



me, dans toutes les conditions, ce que ne fait pas le 500 (pour les perf's, voir prochain article)

Le banc confirme : 7 ch de plus !

Il nous était difficile de comparer sur route les XT JPX et Rayer, cette seconde ayant atteint la fin de son rodage alors que la première avait changé de démultiplication secondaire. Pour Harald, qui avait conduit son JPX avec une démultiplication normale imperceptible, peut-être un tout petit mieux en faveur du Rayer, dont le pot d'échappement avait été travaillé par Moto 92 (boîtier inférieur supprimé, et silencieux découpé, vidé et ressoudé). Encore était-il difficile de savoir si cette différence était psychologique (bruit plus, et même trop élevé) ou réelle. Par rapport à la 500, le même Harald, dont la sagacité nous étonnera décidément toujours (1), estimait la différence à 3 ch environ. Verdict du banc : 30,7 ch pour le JPX, 30,7 pour le Rayer, contre 23,6 pour la 500. Ce n'est pas le chiffre absolu qui est intéressant dans ce cas, mais plutôt la différence relative entre trois moteurs passés sur le même banc. Pour une transformation aussi simple, dans la mesure où elle ne nécessite aucune pièce spéciale et un minimum de réglages, c'est un résultat tout à fait satisfaisant !

Les XT 600 ? Ça marche !

A ce jour, la JPX compte 10.000 km sans le moindre pépin. La consommation d'huile est

inférieure à celle d'une 500 standard (merci le U-Flex !), la consommation d'essence n'a pas bougé et reste toujours aussi raisonnable (5 à 6,5 l aux 100), et... tout va bien, merci ! Quant au Rayer, s'il ne compte que 3.000 km, il semble parti sur les mêmes traces que le JPX : même consommation d'huile quasi nulle, et apparemment, même robuste.

Si la transformation peut paraître tout de même onéreuse, elle vaut en tous cas certainement le coup à l'occasion d'un réalésage ou d'une réfection moteur, ce qui économise une bonne partie de la main d'œuvre, et permet de déduire du prix du kit celui du réalésage et du piston neuf.

Alors... à vous de voir, en attendant le troisième article de la série, où nous parlerons, performances, autres transformations et... légalité.



LE SEGMENT U-FLEX : PEU COURANT, MAIS PAS NOUVEAU

Ce type de segment existe depuis belle burette en automobile ; il est en général monté sur les moteurs qui consomment de l'huile.

Son seul défaut réside dans sa difficulté de montage, si l'on ne connaît pas l'astuce. Avant montage, ce segment présente en effet un diamètre tellement supérieur à celui du cylindre dans lequel il est censé rentrer, que l'on a vu, aux dres d'un mécano de Moto 92, des particuliers en couper un bout pour le monter, et revenir ensuite avec un léger problème de conso d'huile !...

En fait, cette longueur surprenante est tout à fait logique, le U-Flex étant une sorte de ressort qui doit s'expandre dans le cylindre, et qui peut, par conséquent, se contracter. L'astuce pour le monter est la suivante : positionner le segment sur le piston, et passer un fil de fer à l'intérieur du U que constitue sa section. Ensuite, rapprocher les deux extrémités du fil, et les tourillonner à l'aide d'une pince pour plaquer le segment à l'intérieur de la gorge du piston.

On rentre alors le piston avec le segment et son fil dans le cylindre en laissant dépasser le tortillon du fil de fer par l'une des échancrures que présente la chemise, et on coupe.

