoi » qui fait le charme du mono traditionnel.

En fait, s'il s'est un peu affadi, ou civilisé, suivant les points de vue, par rapport au 500, il garde tout de même ce charme indéniable qui permet de sauter les voitures d'un seul coup de gaz très bref, avec en plus, un surcroît de puissance indiscutable par rapports aux autres 500 de commande.

En croisière sur route : 10 bornes de mieux

Mercredi matin. Paulo et moi, on se regarde après un coup d'œil au ciel. Le vent trimbale des gros paquets de flotte, et souffle au

L'esthétique « cross » très à la mode de la 550 ne fait pas l'unanimité. Quant à la « protection » offerte par la garde-boue avant, elle n'a pas fait de progrès.

Pratiquement 10 ans séparent la conception de ces deux XT. Au risque de se faire traiter de passésistes, on regrettera quand même l'esthétique de la 500.

moins à force 6 de l'ouest. On va l'avoir pleine face pendant toute la route vers le Morbihan. Dans ces conditions, nos gros trails — on a pris une 500 pour accompagner — révèlent leurs limites de routières : le grand guidon et la position bien droite, ça n'est pas l'idéal. On roule péniblement à 100/110 de croisière, presque au maximum de la 500. La 500 accepterait peut-être un peu mieux, mais c'est le pilote qui demande grâce, un point partout au premier round, qui nous laisse K.O. avant les machines.

On a quand même le temps de vérifier que, même dans ces conditions extrêmes, la légèreté de direction de la 550 ne s'est pas faite au détriment de la tenue de cap : aucun flottement, même par fort vent de face. Disposant d'une direction aussi légère, mais spécialiste du flou « artistique », la XLS Honda est battue. Le lendemain, le vent est tombé, et il fait beau. On en profite pour comparer les vitesses de croisière de nos deux XT.

Fait curieux, à la même vitesse, les deux moteurs tournent exactement au même régime : 4 500 tours à 90, 5 000 à 110, 5 500 à 120. Sur les deux, le bon régime de croisière se situe, si l'on veut tout de même ménager un peu le moteur, à 1 500 tours de la zone rouge, et l'on retrouve donc la même différence en croisière que sur les compte-tours, à savoir 1 000 tours de mieux pour la 550, ce qui lui autorise une vitesse de croisière supérieure d'environ 10 km/h à celle de la 500. Cette différence est la même aussi, que celle enregistrée à Montlhéry en vitesse de pointe.

En utilisation normale, on peut donc tabler sur 125/300 pour la 550, une vitesse qu'elle est capable de soutenir sans jamais s'effondrer, même dans des côtes prononcées. A ce régime, et contrairement à la 500 qui accepte moins bien les montées en régime, la 550 garde de plus une bonne réserve, particulièrement utile lors des déplacements. Ses performances sont également beaucoup moins grevées par la présence d'un passager, qui ne fera guère chuter la moyenne.

Partie-cycle : une efficacité nouvelle

Le royaume du trail, on l'a dit et redit, c'est la petite route tournicotante bourrée de surprises, celle où l'improvisation est reine.

Sur ce terrain, aussi efficace que la 550, on n'a encore jamais trouvé. Toujours aussi légère et maniable, elle marque en plus des points supplémentaires grâce à ses excellentes suspensions. Quasi parfaite, la fourche avant ne se fait remarquer que par son aptitude à avaler tous les types de bosses, en ligne droite ou en appui sans jamais signaler au pilote le travail qu'elle effectue. Quant au cantilever, il se révèle nettement supérieur aux combinés de la 500, et n'avoue quelques limites sur route que par des petits coups de raquette ferme sur les petites inégalités.

Parfaitement accordées entre elles, et dotées toutes deux d'un excellent amortissement, les suspensions de la 550 font totalement disparaître les pompages habituels des trails, surtout sensibles lors des changements d'angle, quand la moto se détend avant de se retasser ; rien de tout cela ici, la 550 se balance et se rebalance toujours aussi facilement, sans mouvements parasites, ni du cadre, ni des suspensions, ce qui lui

confère une précision et une efficacité nouvelles pour un trail.

Les pneus d'origine, similaires à ceux des XLS, se montrent de plus d'une efficacité redoutable, aussi bien sur le sec que sur le mouillé, et contribuent eux aussi, certainement pour une bonne part, à la qualité de la tenue de route ; revers habituel de la médaille, ils s'usent vite, très vite. Le couple aidant, notre pneu arrière, absolument neuf au départ, aurait mérité un changement au bout d'à peine plus 1 000 km... d'un traitement tout de même un peu sévère, il faut l'avouer. Aussi étonnant que cela puisse paraître, sur ce genre de terrain où le cocktail puissance-agilité-tenue de route est primordial, mais où le pilotage peut faire la différence, la 500 s'est montrée complètement dépassée, et incapable de suivre le rythme, ce qui est tout à l'honneur de la 550, car il est rare qu'une telle différence apparaisse entre deux machines d'une même catégorie.

