

essai yamaha enduro it 400 c

Par J.-P. Frisquet Photos J.-Y. Rusniewski



La 400 Yamaha IT est, à quelques détails près, la même moto qu'une YZ 400 de cross. Question chevaux, il n'y a pas problème.

J'ai aimé

- la finition générale,
- la souplesse moteur
- le confort

Je n'ai pas aimé

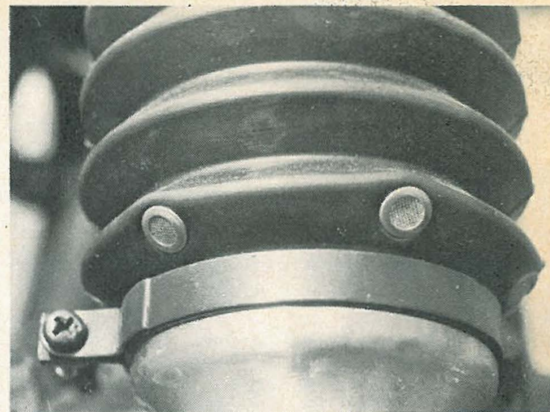
- le poids élevé
- la maniabilité médiocre
- le réservoir trop large

Une idée à suivre!

www.legends-yamaha-enduros.com



Un sabot de protection efficace, un guide-chaîne costaud : ce n'est pas un vague trail-bike transformé à la va-vite, mais bel et bien une « vraie » moto d'enduro. ▲



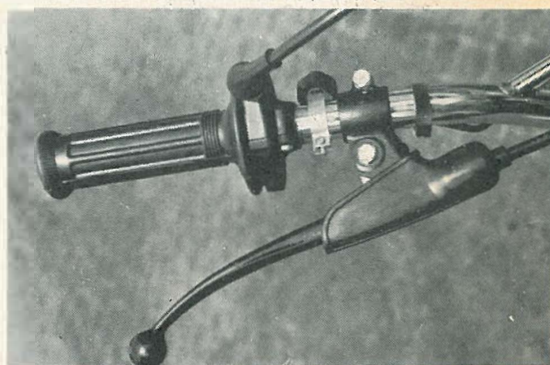
La finition japonaise dans toute sa splendeur : au bas des soufflets de fourche, des œillets munis d'un fin treillage métallique, pour éviter que lesdits soufflets se transforment en boîte à ordures au fil des chemins... ▲

Voici enfin la première vraie enduro « made in Japan » : la Yamaha IT 400. Une IT pleine d'idées intéressantes. Soit dit entre nous, j'ai comme dans l'idée que d'ici à deux ans tout au plus, les traditionnels constructeurs européens de motos d'enduro sourieront jaune...

UNE fois de plus, Yamaha fait figure de précurseur parmi les constructeurs japonais en matière de tout-terrain : après avoir été le premier Japonais à commercialiser une vraie moto de trial (la 250 TY), Yamaha a l'honneur d'être encore le premier Nippon à offrir dans sa gamme une vraie moto d'enduro. Car cette IT 400, au contraire des Yamaha « trails » de la série « DT » fallacieusement baptisées « Enduro », ne comporte pas un seul autocollant « enduro », tout en étant dans les faits une vraie machine de compétition : joli paradoxe !

c'est vraiment gros comme quelque bovin de concours. Ensuite, parce que c'est tout bleu. Enfin, parce qu'en guise de suspension arrière, il y a le fameux système cantilever.

Les cache-poussière de leviers sont un exemple de simplicité et d'efficacité. Notez le bouton de mise à la masse, près de la poignée de gaz. ▶



