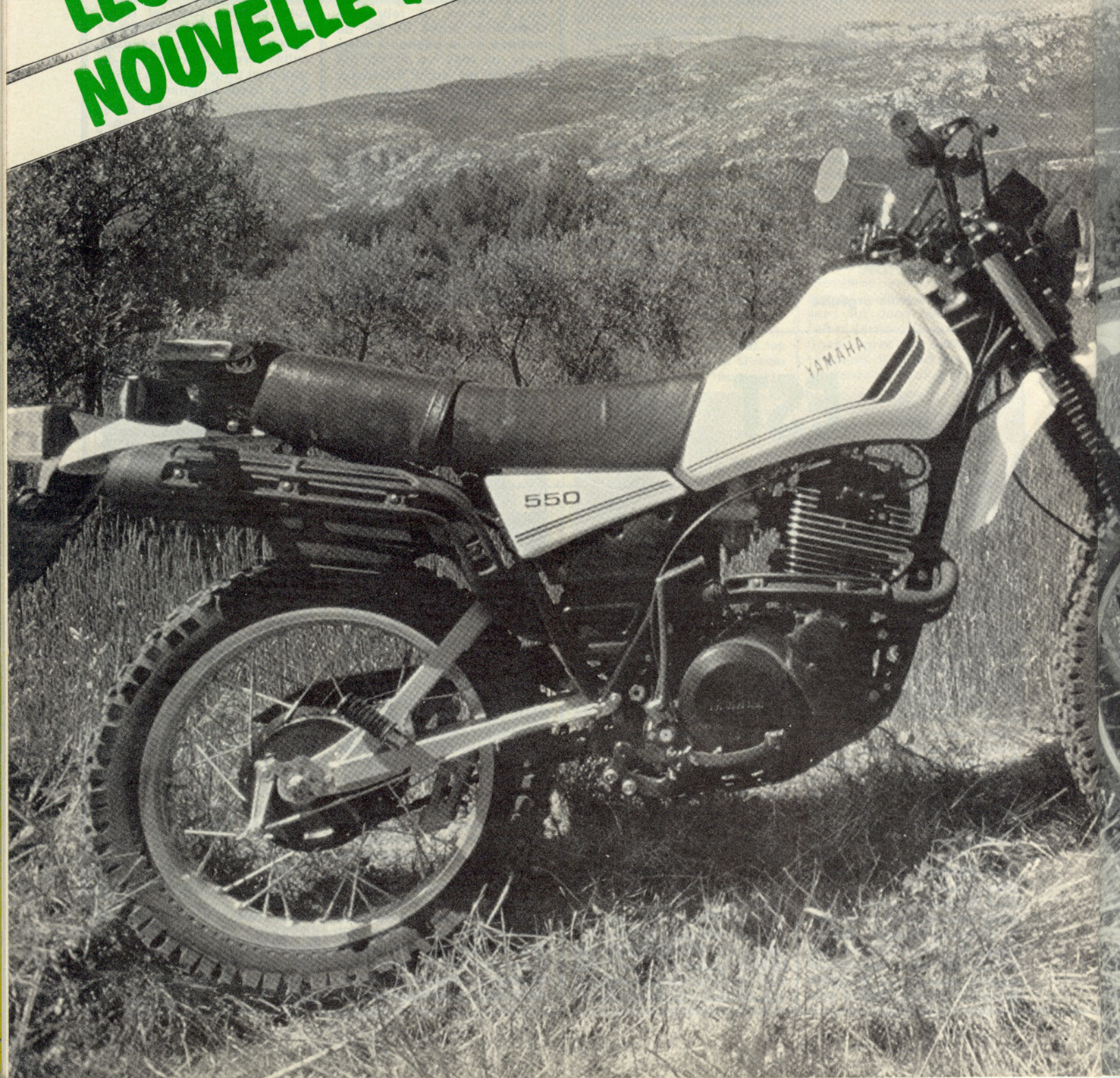
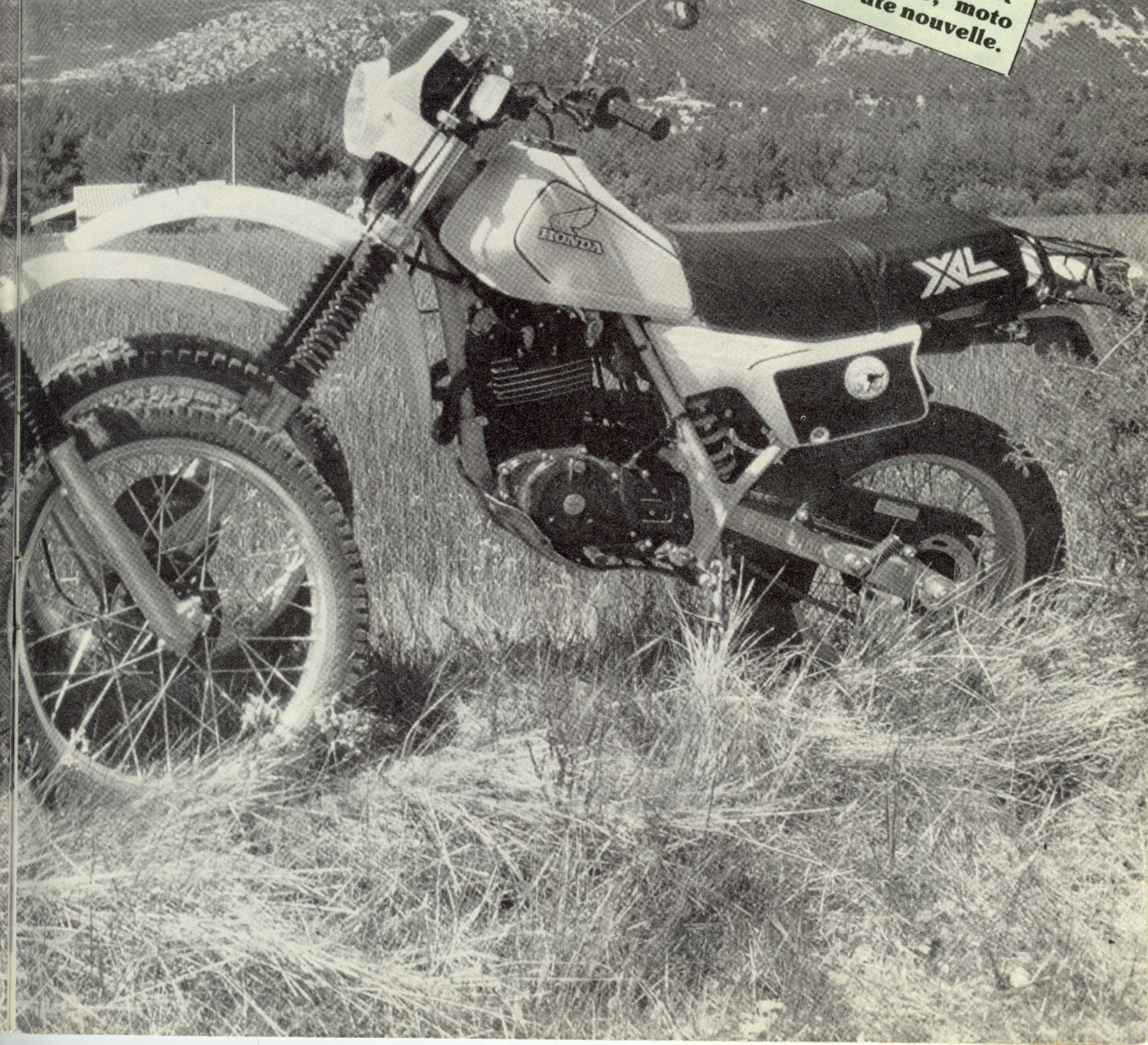
