

# **moto légende**

LE MENSUEL DE L'ANCIENNE À LA NÉO-RÉTRO

N° 385 FÉVRIER 2026



## **GILERA** **SATURNO** **SPORT 500**



P. 24

### **La meilleure de son temps**



**BMW  
R100 RS**

Reine de  
l'Autobahn P. 40



**YAM' DT 360 vs  
HONDA CL 450**

Trail ou scrambler ? P. 16



**XL 500  
"MOTOSPORT"**

Si seulement Honda  
avait osé P. 58

ISSN 1155-2059 - F: 5,90 € - BEL: 6,50 € - IUX: 6,90 € - CAN: 11,50 \$CA  
SUSSE: 10 CHF - DOM: 6,90 € - ESP/PA: PORT. CONV. : € - TUN: 5,90 AFN

**ÉDITIONS**  
**IK**  
**L 19655 - 385 S-F: 5,90 € - RD**



# PRÉPARATION





**HONDA XL 500  
"MOTOSPORT"**

# Pourquoi Honda n'y a pas pensé ?

Nous sommes nombreux à regretter que certains constructeurs n'aient pas pensé à tel ou tel modèle. Stéphane et Jacques, deux de nos lecteurs, sont allés bien plus loin : ils ont créé de toute pièce leur "chaînon manquant" : une Honda XL 500... Motosport, comme feu la 250 de 1972. Unique !

PAR BERTRAND LEBRUN - PHOTOS FRÉDÉRIC LEMÉ



La déco de réservoir a été réalisée sur-mesure par Valentin Wallet de Wallcomm, à Tartas, dans les Landes.

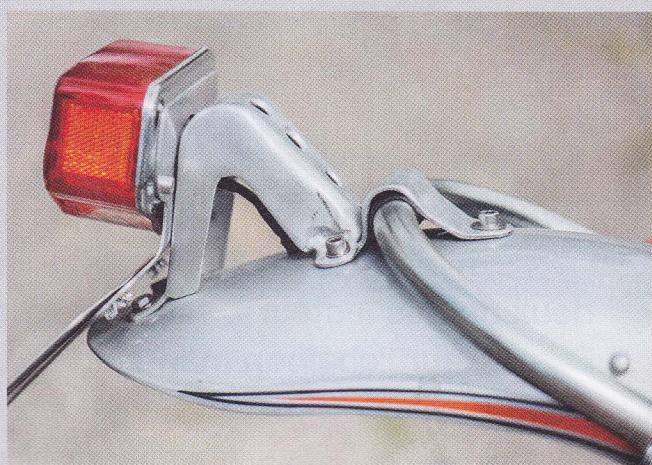
**S**ouvenez-vous. Bien avant l'avènement des gros trails mono quatre-temps, Honda avait exploré cette voie dès 1972 avec une 250 très désirable : la XL Motosport, à arbre à cames en tête et quatre soupapes s'il vous plaît, la première du genre dans cette catégorie. Eu égard à sa cylindrée modeste et à son concept encore nouveau auprès du public (la vogue de la moto verte commençait à France et le concept de *trail-bike* venait à peine d'être inauguré par Yamaha quelques années plus tôt avec la DT-1), la "Grise", comme on l'appelait parfois affectueusement, avait remporté un beau succès d'estime. Et puis... et puis Honda s'était fait damer le pion par Yamaha et sa XT 500 ! On connaît la suite...

Il fallut un peu de temps à Honda pour recoller au wagon de tête, à coup de V-twins arrivés plus tard. Et ce n'est pas la 500 XLS de 1979, avec son énorme roue avant de 23 pouces et son physique un peu ingrat, qui réussit à renverser la tendance. Un jour, un ami de Jacques Rossello lui envoie un photo-montage : une drôle de 500 grise logotée XL... Motosport. Jacques reste bouche bée ! C'est vrai ça, pourquoi Honda n'a-t-elle pas tiré la première en dérivant une 500 de sa "Motosport" ? Fort de ce constat notre lecteur se dit que l'idée ne doit pas rester qu'un montage photo. « *J'avais suffisamment de pièces d'XL 250 Motosport (1972-1976) et d'XL 500 S (1979-1981) pour couvrir l'établissement de mon ami Stéphane Delez* », confie

Jacques. L'auteur du photo-montage, qui n'a pas deux mains gauches, va donc aussi se charger de la réalisation !

