

DOSSIER XT 500

2^e PARTIE



ESSAI DE 3 KITS MOTEUR 600 J.P.X & RAYER LES BOULETS DE CANON

Comme à la parade, quatre XT roulent côte à côte sur une large nationale.

Au centre, les 600 Rayer et JPX, 146 kg tous pleins faits, respectivement 30,7 ch et 30 ch à la roue arrière.

A droite, la 540 Wiseco, même poids, 25,3 ch. A gauche, la 500 standard, 23,5 ch. Cinquième, 3500 tours-minute. Au signal, on ouvre !

Les 600 détaient, oubliant proprement les deux autres, et s'en vont caracoler ensemble. Lorsque le compte-tours atteint 5000, elles ont déjà une cinquantaine de mètres d'avance. Derrière, peu à l'aise dans les bas régimes, la Wiseco est à son tour en train de prendre le large. Mais les 600 sont trop loin, irrattrapables.

Par Bruno Fischer et Harald Ludwig

Assez époustoufflants, ces deux 600. Strictement plus rien à voir avec le 500 d'origine. Des reprises bien plus vigoureuses, des accélérations à couper le souffle, ce XT conservant la relative brutalité qui fait son charme : pas plus efficace qu'un nouveau 550, peut-être, mais beaucoup plus fort au niveau des impressions, la « patate » à l'état pur !

Après avoir dans un premier temps expérimenté le simple rechemisage et réalésage du cylindre, Christian Rayer (ancien champion de France de Trial, et patron de Moto 92) en est venu finalement à la même solution que JPX, à savoir la fonderie d'un nouveau bloc cylindre plus gros. En fait, comme on va le voir dans la description technique, ces deux kits sont jumeaux, c'est pourquoi nous les avons regroupés dans le même article.

Comment ça fonctionne

Les 600 JPX et Rayer -570 cm³ réels, en fait- sont des kits de suralésage, c'est-à-dire que le gain de performances qu'ils proposent s'obtient en augmentant la cylindrée originale de la 500 et par voie de conséquence le volume de gaz admissible dans la chambre de combustion.

L'alésage passe donc de 87 mm à 93 mm ce qui demande une chemise différente de celle

dans laquelle coulisse le piston d'origine. Une des preuves du sérieux avec lequel ces kits sont réalisés est que cette plus grosse chemise prend place dans un nouveau cylindre plus gros également.

La raison ? C'est qu'avec l'augmentation de l'alésage, si l'on avait conservé pour la nouvelle chemise le cylindre d'origine, ce dernier n'aurait pas offert suffisamment de matière tout autour pour éviter des déformations de l'ensemble chemise/cylindre à forte température... ce qui aurait posé des problèmes d'étanchéité, si ce n'est pire. Les cylindres « manufactured by JPX » ou « by Rayer », même si leur aspect extérieur est légèrement différent, sont donc visiblement plus gros et plus trapus, ce qui confère au mono un air de noblesse très « gromonique »...

La pose

La pose du kit demande la dépose du moteur... Eeeeh oui, l'embase du cylindre, car avec l'augmentation de diamètre de la chemise, celle-ci ne peut plus s'enfoncer dans le bas moteur.

Pour remédier à cela, deux solutions : La première consiste à démonter totalement le bas moteur et à porter les carters chez un rectificateur afin que celui-ci les usine en fonction de la nouvelle chemise.

La seconde (la plus couramment pratiquée parce que prenant moins de temps donc d'argent) consiste à fraiser les carters sans démonter le bas moteur. Pour cela il faut faire un bouchon étanche en dessous du plan de joint d'embase et autour de la bielle, puis fraiser l'excès d'aluminium à l'intérieur du