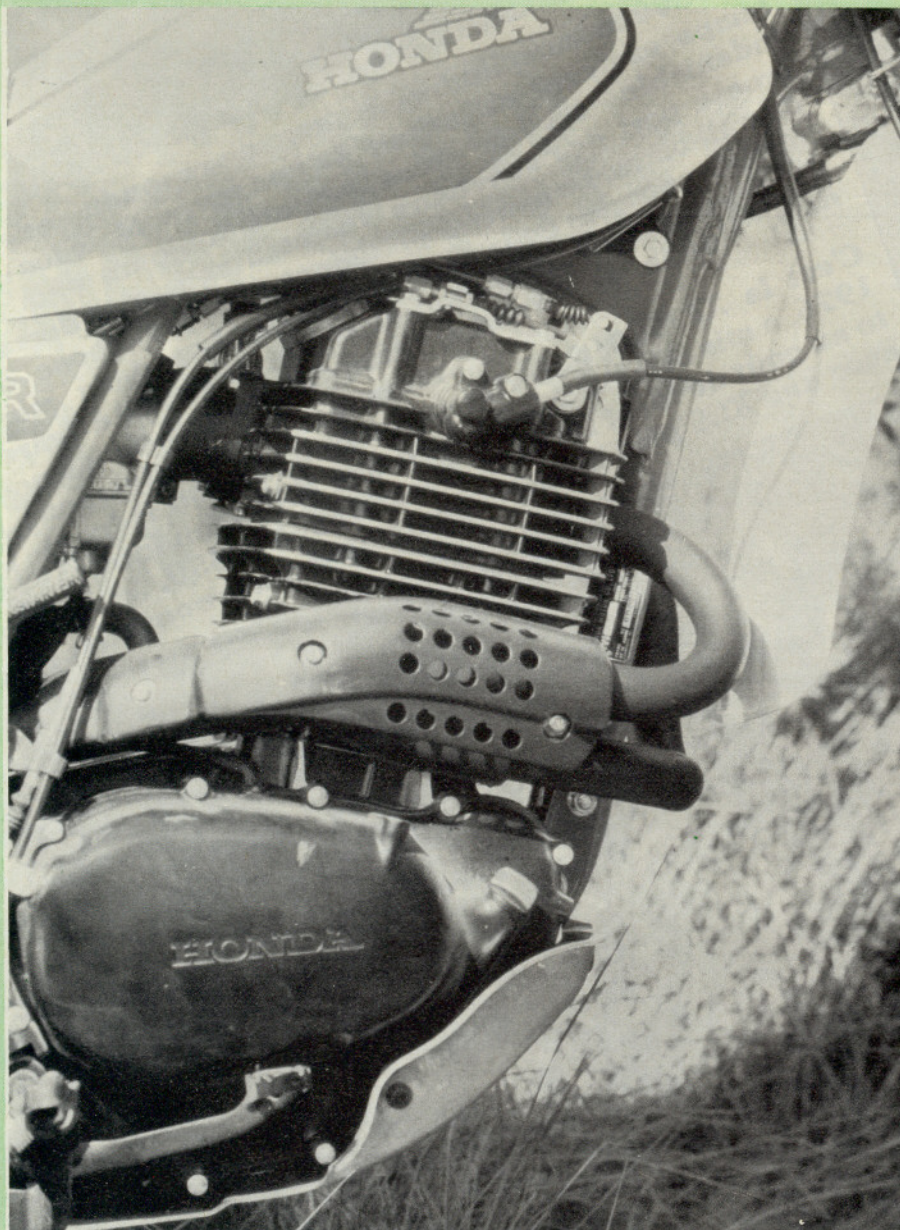