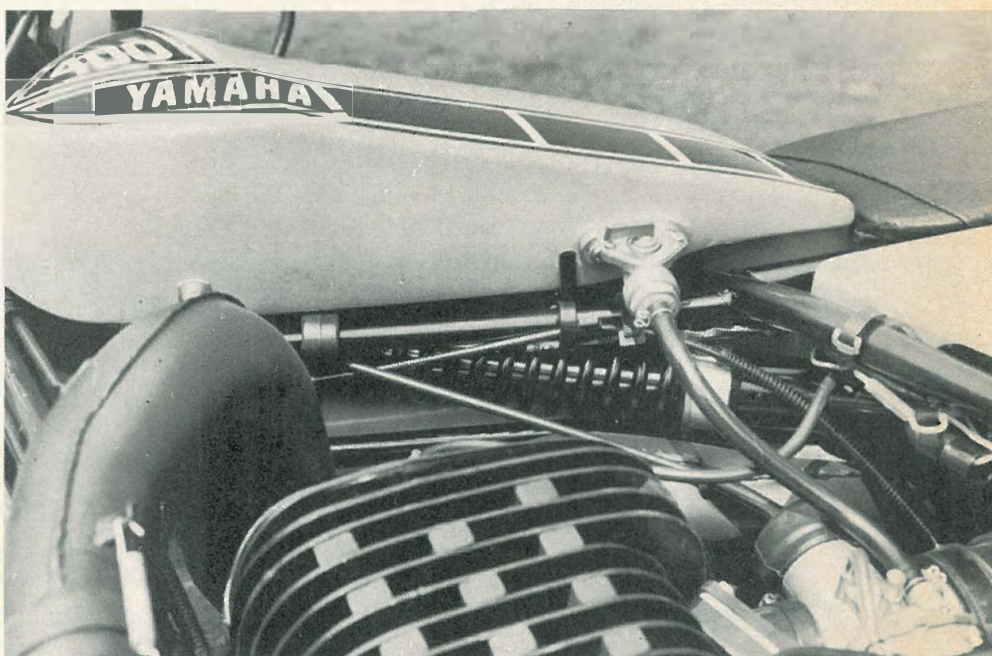
Patience !

Autant vous le dire tout de suite : ne vous précipitez pas tête baissée chez un concessionnaire Yamaha, ni même chez l'importateur. L'IT 400 ne sera en effet pas commercialisée avant le début 77 (au mieux). Bien sûr, on a pu voir dès février dernier, lors de l'enduro des Sables au Touquet, une IT 400 finir à une très belle deuxième place aux mains de l'importateur lui-même, Jean-Claude Olivier. Mais il s'agissait d'un proto de pré-série. Quant à « notre » IT 400, elle fait partie d'une dizaine de machines importées seulement pour faire plaisir à quelques privilégiés tels Patrick Pons ou Gérard Choukroun, histoire de se détendre entre deux courses de vitesse...

Cette IT 400 nous a ainsi été confiée par un de ces heureux élus, Dominique Sauvettre, le boss du magasin « La Moto Verte ». Exclusif Yamaha au sens précis du terme, l'ami Sauvettre participe régulièrement aux enduros avec une 360 Yamaha cross « Yamavertisée » et cette IT 400 sera sa prochaine monte. Malgré les risques, ce Yamahiste enragé n'a pas hésité à prêter sa bête, flambant neuve et tout juste rodée. Heureusement, on ne la lui a pas « pliée » !

Moto bleue...

Au premier coup d'œil (et même au second), voici un bestiau peu banal ! Primo, parce que



L'amortisseur unique se réfugie sous le réservoir. Les possibilités de réglages sont très étendues... mais délicates. ▲

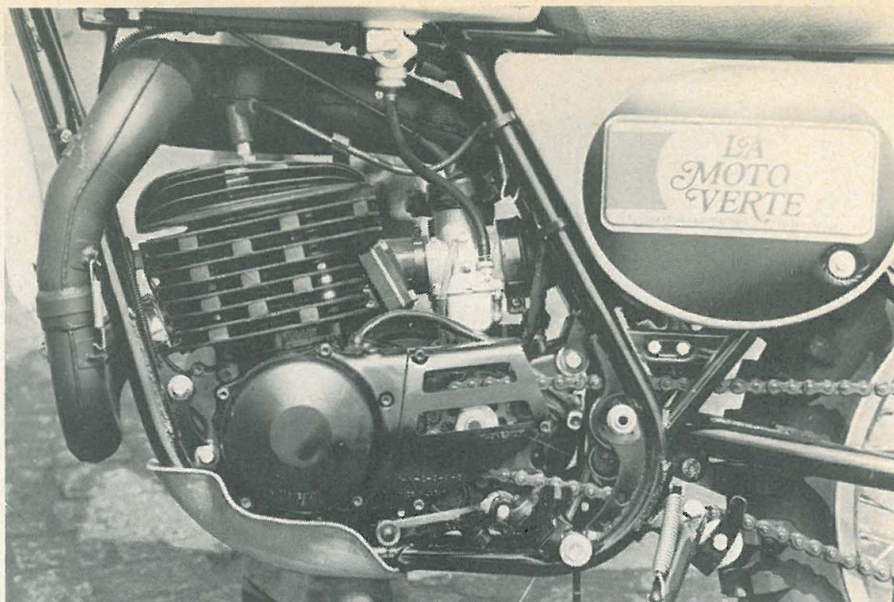
L'impression d'ensemble est qu'on a vraiment affaire à une moto de professionnel. On ne le répètera jamais assez : quand les Japonais ont en tête de sortir un produit, qu'il s'agisse d'une moto, d'un magnétophone hi-fi ou de tout autre

chose, le soin du détail est ahurissant. D'autant plus ahurissant dans le cas précis de l'IT 400, parce qu'il s'agit d'une vraie « compétition-client » d'enduro. Si on considère n'importe quelle « compétition-client » d'enduro européen-