T.T. : des progrès impressionnants

Une plage de sable déserte, longue de deux bons kilomètres, striée dans sa largeur d'une succession de petites dunes, de sable mou dans le haut, aiguës par la marée descendant vers le bas : l'idéal pour se faire une idée de la tenue dans le sable de celle qui va succéder à la 500 dans les courses de désert.

Aller avec la 500 : pas de problème, à fond de quatrième dans le sable mou, elle conserve sa ligne, décolle sur le haut des dunes et retombe avec insouciance, sans embarquées. Retour avec la 550 : ah, tiens ? C'est nettement moins stable. La direction devient floue, et ça bouge pas mal. Eh haut des dunes, le cantilever annonce des rebonds qui se montreront gênants en TT plus classique ; à la réception, tout bouge : l'avant qui cherche sa trace, et l'arrière qui balaye le terrain. Des réactions qui proviennent plus probablement des réglages de suspension prévus pour la route que de la géométrie de la machine, mis à part, peut-être, le flou de la direction, qui se manifestera, par la suite, dans des chemins roulants.

Mais quittons la plage pour rejoindre les petits chemins forestiers et boueux des collines du Perche, des petits chemins que je connais par cœur pour les avoir parcourus pendant des années, en particulier, avec difficulté, avec ma 500 XT. Autant dire qu'au souvenir de pédalages dans les montées, d'embarquées dans les ornières, et de plats ventre dans des flaques insondables vécus avec la 500, j'étais un peu circonspect.

Eh bien, surprise, en TT aussi, la 550 n'a rien à voir avec la 500. Finie la direction lourde qui embarque, la roue avant indélestable qui se dérobo : la 550 se montre incomparablement à l'aise sur ce terrain, il suffit de bien s'asseoir sur l'avant et d'ouvrir, et ça passe sans trop de problèmes. Là encore, la fourche avant fait merveille, et est pour beaucoup dans cette agilité.

Le cantilever, par contre, avoue quelques limites sur terrain caillouteux, par de nombreux rebonds générateurs de perte d'adhérence de la roue arrière. Attention également lors des sauts : en accélération, ça passe encore, mais quand on arrive sur l'élan sur une bonne bosse invisible, gare au soleil !...

Cela mis à part, il marque quand même un progrès important en assurant une bonne adhérence en train arrière dans la plupart des cas.

En fait, si la différence de poids avec la 500 est minime sur la balance, elle paraît énorme à l'usage, en TT, preuve que les kilos ne sont pas tout : une bonne géométrie, et des suspensions efficaces font plus pour la 550 que ses deux kilos de moins.

Avec cette 550, Yamaha a refait le retard accusé en TT par la XT face à la XL/S Honda ; la confrontation avec la future XL/R pro-link risque de ne pas manquer d'intérêt.

Freins et chaîne : à revoir d'urgence

Il ne faudrait cependant pas oublier dans cette avalanche de compliments, deux défauts que l'on aimerait voir rapidement corrigés.

Le premier concerne les freins. Identiques à ceux de la 500, ils sont suffisants tant que l'on roule normalement, même en attaquant sur les petites routes, mais avouent tout de même des limites inquiétantes lorsque survient une surprise. En égard aux performances supérieures, ces freins déjà justes sur la 500, se retrouvent un peu trop dépassés sur la 550, qui réclame d'urgence un bon disque pour pouvoir s'arrêter à temps en toutes circonstances.

Le deuxième gros défaut est relatif à la chaîne. Soumise à un dur traitement par le couple moteur, elle réclame des tensions beaucoup trop rapprochées ; même si celles-ci sont grandement facilitées par les tendeurs à escargots, elles sont toujours fastidieuses... et quand il n'y a plus rien à retendre, ce qui doit arriver en quelques milliers de kilomètres, on est bien obligé d'investir dans un kit chaîne-pignons. D'autant plus que la couronne arrière en alu semble s'user elle aussi à la vitesse grand vé. Non, décidément, il serait temps que les gros trails, utilisés essentiellement en usage routier et urbain, bénéficient du même traitement que des routières de même catégorie, à savoir frein à disque et chaîne largement autolubrifiée.