HONDA XL 500 R
YAMAHA XT 550
LES GROS MONOS DE LA
NOUVELLE VAGUE



Les 500 monocylindres 4- ne, a répondu quelque temps exercent un attrait temps après. Mais les utilisateurs indéniable sur la plus sateurs toujours plus de grosse part des acheteurs faciles à satisfaire demandent de trail-bikes. Le marché se daient quelque chose de partage entre les deux plus nouveau. Les deux marques ont répondu à leurs grands constructeurs japonais désirs à peu près en même temps respectivement C'est la XT 500 qui, dès avec une XL 500 R inspirée de 1976, a mis ce type de moto au goût de tous. Honda, avec des XRR d'enduro et avec une XLS plus moderne avec une XT 550, moto également toute nouvelle.





PRÉSENTATION

Indéniablement la Honda sait plaire. Son esthétique est particulièrement réussie et rappelle beaucoup celle des motos d'enduro. Elle est éminemment racée. Ses coloris sont vifs et plaisants, très jeunes. Pour la partie-cycle la longue fourche à air avec soufflets débat sur 215 millimètres et la suspension arrière Pro-Link bénéficie d'un remarquable bras oscillant en aluminium procurant 190 millimètres de débattement à la roue arrière. L'amortisseur central est à gaz (scellé) et réglable en dureté du ressort par une bague à vis.

Le cadre est un simple berceau interrompu. Un très chouette et très enveloppant sabot en épaisse tôle d'aluminium enveloppe les carters inférieurs



du moteur. Les freins sont constitués d'un tambour double came de 130 millimètres à l'avant (hérité des motos de cross) et d'un simple came de 130 millimètres à l'arrière. Les jantes sont de 21 pouces à l'avant et 17 à

l'arrière.

La Yamaha possède une esthétique moins «sportive» que sa rivale, mais un peu plus luxueuse dans certains détails. Seul choque un peu le vide entre le réservoir et la fourche, nécessité par le bouchon de remplissage d'huile, car ici le cadre fait office de réservoir d'huile. C'est également un simple berceau interrompu, continué sous le moteur par un sabot en tôle moins joli que le sabot de la Honda. Les suspensions là aussi sont confiées à l'avant à une fourche à air débattant, elle, sur 205 millimètres et à l'arrière à un bras Cantilever qui, par rapport au Pro-Link, n'offre pas un amortissement progressif et qui débat