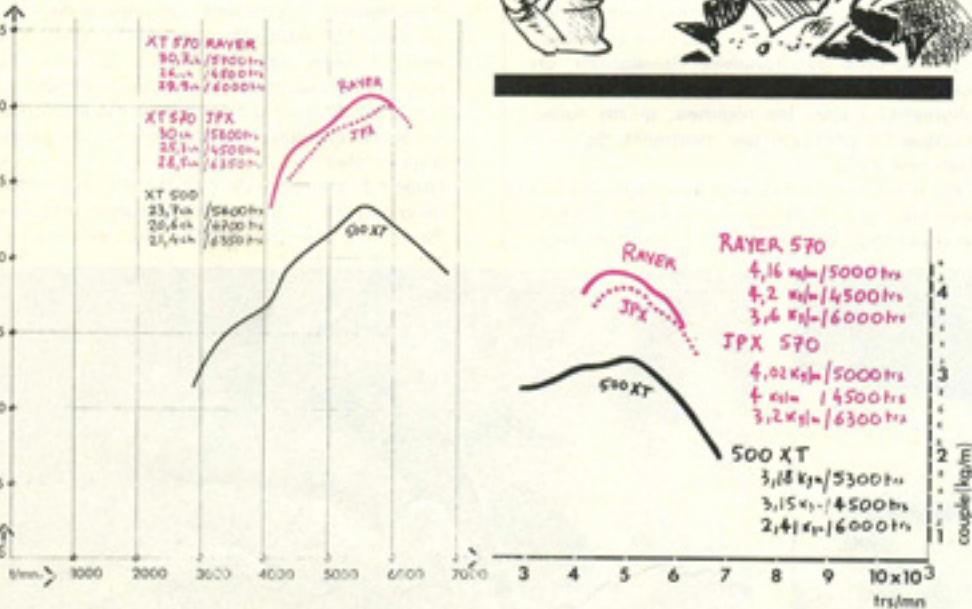
Il suffit alors de remonter l'ensemble piston cylindre sur la bielle, et de positionner axe et circlips. La fin du montage ne pose plus de problèmes particuliers.

FICHE TECHNIQUE KIT 600 RAYER

Fabricant : Moto 92, 11, rue Arthur-Petit, 78220 Viroflay.
 Prix T.T.C. (sans la pose) : 1 900 F environ.
 Elément constitutifs : 1 cylindre avec ses joints, 1 piston avec axe et circlips, 2 segments d'étanchéité, 1 segment racleur type U-Flex, 1 gicleur Ø 240, 1 gicleur ralenti Ø 25, 1 notice de pose.
 Taux de compression : env. 9 à 1.
 Alésage : 93 mm.
 Cylindrée : 570 cm³.
 Cotes réparation : + 0,25 et 0,50.
 Modifications moteurs : fraisage des carters moteurs.
 Options : échappement spécial, arbres à cames et ressorts spéciaux, Mikuni Ø 38, filtre à air spécial, etc...

FICHE TECHNIQUE KIT JPX 570

Fabricant : J.P.X.
 Adresse : B.P. 13, 72320 Vibraye.
 Prix t.t.c. (sans la pose) : 1 800 F environ.
 Eléments constitutifs : 1 cylindre, 1 piston avec son axe et circlips, 2 segments d'étanchéité, 1 segment racleur type U Flex, 1 joint de culasse, 1 joint d'embase, 1 notice de pose, 1 jeu d'autocollants.
 Taux de compression : à peu près identique à l'origine.
 Alésage : 93 mm.
 Cylindrée exacte : 570,6 cm³.
 Cotes réparation : une seule à + 0,5.
 Modifications moteurs : fraisage des carters moteur.



La différence impressionnante avec le 500 standard apparaît clairement sur ces courbes. Malgré son manque de rodage, le Rayer prend un léger avantage sur le JPX, certainement à cause de son pot « vidé ». Reste à savoir si le bruit trop élevé, qui oblige à couper la nuit ou devant les flics justifie ce petit écart, totalement insensible à la conduite... Nous n'avons pas pu descendre plus bas en régime avec les 600, à cause des phénomènes de cliquetis persistants en pleine charge. La différence est également impressionnante à un niveau du couple : 1 m.kg de gagné par rapport à l'origine, sur une valeur modeste dans l'absolu, c'est énorme. Pour rappel, nous avons passé sur le même banc deux 550 XT d'origine. La première, un « canon » exceptionnel, avait « sorti » 31 ch et 3,63 m.kg : la seconde un modèle plus « normal », avait donné pour sa part 29,7 ch et 3,58 m.kg. Les 600 plus puissants que la 550 ? Incroyable mais vrai, rendez-vous dans la troisième partie de cet essai pour les perfs, vous allez voir ce que vous allez voir !

DANS LA TROISIEME PARTIE

- les performances à Montibéry : étonnant !
- Toutes les puissances au banc, avec en plus une 650 JPX et la 550 XT en référence.
- Le tour des autres transformations possibles, moteur et partie cycle.
- La loi et les kits...