La 550 XT : un grand pas en avant pour les trails

D'un point de vue purement objectif, cette 550 s'est indubitablement révélée comme le meilleur gros trail quatre temps du moment : un moteur sympa et puissant, une tenue de route qui marque un gros pas en avant pour ces trails déjà renommés pour leur vivacité et leur efficacité, un comportement en TT en gros progrès sur la 500, et peut-être même sur les concurrentes, que demander de plus ? Eh bien, c'est là que j'en reviendrais au « mythe XT » dont il était question au début. Ceux qui n'y étaient pas sensibles ne regretteront rien, mais les autres, les fans de la XT ? Peut-être soupirent-ils à la disparition d'un comportement très typé, d'un caractère moteur un peu atténué, d'une sophistication mécanique accentuée, voire d'une esthétique un peu trop « mode ».

Digne fille de la 500, cette 550 ? Certainement, et même au-delà des espérances. Mais la première conservera encore longtemps ses atouts « vieillots », propres à satisfaire quelques fossiles de la moto, plus attachés à un charme de conduite qu'à une fiche technique ou un chrono...



La 550 à nu. Deux boulons pour enlever la selle, deux vis par cache latéral, on aurait pu trouver plus simple... Remarquez la finesse des tubes de la boucle arrière : prudence conseillée à tous ceux qui voudront charger lourdement sans porte-bagages bien étudié !

POUR

- Qualités moteur
- Tenue de route et maniabilité
- Bonne aptitude au TT

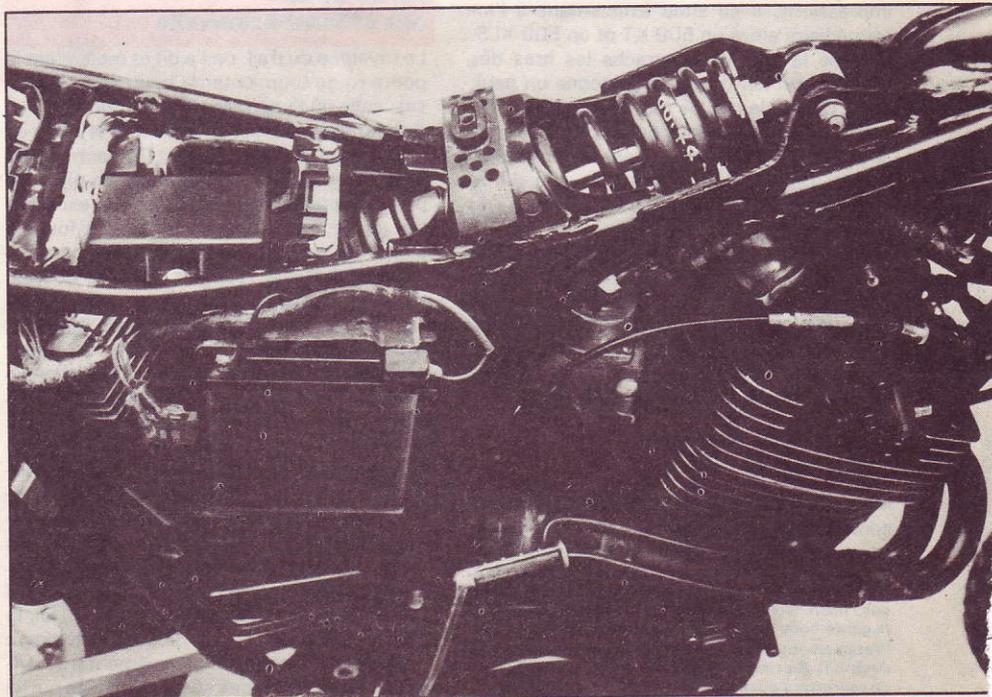
CONTRE

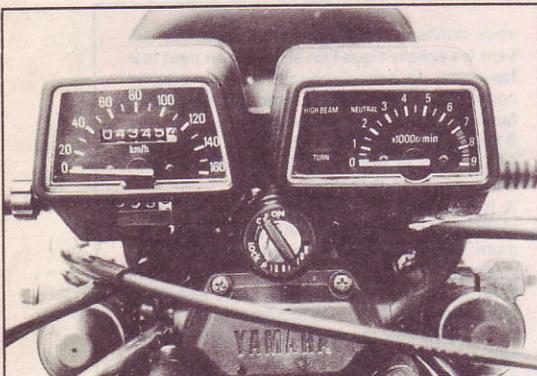
- Chaîne sous-dimensionnée
- Usure pneu arrière
- Freinage juste sur route
- Esthétique et forme du réservoir