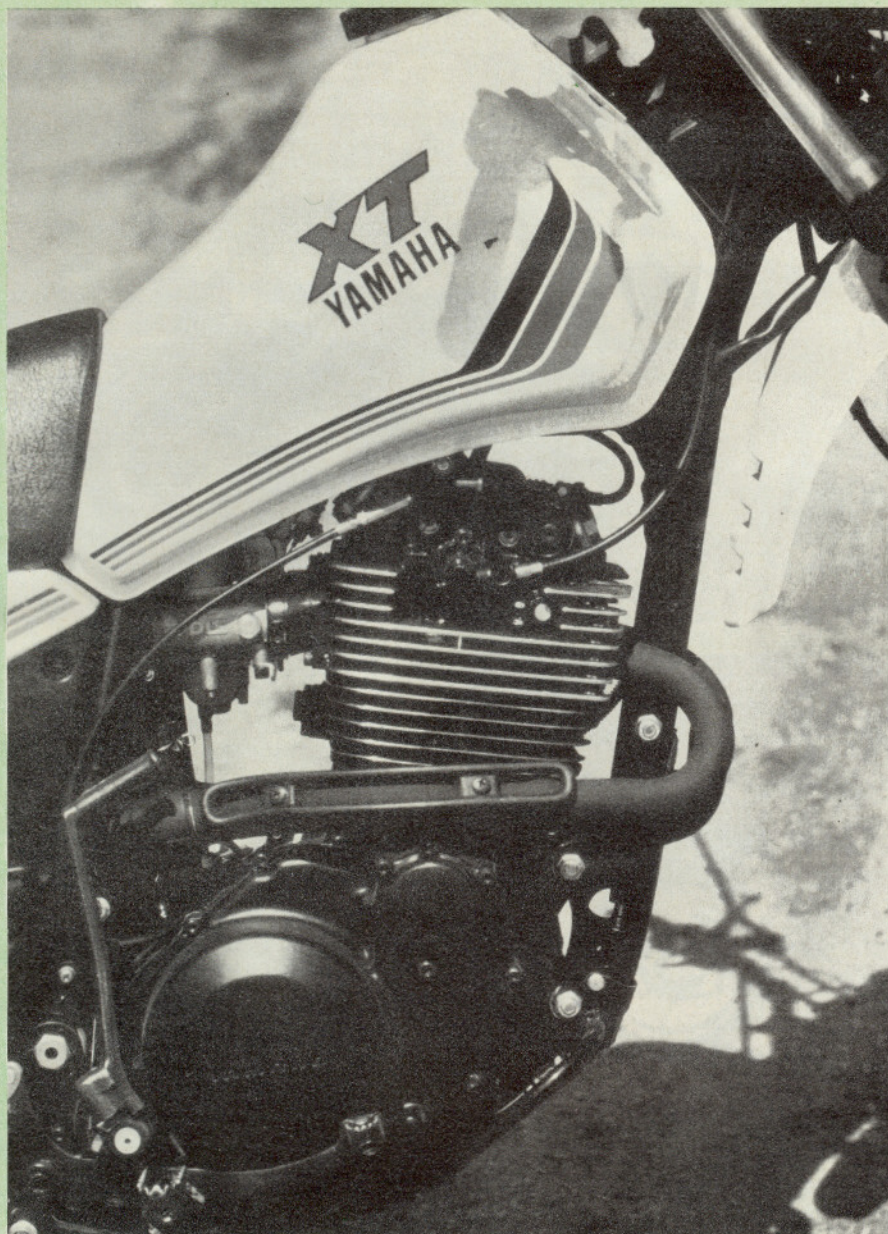


sur 190 millimètres. Les jantes sont constituées à l'avant et à l'arrière par des tambours à commande simple came de 150 millimètres de diamètre.

MOTEUR

Dans l'ensemble le moteur de la XLR est celui de la XLS repeint en noir et légèrement remanié sur quelques points (carburateur avec pompe de reprise, tendeur automatique de chaîne de distribution, avance à l'allumage électronique et non plus centrifuge). Rappelons que le moteur possède une distribution par simple ACT et 4 soupapes et que le vilebrequin comporte un balancier d'équilibrage. La boîte est à cinq rapports.

Le moteur de la XT 550 est tout nouveau. Il possède lui aussi une distribution par simple ACT et 4



soupapes, il possède un balancier d'équilibrage des vibrations, il possède aussi, désormais, un lève soupape actionné automatiquement lors de l'enfoncement du kick, enfin son allumage comporte un système d'avance électronique. Sur le plan de la conception les deux motos se ressemblent donc fortement dans les choix de base. Le moteur Yamaha se distingue toutefois par sa cylindrée de 550 cm³ qui lui permet d'augmenter le couple. En outre il possède un système d'alimentation inédit, à deux carburateurs (pour un monocylindre !) dont l'un est de type normal et l'autre (entrant en action avec un décalage de 50 % à l'ouverture du premier) est à dépression. Enfin là aussi on trouve une boîte à cinq rapports.

