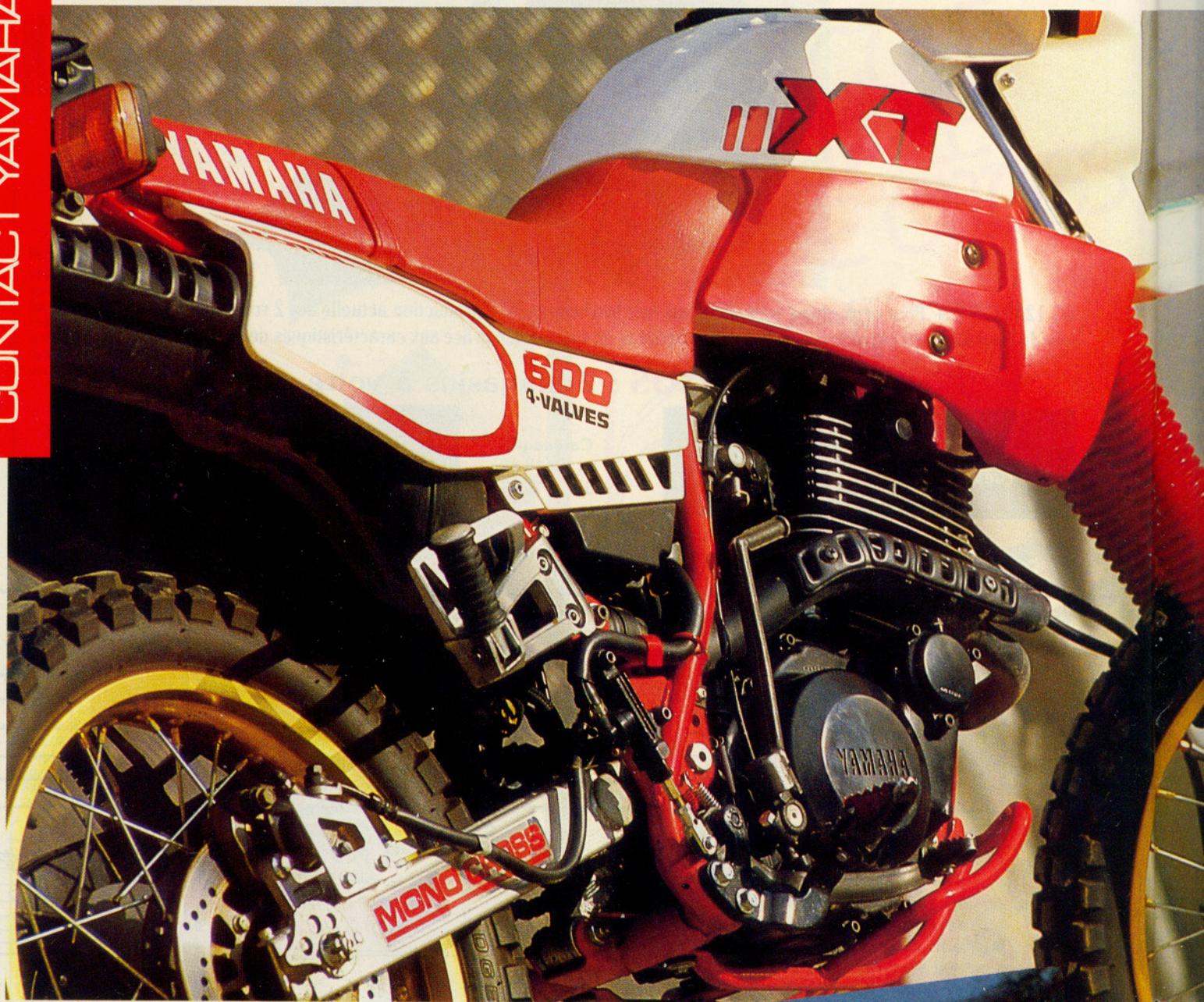
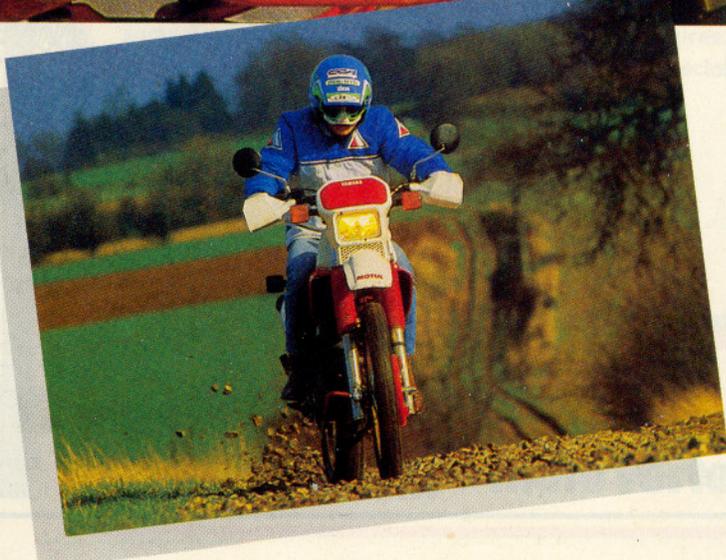