LE PRIX DE LA CASSE

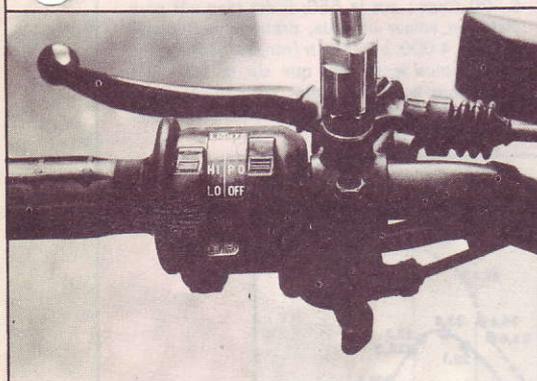
Piston : 178 F
Cylindre : 996 F
Lever d'embrayage : 35,60 F
Sélecteur : 64 F
Fourche complète : 1.000 F
Tube de fourche : 400 F
Combiné ressort/amortisseur AR : 400 F
Clignotant : 90 F
Phare : 180 F
Compteur de vitesses : 250 F
Compte-tours : 250 F

Le gros combiné ressort/amortisseur du cantilever : pas de possibilité de réglage rapide, seul un système d'écrou permet de régler la pré-tension du ressort.



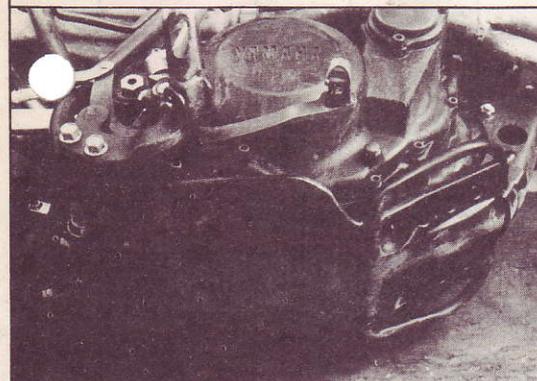
ESSAI EN BREF

Un tableau de bord complet, mais des cadrans un peu petits et des voyants pas toujours très visibles en plein jour. Quant aux formes, intermédiaires entre un ensemble classique de routière, et un petit compteur style TT, elles sont discutables.

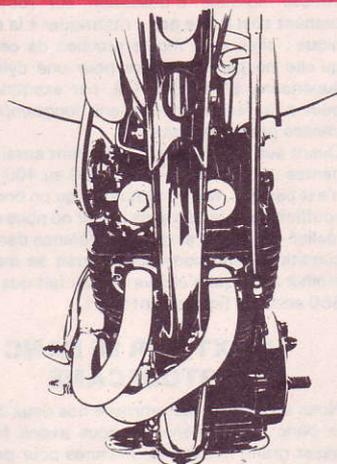
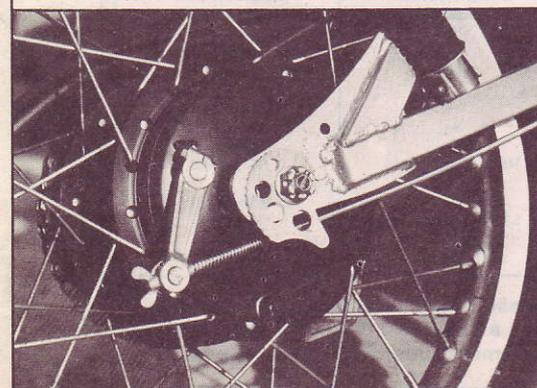


Des commodos traditionnels, mais une commande de starter au guidon, à portée du pouce.

Le sabot moteur : de dimensions insuffisantes, il est de plus réalisé dans une tôle guère solide, attention dans les rochers, d'autant plus qu'il protège la durite de retour d'huile.



Le tendeur de chaîne à escargots facilite grandement les opérations de tension, en évitant d'avoir à contrôler l'alignement à chaque fois. Une bonne chose, vue la fréquence de ces opérations nécessitées par une chaîne largement sous-dimensionnée.

**PRESENTATION**

Finition : à la japonaise, excellente.

Esthétique : discutable selon l'avis général. Aspect « cross » un peu tape à l'œil, et lignes cassées donnent à l'ensemble un côté un peu « gadget » à la mode. La forme du réservoir interdit pratiquement tout montage de sacoche de réservoir.

Instrumentation : complète et lisible, bien que les cadrans soient un peu petits.

Rétros : un seul rétro à gauche, brouillé par les vibrations dès les moyens régimes.

Clignotants : montés souples, de forme originale.

Commodos : pratiques, avec commande de l'éclairage, « tout au guidon ».

Béquilles : latérale seulement, bien étudiée.

Outils : restreint, et de qualité douteuse, comme d'habitude. La trousse est logée dans la petite sacoche arrière, et maintenue par une sangle.