PRISE EN MAINS



Il faut être assez grand pour piloter la Honda en raison de la hauteur de selle importante. Les suspensions s'enfoncent légèrement mais pas suffisamment pour permettre à un

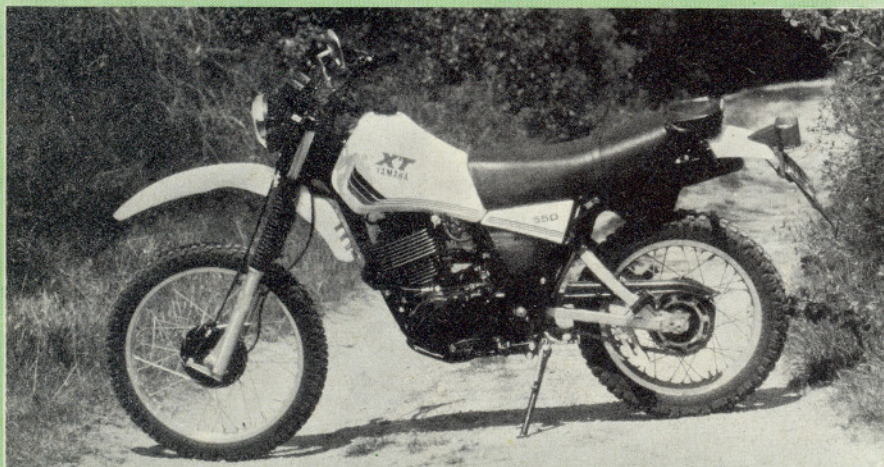
petit pilote de poser les pieds par terre, surtout sur les chemins caillouteux ou en léger dévers. Les commandes de la Honda sont, comme d'habitude sur une moto japonaise, d'une exceptionnelle douceur aussi bien pour les commodos que pour la commande de gaz à tirage rectiligne et commande desmodromique ou pour les repose-pieds accrocheurs et les pédales aux pieds. Le démarrage, de toute évidence n'est pas des plus pratiques. Certes le kick entraîne l'ouverture d'une soupape qui fait office de décompresseur (il y a aussi un décompresseur à main). Mais on démarre rarement au premier coup. En fait avec le carburateur à pompe de reprise il faut faire attention de ne



pas noyer le moteur. Lorsque le moteur n'a pas démarré au troisième coup de kick, on risque de s'essouffler, de se fatiguer et il vaut mieux se reposer quelques instants avant de refaire une tentative. Lorsque le moteur tourne on n'entend pas particulièrement de bruit mécanique. La sonorité d'échappement est assez sourde, rauque, et cela pète un peu à la décélération. C'est un beau bruit de gros mono. Les vibrations sont quasi inexistantes, le balancier du moteur se montrant ainsi très efficace.

La Yamaha est un peu moins haute que la Honda et un pilote de gabarit moyen pourra s'y asseoir très facilement et surtout mieux la contrôler à l'arrêt que la Honda. Pour les commandes on trouve également quelque chose de très

bonne qualité : ça reste japonais et on appréciera tout autant les commodos que les repose-pieds etc... Le démarrage de la Yamaha devrait être facilité dans la pratique par le décompresseur et le système de retard d'allumage. En réalité le système n'est qu'à demi efficace et dans la pratique les démarrages sont tout aussi hasardeux que sur la Honda. Signalons en outre qu'il nous paraît assez risqué de faire démarrer ces engins avec des chaussures de ville et qu'il vaut mieux avoir de grosses bottes pour minimiser les effets d'un retour de kick toujours possible. Pour les utilisateurs qui emploient ces engins en ville, un démarreur électrique serait vraiment bienvenu. Le bruit de



la Yamaha ressemble fort à celui de la Honda et les vibrations sont également bien filtrées par le balancier et ne se ressentent pratiquement pas dans la moto.

TRANSMISSIONS

L'embrayage de la Honda bénéficie d'une commande très douce, mais on remarquera qu'il colle énormément à froid. En outre sa progressivité, si elle n'est pas catastrophique, n'est pas non plus excellente et mériterait d'être améliorée. La boîte à cinq rapports est convenablement étagée et bénéficie d'une sélection assez ferme mais néanmoins précise. On ne loupe pas de rapport, le point mort se trouve assez facilement et à la limite on peut kicker avec une vitesse engagée... si du moins on arrive à tenir le levier d'embrayage tout en enfonçant le kick, vue la difficulté déjà annoncée du

démarrage.

L'embrayage de la Yamaha est tout aussi doux que celui de la Honda. Il ne colle pratiquement pas à froid et sa progressivité est un poil meilleure que celle de la Honda. Quant à la boîte son étagement est également parfait à l'usage, même si, sur le papier, on pourrait penser qu'il y a un petit trou entre la quatrième et la cinquième. En fait le couple important du moteur gomme ce léger trou.

La sélection est très précise et encore plus douce que celle de la Honda.

