

LA MOTO DU DESERT

*Les grandes courses africaines,
et notamment le « Paris-Dakar » ont obligé les constructeurs
à concevoir de nouvelles motos ou à faire évoluer
leur gamme tout-terrain. Cette surenchère
technologique permet aujourd'hui le lancement
sur le marché de remarquables machines,
à l'image de la nouvelle
Yamaha 600 ZXT.*

par
CHRISTIAN DELHAYE



YAMAHA 600 ZXT TENERE

*Copie conforme
du prototype engagé
au dernier rallye Paris-Dakar,
la 600 ZXT est l'exemple
parfait du gros « trail-bike »
moderne, à l'aise sur
tous les terrains.*

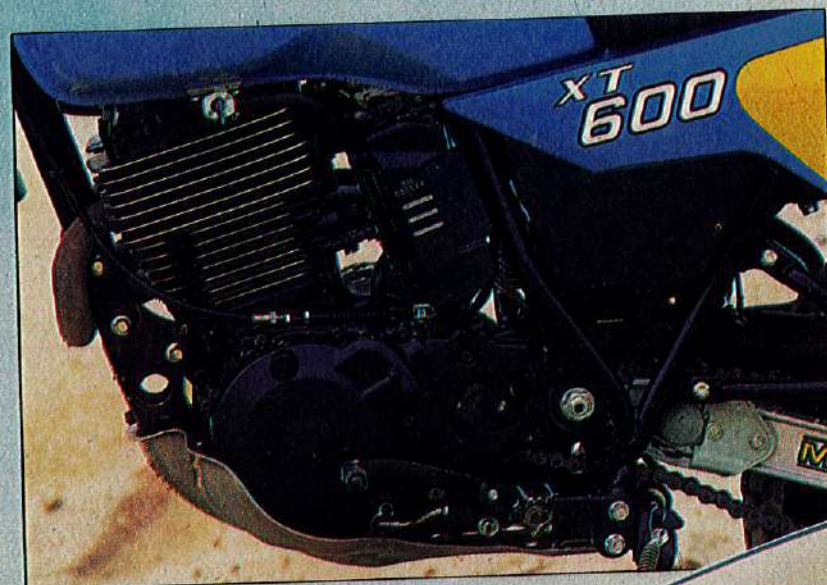
Ténééré... L'enfer, la fournaise, la tourmente, le sable brûlant. Pour affirmer sa vocation sans équivoque, la nouvelle 600 XT a hérité du nom du désert africain le plus difficile à traverser. Mais il suffit d'étudier la moto de plus près pour convenir que ce titre, a priori prétentieux, n'est pas usurpé : d'origine, la Yamaha reste sans aucun doute la seule moto capable d'affronter les pistes infernales, les longues distances, sans ravitaillement.

Pour réussir ce prodige, la firme aux trois diapasons a tout simplement développé les qualités tout-terrain de son modèle. La XT n'est plus une machine essentiellement routière se comportant honnêtement en tout-terrain, mais plutôt une moto d'enduro, robuste, suffisamment civilisée et performante pour offrir aussi d'excellentes prestations en utilisation routière. En fait, tout s'est passé comme si la démarche qui présidait jusque-là à l'élaboration des « trails-bikes », avait été inversée. On peut également faire remarquer que la « Ténééré » de série demeure une copie quasi conforme du prototype du dernier « Paris-Dakar », (la préparation course en moins), la fabrication de la moto de Monsieur-tout-le-monde ayant été lancée parallèlement au programme des rallyes.