Bagages : pas de porte-bagages d'origine.

Avertisseur : assez puissant, grâce à l'alimentation 12 V.

Starter : commandé par levier au guidon fixé sur la cocotte gauche.

Poignée de gaz : à commande desdromique ; douce, et tirage parfait.

Jauge de niveau d'huile : sur la poutre du cadre, devant le réservoir, comme sur les 500 ; facilement accessible, propre, mais remplissage délicat.

CONFORT

Repose-pieds : crantés et repliables pour le conducteur. Sur une machine à vocation mixte, on souhaiterait des caoutchoucs pour ne pas massacrer les semelles. Les repose-pieds passagers ne sont pas suspendus.

Selle/Suspensions : confort très correct en solo ; selle trop courte, trop en pente, et glissante, rendant les parcours en duo fatiguants.

Position : bonne pour tous les gabarits. Les flancs larges du réservoir peuvent s'avérer gênants en TT, lorsqu'il faut s'asseoir très en avant.

Vibrations : similaires à celles de la 500, peu sensibles dans le guidon et les repose-pieds ; en fait, plus « vivantes » que gênantes.

Bruit : sympathique, assez sec, d'un niveau tout à fait raisonnable. Plus proche de celui d'une XLS Honda, que de celui d'une 500 XT.

Hauteur de selle : pas excessive, bien que légèrement supérieure à celle d'une 500.

Commandes : japonaises, douces et précises.

Duo : Déconseillé sur longs trajets, mais possible pour les courageux...

MOTEUR

Démarrage : comme tous les monos, réclame d'acquiescer « le » coup. Le système de décompression couplé rend en fait le démarrage un peu plus dur que sur la 500, du fait de la résistance supérieure du kick. De plus, en cas de refus radical de la bête, impossibilité de la dégorgier en kickant à vide, comme sur la 500. Vu la dureté et, souvent, la répétition du geste, on aurait préféré une pédale de kick en caoutchouc : ça fait moins « cross », mais les semelles apprécient...

Puissance, performance : ce qui se fait pour le moment de mieux en matière de mono trail ; assez nettement supérieure à une 500 XLS ou XT.

Couple/reprise : là aussi, meilleur que les concurrentes. Caractère « gromono » en retrait, par rapport à celui de la 500 XT, mais supérieur à celui d'une XLS. Le couple est omniprésent, à tous les régimes, ce qui facilite par exemple les dépassements sur la route.

Souplesse : pas très souple, en mono qui se respecte mais reprend quand même à régime un peu plus bas que la 500 sans trop cogner.

Montées en régime : rapides, plus proches de celles d'une XLS que de celles d'une 500 XT.

TRANSMISSION

Embrayage : précis dans sa commande, endurant.

Boîte : en net progrès par rapport à la 500. Sélection douce et précise, étagement sans reproches.

Secondaire : moins d'à-coups que sur la 500 tant que la chaîne est bien tendue. Tension par escargots très pratique et rapide. Mais chaîne largement sous-dimensionnée, s'usant et se détendant à toute vitesse. Certainement un des défauts le plus important et le moins acceptable de cette 550.

QUALITES ROUTIERES

Tenue de route : excellente, en gros progrès par rapport à la 500, même si les pneus n'y sont pas pour rien. L'ensemble est précis, rigide et particulièrement efficace sur route.

Tenue de chemin : toujours un gros trail, mais là encore, en gros progrès par rapport à la 500. La direction plus légère et les suspensions plus efficaces, ainsi qu'une motricité supérieure font qu'on peut enfin s'amuser en TT, même sur terrain gras, avec cette XT. La confrontation avec une XLS ne manquerait pas de piquer.

Suspension AV : excellente, aussi bien sur route qu'en TT ; la fourche absorbe tout avec une efficacité quasi-parfaite.

Suspension AR : sur route, le cantilever ne se manifeste que par quelques coups de raquette sur les petites inégalités. En TT, par contre, il se montre un peu ferme sur terrain sec et bosselé, avec une nette tendance aux rebonds sur les bosses. En net progrès sur la 500 sur le plan de l'efficacité, il lui faudra quand même prouver sa longévité.

Maniabilité : excellente pour un gros trail en TT, parfaite sur route et en ville.

SECURITE

Freins AV : d'une puissance et d'une endurance comparable à ceux des 500 XT et XLS, c'est-à-dire insuffisant sur route. Précis et efficace en TT.

Frein AR : assez puissant et facilement dosable.

Pneus d'origine : excellents sur route, même sur le mouillé, mais s'usent beaucoup trop vite : l'éternel dilemme.