COUPLE

Si le couple de la Honda est inférieur en chiffre à celui de la Yamaha, dans la pratique, en reprise, à bas régime, grâce à sa démultiplication finale plus courte, la Honda a des reprises presque aussi rapides que celles de la Yamaha. Ceci dit, à l'accélération

depuis les bas régimes, le moteur prend ses tours avec beaucoup de douceur et d'ontuosité.

Le couple de la Yamaha est supérieur à celui de la Honda à bas régime. Dans la pratique cela se traduit par un bon coup de pied aux fesses lorsqu'on remet les gaz et par une accélération plus vive que celle de la Honda. Mais ça se joue à un «chouilla» car la démultiplication finale un peu longue ne permet pas d'exploiter au mieux ce couple à la reprise. On remarquera encore que la reprise est plus brutale que sur la Yamaha.

PUISSANCE

Les accélérations de la Honda sont très vives et le bon étagement de la boîte permet de monter tous les rapports sans perdre beaucoup de tours entre chaque vitesse. En fait avec le couple important il n'est jamais utile de tirer à fond sur les intermédiaires pour se «lever du milieu». La vitesse de pointe en habits assez seyants avoisine les 150 km/h au compteur, et si l'on s'efface un peu en se couchant presque sur le réservoir, ça grimpe encore de presque 5 km/h.

La Yamaha accélère un poil plus que la Honda et arrive à lui prendre une bonne longueur au passage de la cinquième. Pour la vitesse maxi, c'est également un peu plus vite que la Honda en position effacée et sensiblement identique en position assise. Pas de problème sur route ces deux motos ne se traînent pas.



SUSPENSIONS

Les débattements de la Honda sont très proches de ceux de la Yamaha : identiques à l'arrière, un centimètre de plus à l'avant. La fourche est facilement réglable en pression d'air, de sorte qu'on arrive à obtenir une souplesse excellente. L'amortissement est très bon. À l'arrière la souplesse est tout aussi excellente qu'à l'avant. Quant au réglage de tension du ressort ce n'est pas très facile d'accès. L'amortissement à l'arrière est bien sûr progressif.

La fourche de la Yamaha est également oléopneumatique et se règle tout aussi facilement que celle de la Honda par les deux valves. La souplesse peut donc là aussi se régler et l'amortissement s'avère un poil supérieur à celui de la Honda. À l'arrière le Cantilever n'offre pas un amortissement progressif. Sa souplesse est moins importante que celle du Pro-Link mais dans les cas extrêmes l'amortissement paraît un peu meilleur.

CONFORT

Au sujet de la position on pourrait épiloguer et tel ou tel pilote préférera telle ou telle forme de guidon. Remarquons simplement qu'avec la Honda la position se rapprocherait de celle d'une moto d'enduro à l'exception des repose-pieds placés assez bas et en avant. À l'usage le confort apparaît assez nettement exceptionnel en raison de l'absence totale de vibration, de l'extrême qualité de la selle qui s'avère très moelleuse et absorbe bien, des suspensions souples qui effacent, littéralement tous les obstacles qu'on peut rencontrer sur la route. La moto avale tout ça comme une voiture américaine.

Pour la position avec la Yamaha, le guidon donne vraiment l'impression qu'on est sur une trail-bike, et les repose-pieds là aussi sont assez bas et en avant. La selle est un peu moins moelleuse que celle de la Honda, sans toutefois être dure. On reprochera du reste aux deux selles d'avoir des sangles mal placées qui arrivent à être gênantes sous les fesses lorsqu'on se recule sur la moto. Quant aux

suspensions, elles réagissent plus sèchement sur les petits dénivelés des routes que celles de la Honda et feront, à la limite, un peu plus sautiller la moto.

TENUE DE ROUTE

Sur les routes très viroleuses, la Honda est assez à l'aise de par sa maniabilité. Si en plus ces routes

on remarquera que la moto a tendance à pomper légèrement sur ses suspensions et à louvoyer de façon tout de même très douce. Enfin les pneus de la Honda sont certes mixtes, mais paraissent meilleurs en tout-terrain que sur la route, où leur adhérence, sans être mauvaise, leur donne un peu tendance à glisser, ce qui se sent



sont parsemées de nids de poules et autres différences de raccordement, la Honda y sera à peu près insensible en raison de ses suspensions très souples qui avalent bien ces petites inégalités. De la sorte elle aura une tenue de cap précise à vitesse moyenne et se montrera très précise et facile à changer de trajectoire. Dans les courbes rapides, prises à vitesse plus élevée (90 km/h ou plus) la tenue de cap sera un peu plus hésitante :

dans les grandes courbes.