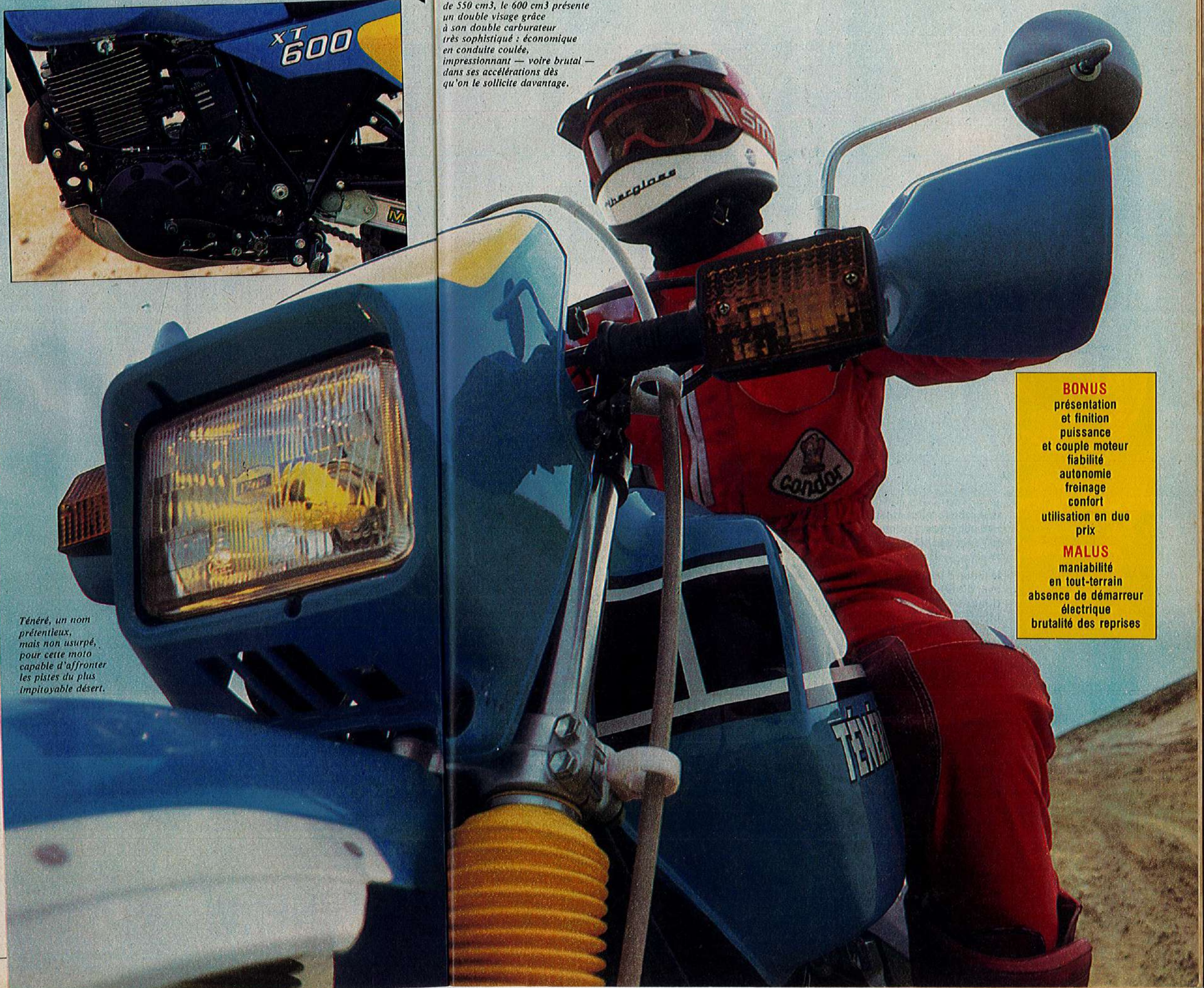
Si le 600 cm³ constitue une évolution normale du monocylindre de 550 cm³ que nous avons essayé au Japon, il faut bien reconnaître que le point fort de la « Ténééré » réside dans sa partie cycle, dotée de tous les raffinements techniques propres aux disciplines tout-terrain. La machine est ainsi équipée du nec-plus-ultra en matière de suspension arrière, le « monocross » à flexibilité variable, composé d'un amortisseur unique placé sous le réservoir et qui fonctionne sous la poussée de biellettes de renvoi. La fourche télehydraulique, assistée par air, reste un autre apport du cross et de l'enduro, puisqu'elle est empruntée à la 490 IT, qui se distingue chaque année à l'enduro du Touquet. Une dernière innovation concerne le freinage, confié, à l'avant, à un disque perforé, comme sur la grosse KTM enduro. Il est à noter que ce type de freinage est appelé à se généraliser en tout-terrain et qu'on le trouve déjà sur les Kawasaki de cross et les Honda de Grand Prix notamment.

D'autres équipements viennent améliorer considérablement les possibilités de la XT. On trouve notamment une selle cross et un réservoir Jumbo de 30 litres, cloisonné intérieurement, et qui autorise, selon le tempérament du conducteur, 500 à 600 km d'autonomie. En vue des randonnées lointaines, c'est un atout maître dans la panoplie de la « Ténééré ». Dans le même ordre d'idées, on trouve des soufflets de protection de tubes de fourche, un sabot moteur, des protège-mains en matière plastique souple, une tension de chaîne facilitée par des « escargots », un

Ténééré, un nom prétentieux, mais non usurpé, pour cette moto capable d'affronter les pistes du plus impitoyable désert.



Evolution du monocylindre de 550 cm³, le 600 cm³ présente un double visage grâce à son double carburateur très sophistiqué : économique en conduite coulée, impressionnant — voire brutal — dans ses accélérations dès qu'on le sollicite davantage.