DU FREIN, MAIS TOUJOURS PAS

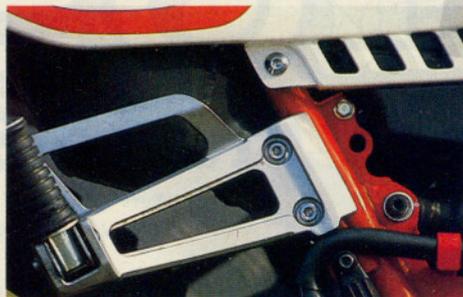
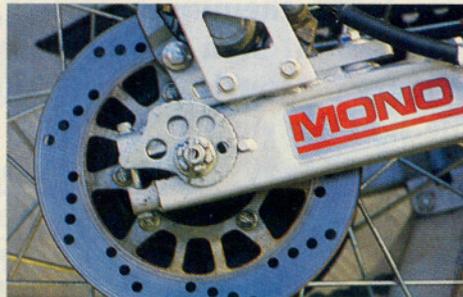


Quand Yamaha a modernisé sa Ténéré l'an dernier, la XT 600 « normale » s'est trouvée quelque peu oubliée. Une telle injustice ne pouvait durer, la voici aujourd'hui réparée avec l'arrivée d'une nouvelle XT, techniquement et esthétiquement améliorée comme l'a été la Ténéré. A ce détail près : la Yam « petit bidon » se démarque toujours au kick exclusivement...



PAS DE DEMARREUR

Par Eric Breton. Photos P. Massias



XT 600 new look : bon look !
Nouveau, le superbe frein à disque arrière.
Nouveau, les platines-support de repose-pieds passager.
Nouveau, les grandes ouïes de refroidissement du haut moteur montées sur le réservoir de 13 litres.

Inutile, je pense, de revenir sur le caractère moteur, on connaît l'engin. Un bon moteur, on le sait. Ce qu'il y a de vraiment nouveau, hormis le look, c'est la position de conduite (un peu) — et elle n'appelle aucun commentaire particulier ni désobligeant — et surtout le frein arrière, puissant, agréable, efficace.

Au total, une machine jolie et sympa, mais savez-vous le plus important ? Elle ne coûte que 26 000 francs. C'est-à-dire que chez les 600 petit réservoir, elle est de loin la moins chère. Et que l'absence de démarreur est compensée par 2 800 francs (KLR) voire 3 100 francs (XLRM) de moins à l'achat. Ce qui permet d'investir dans une paire de bonnes godasses...

FICHE TECHNIQUE

Moteur :

Type : monocylindre 4 temps, simple arbre, refroidi par air, 4 soupapes.

Alésage x course : 95 x 84 mm.

Cylindrée : 595 cm³.

Puissance maxi. : 45 ch à 6 500 tr/mn.

Couple maxi. : 5,1 mkg à 5 500 tr/mn.

Alimentation : double carbu TK Ø 27 + 28 mm.

Allumage : électronique.

Lubrification : carter sec.

Mise en route : kick.

Transmissions :

Primaire : par engrenages, rapport 2,387 : 1.

Boîte de vitesse : 5 rapports.

Secondaire : par chaîne, rapport 2,600 : 1.

Partie-cycle :

Suspension AV : fourche téléhydraulique, déb. 255 mm.

Suspension AR : monochoc Monocross, déb. 235 mm.

Freins AV-AR : simple disque hydraulique.

Longueur : 2 210 mm.

Largeur : 855 mm.

Empattement : 1 440 mm.

Hauteur de selle : 860 mm.

Garde au sol : 265 mm.

Poids à vide : 140 kg.

Prix : 25 995 F clés en main.

Importateur : Sonauto.

Eh non, pas de démarreur sur la nouvelle XT : Yamaha, à l'inverse de ses concurrents directs Honda et Kawa (et leurs XLRM et KLR), joue à fond la différenciation modèle « léger »/modèle « lourd » entre ses 600 trail.

La XT hérite aujourd'hui des modifs mécaniques qu'a reçus la Ténéré l'an dernier, à savoir de plus grosses soupapes et un carburateur secondaire agrandi (Ø 28 mm au lieu de 27). Le système de sélection de boîte de vitesses est également modifié et le silencieux d'échappement redessiné, mais la mise en route s'effectue toujours grâce aux muscles du pilote, et pas seulement ceux du pouce droit.

Côté partie-cycle, on note d'abord un nouveau look, dû à un réservoir — qui a gagné en contenance (13 litres) et se pare de nouveaux logos

et de nouvelles écopes canalisant l'air vers le haut du moteur — ainsi qu'à une nouvelle plaque-phare et un nouveau garde-boue arrière. On remarque aussi de superbes platines de fixation des repose-pieds passager suspendus... et, surprise, un frein à disque arrière. Là, la XT marque des points par rapport à la Ténéré !

Le véritable esprit trail

Après toutes ces Transalp et autres bestiaux grand large, ça fait drôle de retrouver le trail « de base ». Et ce n'est pas si désagréable, même s'il faut s'activer sur le kick, ce dont on avait un peu perdu l'habitude.

Ah, une moto fine, légère, maniable !...