Sur toutes les petites routes la Yamaha est moins maniable que la Honda et en outre ses suspensions absorbent moins les petites inégalités, de sorte qu'elle se trouve moins à l'aise, mais précise et ne permet pas de faire tout ce qu'on peut faire avec la Honda. En revanche dans les grandes courbes rapides la Yamaha vire vraiment comme sur un rail. Ses pneus, au contraire de ceux de la Honda, sont

plus à l'aise sur le bitume qu'en tout-terrain et lui accordent donc une excellente adhérence. Toutefois lorsqu'il y a des différences de raccordement du revêtement, on note une légère tendance aux louvoiements qui se résorbent d'eux-mêmes au bout de quelques dizaines de mètres. La Yamaha est donc moins agréable sur les routes à



très basse vitesse que la Honda, mais elle se rattrape largement à vitesse élevée, où elle s'avère plus taillée pour la route. En outre ce que la Honda aura gagné en entrée de courbe au freinage (voir ce chapitre), la Yamaha le récupère par une meilleure accélération en sortie.

MANIABILITÉ

Sur la Honda, comme du reste sur la Yamaha, on aurait aimé avoir un meilleur rayon de braquage. Ici

c'est tout juste moyen et ça ne permet de faire des demi-tours d'un seul coup que sur des chemins pas trop étroits. Ceci dit la Honda est un peu plus maniable à basse vitesse que la Yamaha surtout en raison d'un moteur plus onctueux en bas et qui donne moins d'à-coups à l'accélération, ce qui permet de mieux doser les gaz et de passer donc sur une trajectoire très serrée sans risquer d'élargir. En outre la Honda paraît aussi plus à l'aise en raison de la position de conduite debout plus naturelle que celle de la Yamaha et qui permet éventuellement de délester plus facilement l'avant.

À la XT aussi nous reprocherons un rayon de braquage insuffisant. Lorsqu'on tourne à plat on a une direction tout aussi légère que celle de la Honda (plus rien à voir avec la direction camionesque des anciennes XT 500). Mais en fait le moteur assez brutal à l'accélération peut faire élargir d'une trajectoire assez serrée. Enfin il est moins agréable de piloter

debout qu'avec la Honda et moins amusant de délester.

MOTRICITÉ / ADHÉRENCE

En ce qui concerne le pneu de la Honda, il nous a plus convaincus en tout-terrain que celui de la Yamaha. Il procure alors une adhérence très bonne. Les suspensions très souples sont un gage important d'avoir une bonne adhérence lorsque le sol est très défoncé et le Pro-Link absorbera justement toutes ces dénivellations sans faire rebondir la roue arrière. Pour la motricité, le moteur très onctueux en bas a toutefois moins de couple à très bas régime que celui de la Yamaha. Mais il n'est absolument pas brutal et permet dans les cas très délicats de réaccélérer très progressivement en conservant le maximum d'adhérence à la roue, augmentant ainsi sa motricité.

La moins bonne adhérence de la Yamaha sur des terrains particulièrement délicats vient à la



fois du pneu et de la suspension arrière qui a tendance à sautiller sur les petits dénivelés. La motricité bénéficie d'un moteur ayant beaucoup de couple lorsqu'on passe sur un filet de gaz. Mais lorsqu'on doit réaccélérer, les chevaux arrivent un peu plus brusquement que sur la Honda, et cela risque de faire perdre l'adhérence plus facilement.

STABILITÉ

Il est évident que les trail-bikes n'auront jamais la stabilité des motos d'enduro et ce n'est pas en comparaison avec ces dernières qu'il faut les juger. La stabilité de la Honda est donc assez moyenne dans l'absolu, mais la moto se récupère assez facilement en cas d'écart par ses suspensions souples et le peu de peine qu'on a à la maîtriser parfaitement.

À la limite la Yamaha sera plus précise dans certains cas que la Honda (lits de torrents etc...), mais si l'on fait un écart les réactions du Cantilever feront sauter la roue arrière et il sera plus délicat de se récupérer.

FREINAGE

La Honda a un frein moteur

important qui suffira dans bien des cas pour se ralentir. Le frein arrière est moyen, comme sur la plupart des motos de cette catégorie. Mais elle a un frein avant exceptionnel pour la catégorie. Le double came est extrêmement progressif, donc très facilement dosable en tout-terrain, et de plus il est très puissant, ce qui se ressent essentiellement sur la route où la XLR freine mieux que les autres trail-bikes du marché ! Ça sort vraiment de l'ordinaire.

Le frein moteur de la Yamaha est légèrement supérieur à celui de la Honda et constitue un agrément exceptionnel à l'usage. Le frein arrière est tout-à-fait comparable en efficacité (puissance, douceur, progressivité) à celui de sa rivale. Mais le frein avant, lui, n'a pas, loin de là, le mordant du double came Honda, sans être critiquable en ce qui concerne sa progressivité. Mais sur la route il est un peu moins rassurant.

GRANDES COURBES

La Honda s'affaisse sur ses suspensions souples et a tendance, dans les grandes courbes de tout-terrain, à avoir un

comportement un peu flottant (mais pas dangereux du tout ni même seulement inquiétant) ce qui lui ôterait peut-être un peu de précision à grande vitesse.