BONUS
présentation
et finition
puissance
et couple moteur
fiabilité
autonomie
freinage
confort
utilisation en duo
prix

MALUS
maniabilité
en tout-terrain
absence de démarreur
électrique
brutalité des reprises

FICHE
TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre 4 temps, refroidi par air, simple ACT 4 soupapes, balancier anti-vibrations — Cylindrée exacte : 595 cm³ — Alésage/Course : 95 × 84 mm — Puissance maxi : 42 ch à 7 000 tr/mm — Lubrification : carter sec, radiateur de refroidissement — Allumage : électronique CDI — Carburateur : YDIS, double carburateur — Démarrage : kick couplé avec décompresseur.

TRANSMISSIONS

Embrayage : multidisque en bain d'huile — Boîte de vitesses : 5 rapports — Secondaire : chaîne.

PARTIE CYCLE

Cadre : tubulaire simple berceau — Suspension AV : fourche télehydraulique + air, axe déporté, déb. 260 mm — Suspension AR : monocross à flexibilité variable, déb. 260 mm — Frein AV : simple disque — Frein AR : tambour — Roues AV et AR : 300 × 18 et 460 × 18.

CARACTERISTIQUES

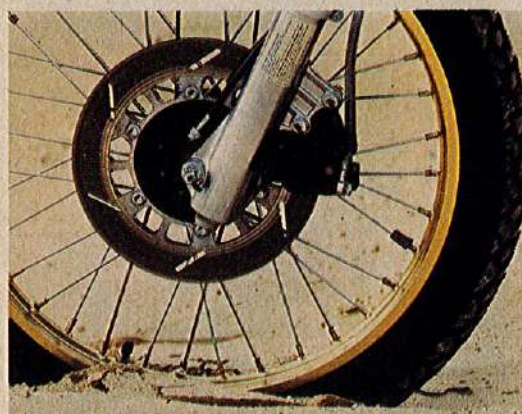
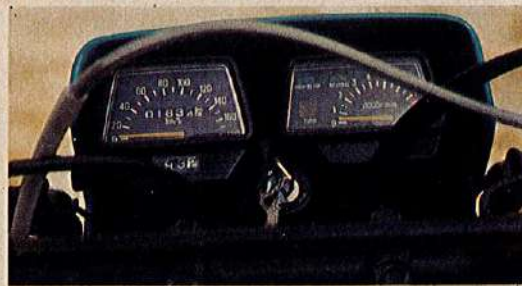
Longueur : 2 220 mm — Largeur : 890 mm — Empattement : 1 430 mm — Hauteur : 890 mm — Poids : 135 kg — Réservoir : 30 l — Garde au sol : 265 mm — Vitesse maxi : 160 km/h — Consommation moyenne : 6 l/100 km — Prix : 20 644 F clés en main.

... les soufflets de protection sur les tubes de fourche, le tableau de bord digne d'une vraie routière, le frein à disque à l'avant ou encore les repose-pieds suspendus pour le passager.

des carrières, les sentiers boueux de la Brie, les suspensions, redoutables d'efficacité, digèrent tout, absolument tout, sans jamais compromettre le confort d'utilisation : les irrégularités, les nappes de sables, les lits de pierres sont avalés en souplesse, avec une facilité déconcertante. Sur la tôle ondulée, il est ainsi possible d'adopter une allure soutenue tant la stabilité met en confiance. La XT affectionne également de sauter creux et bosses, se recevant en douceur, à condition d'avoir pris un élan suffisant pour soulever les kilos de la machine. Avec l'amortisseur arrière progressif, les obstacles deviennent une simple formalité. Les seules difficultés que nous avons rencontrées proviennent des pneumatiques d'origine, destinés à une utilisation mixte bitume/sentier. Il est bien évident que les « tétines » des gommes ne sont pas assez proéminentes, que les dessins ne sont pas suffisamment sculptés pour que l'on puisse affronter sereinement le sable mou. Heureusement, la puissance et le couple phénoménal du mono permettent de se sortir énergiquement des nappes sablonneuses ou de la boue.

Très stable, comme nous l'avons dit, la « Ténére » peut donc freiner fort et en ligne, à l'amorce des virages, d'autant que l'on peut compter sur un potentiel conséquent et sur une progressivité de la commande qui permet de doser l'effort exercé sur le levier. En définitive, nous avons seulement trouvé que la « Ténére » manquait de maniabilité dans les épingles. Là, l'empattement rallongé et le poids du carburant se font sentir et il faut avoir une bonne condition physique pour évoluer sur un circuit improvisé. Sur la piste, ce désagrément est nettement moins sensible et il est possible de parcourir de nombreux kilomètres sans être réellement fatigué ! En somme, il est assez facile de lui pardonner ce parti-pris de fabrication qui vise à privilégier la stabilité et le confort. Et comme la « Ténére » n'est pas destinée aux pistes de cross mais aux grands espaces...