Eclairage : nettement supérieur à celui des concurrentes grâce à l'alimentation 12 V et à la lampe à iode.

LES CHIFFRES MOTO JOURNAL

CONSOMMATIONS AU COURS DE L'ESSAI

	XT 550	XT 500
à 90 km/h :	4,6 l	4,8 l
Maxi :	6,8 l	6,5 l
Moyenne :	6,2 l	5,97 l

Bien peu d'écart entre nos deux XT du point de vue de la consommation. Malgré ses performances supérieures, la 550 ne consomme guère plus que la 500, prenant même l'avantage à 90 km/h : le double carbu n'y est certainement pas pour rien.

POIDS TOUS PLEINS FAITS

	XT 550	XT 500
AV :	65 kg	64 kg
AR :	80 kg	82 kg
Total :	145 kg	146 kg

Tiens, surprise ! A la conduite comme sur le papier (5 kg d'écart sur le poids à sec annoncé par le constructeur), on attendait une différence beaucoup moins minime. Notons tout de même que la 550 contient 3 litres d'essence de plus que la 500, soit approximativement 2 kg et des poussières.

PERFORMANCES A MONTLHERY

	XT 550	XT 500
200 m D.A. :	8"5	9"6
400 m D.A. :	13"8	15"2
Maxi assis :	148 km/h	138,6 km/h
(pilote en blouson)		
Maxi couché :	163 km/h	151,9 km/h
(en cuir)		
Etalonnage compteur :	110 = 111,3 km/h	
	130 = 132,5 km/h	

Sur l'anneau, la 550 nous a gratifiés de performances étonnantes, qu'il faut tout de même replacer dans leur contexte particulier. Le maxi couché n'est vraiment qu'une indication des possibilités de la machine dans des conditions très particulières : pilote en combinaison de course, une main sur le tube de fourche, bien camouflé derrière le compteur ; c'est une vitesse qu'il n'est donc guère question d'atteindre sur route. Le maxi assis est plus proche de la réalité, mais on sera peu tenté dans le cadre d'une utilisation normale de faire subir à un mono un tel traitement. Les

valeurs intéressantes pour l'utilisateur sont celles dont on parle dans l'essai, à savoir, la vitesse normale d'utilisation sur route, en prenant soin de ne pas « matraquer » la mécanique : elles sont moins proches de ce maxi qu'elle ne peuvent l'être pour une cylindrée supérieure, BMW 800 GS, par exemple, qui peut plus facilement soutenir longtemps une vitesse proche du maxi.

Quant aux accélérations, elles sont aussi étonnantes : 1" de moins que la 500 au 400 m, ça n'est pas rien. Mais il faut noter qu'un bon vent soufflait dans le bon sens le jour où nous avons réalisé ce chiffre, et que la différence dans des conditions plus normales pourrait se montrer moindre. Ce qui n'enlève rien au fait que cette 550 accélère fichtrement fort !...

LES XT SUR LE BANC MOTOBECANE

Nous avons bien sûr emmené nos deux XT sur le banc Motobécane, et nous avons fait un assez grand nombre de mesures pour pouvoir tracer les courbes de puissance.

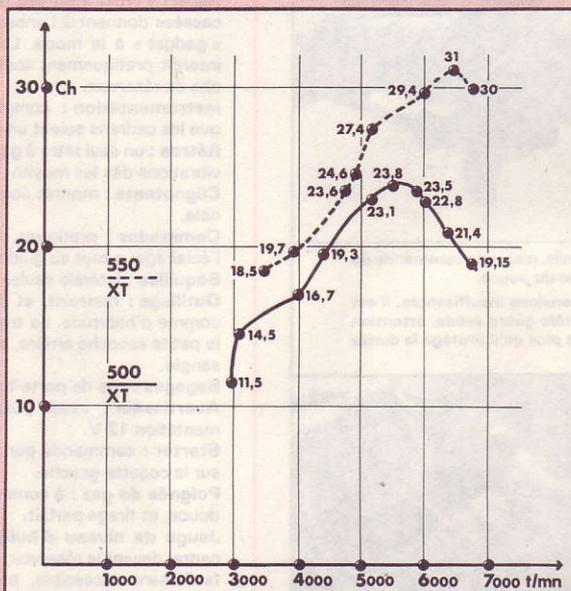
Bien pointues, ces courbes, pour des monos, allez vous dire. Rassurez-vous, on aurait pu vous les dessiner toutes plates : c'est justement un exemple des raisons qui font que l'on

vous donne rarement de telles courbes ; suivant les échelles que l'on emploie, on peut leur faire dire un peu n'importe quoi au premier coup d'œil, sans pour autant qu'elles soient fausses. Bref, regardons en détail.