Les suspensions plus raides de la Yamaha lui permettent de garder plus de précision dans les grandes courbes, à condition toutefois de ne pas y trouver d'ornière traversière, auquel cas le Cantilever va réagir assez brutalement, faisant ruer la roue arrière.

CONSOMMATION

Les deux moteurs sont particulièrement sobres. Celui de la Honda encore plus que celui de la Yamaha. Sur route on pourra parfaitement se tenir en dessous de 5 litres aux 100, et sans se traîner. En tout-terrain il faudra compter environ 1 litre à 1,5 litre de plus.

En tout-terrain la Yamaha va consommer exactement ce que consomme la Honda, mais, bizarrement, sur route elle nous a toujours réclamé un demi-litre de plus.

CONCLUSION

Les trail-bikes ont évolué. La Honda 500 XLR est nettement plus



efficace que la XLS surtout en ce qui concerne la partie-cycle désormais tout-à-fait adaptée au tout-terrain. La Yamaha XT 500 a progressé quant à elle à la fois sur le plan du moteur tout nouveau que sur celui de la partie-cycle où elle n'a plus rien à voir avec la XT 500. Finie l'impression de conduire en camion. L'avant est léger et précis. Ceci dit les 500 trail de la nouvelle génération ne sont pas taillés exclusivement pour le tout-terrain. Ce sont avant tout des engins polyvalents tout aussi agréables en ville et sur route (à partir du moment où l'on a bien assimilé la technique du démarrage) que sur les chemins et chantiers. On a dit à leur sujet que c'étaient des motos de rallye. Et c'est vrai que ce type d'utilisation leur convient bien. Ceux qui sont tentés par les expéditions sahariennes ou, plus modestement, par une traversée de la France en empruntant les pistes pourront les acheter sans hésitation. Quant à savoir laquelle de la Honda ou de la Yamaha leur conviendra le mieux, c'est une question sans réponse. Car avec des caractères très différents, des points forts et des points faibles parfois opposés, nous n'avons, nous-mêmes, pas réussi à les

départager. Honda ou Yamaha ? Peut-être celle vers laquelle le cœur (à défaut de la raison) vous incline

naturellement.

Texte : B. Gérin
Photos : J.C. Hermant

FICHES TECHNIQUES HONDA 500 XLR

Moteur	mono 4 T. 1 ACT 4 soupapes
Cylindrée	497 cm ³
A x C	89 x 80 mm
Compression	8,6
Allumage	électronique
Carburateur	1 Keihin 32 mm
Puissance	33 ch. à 6500 t/mn
Couple	3,98 mkg à 5000 t/mn
Transmission primaire	engrenage
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	à 5 rapports
1ère	1 - 2,641 — 34,1 %
2ème	1 - 1,647 — 51,0 %
3ème	1 - 1,250 — 67,2 %
4ème	1 - 1,000 — 84,0 %
5ème	1 - 0,840 — 100,0 %
Transmission secondaire	chaîne
Cadre	simple berceau interrompu
Suspension AV	fourche oléo-pneumatique
Débattement AV	215 mm
Angle colonne direction	29°
Chasse	118 mm
Suspension AR	Pro-Link amort-oléo-pneumat
Débattement AR	190 mm
Pneu AV	3.00 S 21
Pneu AR	4.60 S 17
Frein AV	tambour double came 130 mm
Frein AR	tambour simple came 130 mm
Longueur	2110 mm
Largeur	865 mm
Hauteur	1260 mm
Hauteur de selle	885 mm
Empattement	1405 mm
Garde au sol	270 mm
Réservoir	10 litres
Poids total avec 2 l. ess.	139 kilos
Poids AV	60 kilos
Poids AR	79 kilos
Prix	15 357,00 F.

YAMAHA XT 550

mono 4 T. 1 ACT. 4 soupapes
558 cm ³
92 x 84 mm
8,5
électronique
2 Mikuni 26 mm
38 ch. à 6500 t/mn
4,5 mkg à 5500 t/mn
engrenage
multidisque en bain d'huile
à 5 rapports
1 - 2,307 — 33,7 %
1 - 1,588 — 48,9 %
1 - 1,200 — 64,7 %
1 - 0,954 — 81,4 %
1 - 0,777 — 100,0 %
chaîne
simple berceau interrompu
fourche oléo-pneumatique
205 mm
28° 10'
115 mm
Cantilever amort. oléo-pneumat
190 mm
3.00 S 21
4.60 S 18
tambour simple came 150 mm
tambour simple came 150 mm
2260 mm
860 mm
1180 mm
860 mm
1405 mm
250 mm
11,4 litres
138 kilos
60 kilos
78 kilos
17 232,00 F.