La 600 XTZ apparaît donc comme l'un des exemples parfaits de ce que sera le gros trail idéal des années 1980. Elle incarne simultanément la routière, la pistarde et dans une certaine mesure, la moto d'enduro. En clair, elle est à l'aise sur tous les terrains, dans tous les domaines et sans être la meilleure dans chaque discipline, capable de tout faire avec brio. N'est-ce pas la définition même du trail-bike ? Par rapport à la concurrence, la Yamaha offre plusieurs avantages, parmi lesquels le réservoir de grande contenance, les repose-pieds de passager suspendus (duo possible) et un degré de finition et d'équipement hors pair. C'est pourquoi la Yamaha se pose comme une véritable moto de raid, capable d'effectuer un voyage lointain dès sa sortie de caisse et sans réclamer de préparation spéciale. Et puis, « Ténére » n'est-il pas le meilleur nom pour faire rêver les passionnés d'aventures ? ■



tissent un confort étonnant, épaulé par une selle moelleuse et bien rembourrée. Et comme les repose-pieds du passager sont suspendus, la « Ténére » est même le seul trail actuel qui accepte sans rechigner les déplacements, voire les randonnées, en duo.

A nous pistes et chemins

Agréable sur l'asphalte, la Yamaha se montre beaucoup plus efficace dès que l'on quitte le réseau routier traditionnel, on s'en doute. Mais avant de quitter le goudron pour la poussière des chemins, il convient d'aborder les aspects de la mise en route qui, traditionnellement sur un gros monocylindre, pose un certain nombre de problèmes auxquels n'aiment pas se heurter les néophytes. Ici, un décompresseur automatique a été couplé à la pédale de kick. A froid, il suffit d'actionner la commande de starter, de kicker à vide puis de lancer un coup de jarret avec conviction. Avouons que le moteur s'ébroue généralement aussitôt, mais il faut bien prendre la précaution de ne pas noyer la bougie sous peine de s'exposer aux caprices et aux facéties d'un démarrage éprouvant.

A quand le démarreur électrique ? La partie cycle d'enduro, inspirée de la 490 IT, fait merveille sur tous les types de terrain. Sur les pistes d'Ile-de-France, les sables



démontage ultra-rapide de la roue arrière, des clignotants montés souples et un porte-bagages adopté en série.

Comme sur les autres motos de la gamme, le motard bénéficie d'une finition sans reproche, d'une instrumentation complète et fonctionnelle et d'une extrême qualité d'ensemble. Bien que fondamentalement destinée à l'aventure, la 600 Yamaha se révèle étonnamment civilisée.

Un confortable chameau

Comme nous l'avons déjà souligné, le mono de 600 cm³ est une évolution du 550 élaboré il y a deux ans par l'usine d'Hammatsu. On retrouve logiquement une distribution — constituée d'un simple arbre à cames en tête d'une chaîne Hy-vo et de quatre soupapes — qui permet d'atteindre des régimes élevés. Le moteur est alimenté par un double carburateur, le premier commandant les gaz jusqu'à mi-ouverture, pour une sollicitation minimum en conduite tranquille. Dans le cadre d'une balade, nous avons pu constater que n'utiliser la mécanique qu'à la moitié de ses possibilités permettait de substantielles économies de carburant et optimisait donc l'autonomie. Ceux qui sont décidés à traverser le Sahara peuvent

donc se rendre facilement à Tamanrasset sans connaître les problèmes de ravitaillement posés par la rareté des stations...

L'entrée en vigueur du second carburateur s'effectue sans aucun temps de latence, mais en revanche avec une certaine brutalité. Le moteur change alors de visage pour offrir des accélérations sur le couple et des vitesses élevées. La 600 XT, grâce à ses 42 chevaux DIN peut atteindre une allure de 160 km/h, ce qui signifie qu'elle peut supporter sans difficulté les trajets routiers et autoroutiers aux vitesses autorisées. Ceci étant, elle montre une nette préférence pour les trajets sinueux de campagne et pour les lacets de montagne, un terrain où elle excelle grâce à sa maniabilité, son faible poids (135 kg à vide) et sa garde au sol de trail. Là, elle peut enrouler en souplesse et sur le couple omniprésent, sans qu'il soit obligatoire de jouer du sélecteur de boîte en permanence. L'adoption du frein à disque, de son côté, a avantageusement remplacé le tambour peu convaincant des autres versions. Plus sécurisante et efficace, la XT peut aujourd'hui exploiter un potentiel réel. Néanmoins, sur route sèche, elle se montre handicapée par les suspensions tout-terrain : la fourche plonge trop tandis que le « monocross » pousse énergiquement vers l'avant. En revanche, ces mêmes suspensions garan-



Photos ci-dessus : un remarquable niveau d'équipement et une finition irréprochable pour cette machine pourtant taillée pour l'aventure. Notons en particulier le réservoir « Jumbo » de 30 litres, qui donne une autonomie pouvant atteindre 600 km...