### Du sur-mesure !

« Nous avons remonté le temps et créé la 500 Motosport comme si Honda l'avait développée avant que Yam' ne domine le marché, explique Stéphane. Nous souhaitions retrouver les formes arrondies et sensuelles, si typiques des années 1970, qui avaient disparu de la 500 XLS. » La base de cette bécane unique est une 500 XLS d'origine, à l'exception de la partie arrière du cadre, qui a été coupée et remplacée par une boucle en U amovible, comme sur la 250. Le cadre a ensuite été sablé et époxyé (chez RST à La Salvetat-Saint-Gilles), et toutes les vis zinguées.



Le souci du détail : cette "patte" de feu arrière inspirée de la 250 a sans doute été une des plus compliquées à façonner pour Stéphane.



Une des parties les plus compliquées fut bien sûr le pot si caractéristique de la XL 250 qui a servi d'inspiration à cette prépa, avec sa grille de protection perforée.



Chez "Love Moto", l'atelier informel de Stéphane, on construit les motos avec amour !

## “COMME SI HONDA L'AVAIT DÉVELOPPÉE.

La moto donneuse a été entièrement dépouillée de sa carrosserie et celle-ci récréeée de toutes pièces. Réservoir, garde-boue, caches latéraux, selle : tout a été sculpté et fabriqué à la main. « Pour le réservoir nous avons réalisé une maquette combinant le bas du bidon de la XLS et le haut de celui de la 250, élargie de 5 cm et légèrement remodelée. Nous l'avons ensuite envoyée à un spécialiste (Fiberbike.es, en Espagne, NDLR) qui en a fait un réservoir en polyester », confie Stéphane. Idem pour le cache latéral gauche, derrière lequel la boîte à air a été modifiée en conséquence. Notre artiste de la disqueuse a aussi conçu une base de selle et son sellier (Patrick Bigeyre, de Skin Ass Custom Leather, à Toulouse) en a fabriqué la mousse et la housse dans l'esprit de la 250 référence. Bien entendu, la vilaine roue avant de 23 pouces de l'XLS a été échangée pour une jante de 21 pouces permettant de recevoir le petit garde-boue avant de la 250. Quant au guidon chromé il provient – joli pied de nez – d'une... XT 500 !

## Le pot : un tour de force !

Mais nos compères ne sont pas arrêtés là ! Stéphane a aussi fabriqué un support de feu arrière sur mesure, en aluminium, et adapté un phare avant "style Motosport" avec un support inspiré du dispositif d'origine, qui reprend également les fixations support des clignotants. Il a même poussé le "vice" jusqu'à repositionner la clé de contact à gauche, sous le réservoir, comme sur la XL 250 là encore.

## TRÈS ÉLABORÉE

Au tournant des années 1970, les concessionnaires Honda américains étaient conscients que leurs scramblers CL et SL, des twins à double emploi, ne pourraient pas être transformés en motos tout-terrain de compétition. Ils attendaient avec impatience une réponse efficace du n° 1 mondial. Avec la 250 XL Motosport, Honda rejoint ses concurrents sur le nouveau segment des "Dual Purpose", les trails aux États-Unis. Chantre du moteur quatre-temps, Honda choisit bien évidemment la voie du moteur à soupapes. C'est la première moto tout-terrain pratique, produite en série avec un moteur quatre-soupapes et arbre à cames en tête. Une conception qui allait ouvrir une voie encore largement exploitée aujourd'hui ! Censée prévenir les surrégimes (fréquents en tout-terrain), cette technique se traduisait surtout par un agrément d'utilisation hors du commun. Extrêmement souple et disponible sur toute sa plage de régime, la petite XL n'avait pas à rougir de ses modestes 22 chevaux. Fiable, elle bénéficiait aussi d'une finition remarquable. En outre, la XL 250 avait la sobriété d'un chameau. Et pour limiter le poids, principal inconvénient par rapport à la concurrence privilégiant le deux-temps, Honda ne lésine pas sur le choix des moyens : carters moteur en magnésium (introuvable aujourd'hui), jantes et tambours coniques en alu. Bien que cette K0, la plus emblématique, fut remplacée par des modèles beaucoup moins sexy, la 250 XL restera plus de 15 ans au catalogue du premier constructeur mondial, et sera déclinée en de multiples versions jusqu'en 1987.



## PRÉPARATION XL 500 "MOTOSPORT"



XL 500 : un monogramme qu'on trouve normalement avec le suffixe "S" ou "R" !

Mais le plus impressionnant reste l'échappement, la pièce caractéristique de la 250, et tellement éloigné du pot de la 500 XLS, avec son bouclier thermique découpé au laser et façonné de manière à épouser au mieux les formes de la moto. Ce fut, vous vous en doutez bien, un véritable casse-tête pour l'intégrer au plus près du cadre et reproduire l'esthétique de la 250. Le résultat est, vous en conviendrez, superbe, et en plus il fonctionne à merveille ! Le moteur n'a pas nécessité de réfection (c'est un Honda). Il a simplement été nettoyé et repeint...