31 chevaux pour la 550 à 6 400 tr/mn, 23,8 à 5 500 pour la 500, soit 7,2 ch d'écart, plus que sur la fiche technique.

A tous les régimes, la 550 se montre nettement plus puissante que la 500, l'écart minimum se montant à 2 ch entre 4 et 5 000 tr/mn.

Il est intéressant de remarquer que ces courbes reflètent bien le caractère ressenti à la conduite de ces machines que l'on ne pousse généralement guère en conduite normale au-dessus du régime de puissance maxi. Quant au couple, pour lequel nous n'avons pu tracer une courbe assez précise, on notera que sur la 500, il atteint une valeur pratiquement constante de 3 000 à 5 500 tr/mn, avec un maxi vers 5 300 tr/mn, et qu'il décroît par contre assez vite dès 5 700 tours ; sur la 550, il est bien sûr plus élevé en valeur absolue, pratiquement constant de 4 000 à 6 000 tr/mn, et décroissant ensuite plus lentement que sur la 500. Fait assez rare pour être noté, les compte-tours des deux machines sont d'une exactitude presque parfaite.



FACE A LA CONCURRENCE

	YAMAHA 550 XT	HONDA 500 XLS	BMW R 80 GS	SUZUKI 500 DR	YAMAHA 500 XT
Moteur	mono 4 T	mono 4 T	Bi-cylindre à plat, 4 T	mono 4 T	mono 4 T
Cylindrée (alésage X course) :	558 cm ³ (92 X 84)	498 cm ³ (89 X 80)	797,5 cm ³ (84,8 X 70,6)	498 cm ³ (88 X 82)	499 cm ³ (87 X 84 mm)
Distribution :	1 ACT, 4 soupapes	1 ACT, 4 soupapes	culbutés, 2 soupapes par cylindre	1 ACT, 4 soupapes	1 ACT, 2 soupapes
Allumage :	électronique	électronique	électronique	électronique	batteriebobine
Puissance maxi/régime :	38 ch/6 500 tr/mn	34 ch/6 500 tr/mn	50,3 ch/6 500 tr/mn	33,2 ch/6 500 tr/mn	32 ch/6 500 tr/mn
Couple maxi/régime :	4,5 mkg/5 500 tr/mn	4,1 mkg/5 000 tr/mn	5,56 mkg/5 000 tr/mn	3,8 mkg/5 700 tr/mn	4 mkg/5 500 tr/mn
Transmission secondaire :	par chaîne au pas de 15,8	par chaîne au pas 15,8	par arbre et cardan	par chaîne 15,8	par chaîne au pas 15,8
Hauteur de selle :	860 mm	860 mm	830 mm	—	830 mm
Poids à sec constructeur :	113 kg	132 kg	167 kg	139 kg	139 kg
LES CHIFFRES M.J.					
200 m D.A.	8"5	—	—	—	9"6
400 m D.A.	13"8	—	14"	—	15"2
Vitesse maxi assis	148 km/h	—	155 km/h	—	138,6 km/h
Vitesse maxi couché	163 km/h	—	173 km/h	146 km/h (constructeur)	151,9 km/h
Poids tous pleins faits (AV/AR)	145 kg (65/80)	144 kg (63,5/80,5)	195 kg (91/104)	—	146 kg (64/82)
Consommation moyenne :	6 l/100	5,3 l/100	6,7 l/100	5,2 l/100 (constructeur)	6,0 l/100
Prix T.T.C. :	17 238 F	14 363 F	27 328 F	16 870 F	15 238 F
Essais M.J. N° :	536	407/466/481/520	481/482/516	501 (présentation)	407/451/466

Comme le montre ce tableau, la 550 XT est la plus puissante et la plus rapide des monos trails... mais aussi la plus chère (même en tenant compte de l'arrivée prochaine de la Honda 500 XL/R Pro-link, dont le prix a été fixé à 15 357 F). Quant à la 800 GS BMW, plus routière (excellente) que trail, elle est ici en référence : des performances bien évidemment supérieures, mais le prix...

FICHE TECHNIQUE

(entre parenthèses, les caractéristiques de la 500 XT)

Marque : Yamaha

Modèle : 550 XT (500 XT)

Prix clés en mains au 5/4/82 : 17.238 F (15.238 F)

Coloris : Blanc

Commercialisation : Avril 82

Garantie : 1 an pièces et M.O., km. illimité

Précédent essai, M.J. N° 536 (400, 407, 427, 451)

Importateur : Sonauto, 1, av. du Fief, Z.A. Les Béthunes, St-Ouen-L'Aumône, 95005 Cergy-Pontoise. Tél. : (3) 037.92.62

MOTEUR

Type : monocylindre 4T refroidi par air, arbre d'équilibrage entraîné par engrenage (pas d'arbre d'équilibrage).

Embiellage : vilebrequin démontable tournant sur roulements, bielle monobloc.

Distribution : 1 ACT entraîné par chaîne Hy-Vo (chaîne normale) à tendeur automatique non automatique, 4 soupapes (2 soupapes) actionnées par basculeurs.

Alésage X Course : 92 x 84 mm (87 x 84 mm)

Cylindrée : 558 cm³ (499 cm³)

Rapport volumétrique : 8,5 à 1 (9 à 1)

Puissance maxi/régime : 38 ch DIN/6 500 t/mn (32 ch/6 500 t/mn)

Couple maxi/régime : 4,5 m.kg/5 500 t/mn (4 m.kg/5 500 t/mn)

Alimentation : carburateur mixte, à boisseau et à dépression Ø 26 mm, (carburateur à dépression Ø 34 mm)

Lubrification : carter sec, réservoir séparé dans les tubes du cadre (contenance : 2,2 l), pompe trochoïde.

Démarrage : par kick primaire, lève-soupape automatique couplé (lève-soupape manuel)

ELECTRICITE

Allumage : type CDI, à avance électronique (à rupteur, avance centrifuge).

Génératrice : alternateur 140 W (volant magnétique), batterie 12 V (6 V).

Eclairage : à iode type H4 (6 V, 36/36)

TRANSMISSION

Primaire : par engrenage à taille droite, rapport 2, 533 (2,566)

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesses : 5 rapports

Rapport	%	Vit. théorique à 6500 t/mn
1) 2,307 (2,357)	33,68 (33,01)	55,7 km/h (49,4 km/h)
2) 1,568 (1,556)	49,55 (50)	82 km/h (74,7 km/h)
3) 1,2 (1,19)	64,75 (65,38)	107 km/h (97,5 km/h)
4) 0,954 (0,917)	81,4 (84,8)	134,6 km/h (126,7 km/h)
5) 0,777 (0,778)	100 %	165,4 km/h (148,8 km/h)

Secondaire : par chaîne au pas de 15,8, rapport 2,6 (2,625)

PARTIE CYCLE

Cadre : simple berceau mixte tube et tôle emboutie interrompu (simple berceau tubulaire dédoublé à air)

Chasse/Angle colonne : 115 mm/28°10 (126 mm/30°)

Suspension : AV : fourche téléhydraulique, débattement 205 mm (sans air, débattement 195 mm).

AR : bras oscillant caissonné en acier, de type Cantilever ; combiné ressort/amortisseur unique (tubulaire, classique à deux combinés) ; débattement 190 mm (160 mm).

Freins : AV : tambour simple camex à moyeu cône, Ø 160 mm.

AR : tambour simple came, Ø 150 mm.

Roues : à rayons, jantes alliage à profil anti-boue

Pneus : AV : 3,00 x 21 (3,25 x 21).

AR : 4,60 x 18 (4,00 x 18).

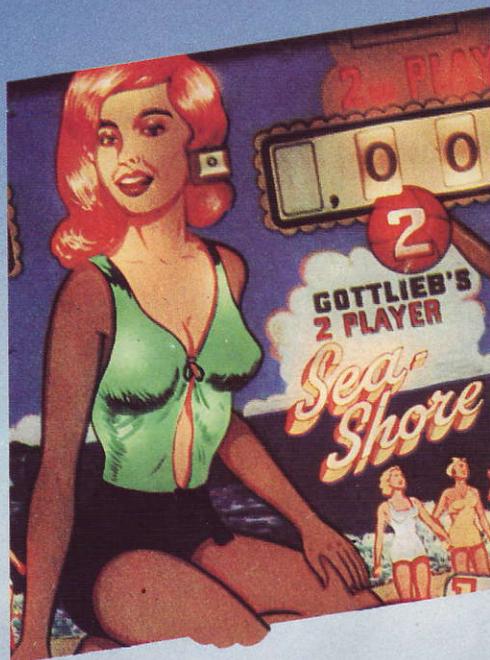
DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1 450 mm (1 415 mm)

Hauteur de selle : 860 mm (830 mm)

Contenance réservoir : 11,4 l (8,4 l)

Poids à sec constructeur : 133 kg (138 kg).



Deux super motos pour aller se balader sur les petits chemins de bord de mer, à la morte saison. La forme du réservoir de la 550 interdit malheureusement le montage d'une sacoche : dur pour les routards !