Et pour coller au mieux au look du modèle inspirant, Stéphane et Jacques ont opté pour la monte de pneus Heidenau trial à petits pavés et au dessin très vintage. Bien évidemment, il fallait revêtir la belle du magnifique Custom Silver Metallic propre à la "Grisette", comme on l'appelait parfois. Appliquée par Daniel Marchesi (Sainte-Foy-de-Peyrolières, Haute-Garonne), il comporte un liséré comme à l'époque, mais orange et non violet pour différer de la 250. Honda n'aurait pas fait mieux ! Restait la touche finale, la cerise sur le gâteau : le logo Motosport 500 sculpté et apposé sur la grille d'échappement.

Au total, en comptant la conception et la fabrication, ce ne sont pas moins de 400 heures de boulot qui ont été nécessaires à la réalisation de ce projet pour le moins original... et abouti. Sans compter les travaux de sous-traitance et de peinture évoqués ! Mais le résultat en valait franchement la chandelle et cette "XL 500 Motosport" semble tout droit sortie du catalogue Honda 1973. Au lieu de ça, Honda sortit une 250 K3 alourdie qui n'arrivait pas à la cheville de sa devancière. Mais on ne refait pas l'histoire... Encore que ! ■

Merci à Laura, le charmant "modèle", pour s'être prêtée au jeu des photos illustrant cet article.

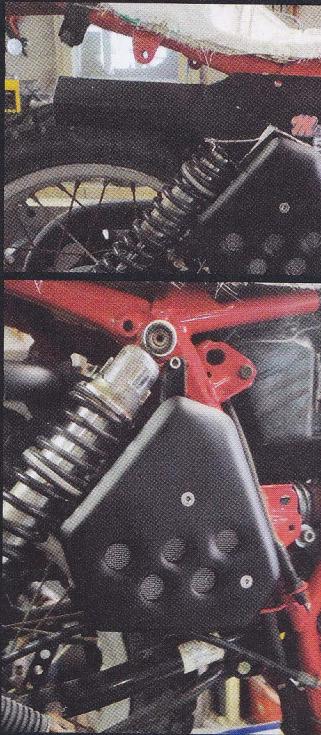


1972 : Jane Birkin pose sur la XL 250 tout de jeans vêtue. Plus de 50 ans après, nos amis se sont amusés à rejouer la même scène avec leur propre création.

Étroite, légère, performante et pour le moins stylée, la XL 500 "Motosport" aurait peut-être pu contrecarrer l'énorme succès de la Yamaha XT. Oui, mais Honda ne l'a jamais produite !

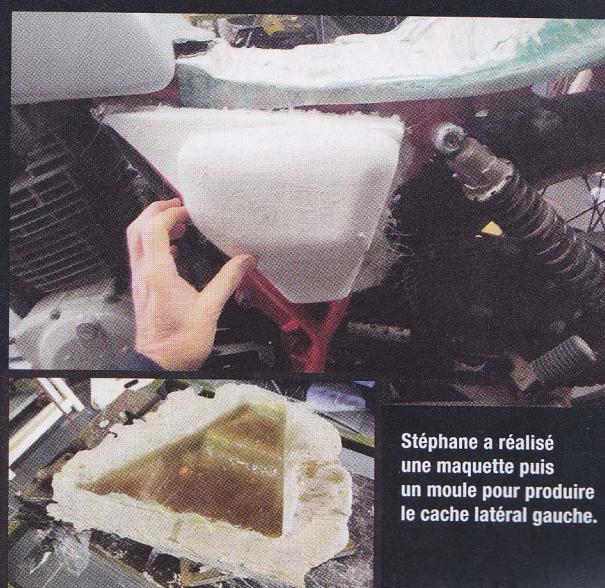


**“400 HEURES DE TRAVAIL !**



Un gros travail a aussi été réalisé pour le couvercle de la boîte à air.

L'échappement a d'abord été imaginé avec un gabarit en carton afin qu'il épouse au mieux les formes de la moto.



Stéphane a réalisé une maquette puis un moule pour produire le cache latéral gauche.



Cette prépa a nécessité de gros travaux de soudure pour lesquels Stéphane a bénéficié de conseils venant jusque d'Écosse, notamment de Jacob Kakol de JFM (Jacobs Fusion and Metalshaping) expert en soudure TIG et formage d'aluminium.