Pour avoir une contenance suffisante malgré la présence du gros amortisseur central, Yamaha a été obligé de réaliser un réservoir très ventru, donc gênant.

ne, on ne peut s'empêcher de se dire : « Tiens, si j'achète cette bécane, faudra que je fasse passer ce câble autre part, que je mette des écrous nylstops ici, etc. » Mais lorsque l'on examine la Yamaha, même l'œil le plus critique ne peut trouver une faute d'aménagement : durites protégées par des ressorts, leviers protégés par des cache-poussière sans bouton-pression fastidieux, réservoir et garde-boue en plastique souple apparemment aussi costauds que des « Preston », filtre à air double avec trappe d'évacuation, superbe sabot en dural, etc. Tout est propre, net, soigné, rien ne manque, pas un fil électrique ne frotte n'importe où, aucun câble ne risque de se coincer. Apparemment (et l'essai le confirmera), il doit être virtuellement possible de prendre le départ d'un enduro avec cette machine sans toucher à quoi que ce soit question réparation.



Un moteur très sympa, à la fois souple et puissant. Toute la visserie est en BTR, et les carters sont en magnésium.



Très efficace : un tendeur de chaîne sous forme de roulette en Teflon (matière plastique résistante et autolubrifiante). Ce dispositif est obligatoire pour la santé de la chaîne, vu l'important débattement de la roue arrière.

En fait, durant ce tour du propriétaire préliminaire, seul un très bon « pro » (donc un pilote exigeant) discernera deux lacunes importantes sur l'IT 400 : l'absence d'une béquille centrale (il n'y a qu'une béquille latérale s'enfonçant facilement en terrain meuble) et l'absence d'une roue arrière à broche : en cas de crevaison, il faut tout sortir, il y a une pagaille monstre d'entretoises plus la chaîne à manipuler. Evidemment, pour les courses de désert aux USA ou le pilote national français moyen, ces raffinements ne se justifient pas, faute de temps pour réparer une crevaison.

400 or not 400 ?

Si on vient juste de descendre d'une 125 cm³, le fait de monter sur une IT 400 amène un dépaysement complet : c'est haut de selle, c'est lourd. C'est même plus lourd et plus haut que la moyenne des 250 cm³ d'enduro actuelles : avec ses 114 kg vérifiés à sec, l'IT 400 accuse 8 bons kilos de plus que la moyenne des 250 cm³

Tuba ? Ophicléide ? Basson ? Non, tout simplement le pot de la 400 Yamaha à sa sortie. Un pot en trois morceaux, assemblé par des ressorts. Mais rien ne fuit et cette solution risque moins de cassures par vibrations qu'un pot d'une seule pièce.

connues. Il faudra évidemment considérer qu'en prenant le départ d'un enduro, on fait généralement le plein et qu'on emporte quelques outils : la fourchette réelle de poids se situera alors entre 125 et 130 kg, ce qui n'est pas rien, d'autant que le centre de gravité (on le verra plus loin) est assez haut. Bref, quand on s'assoit sur la bête rien qu'à l'arrêt, il n'y a pas de doute : on est assis sur une 400 cm³, le poids réel de la bête est à l'image de son esthétique.

Pourtant, une fois que l'on a fait le plein (on remarque au passage le bouchon de réservoir bien en main), que l'on a tiré le starter (pas vraiment commode et impossible à utiliser en roulant en tant qu'enrichisseur), la surprise vient de la facilité que l'on a à démarrer cette bête : c'est aussi facile à démarrer qu'un 125 trail, l'effort à exercer est minime. Mieux, même après une chute, lorsque la machine s'est couchée, ça redémarre toujours du premier coup. L'explication de cette douceur du kick ? Le décompresseur automatique couplé sur le kick, le même que celui de la DT 400 : aucun risque de retour comme sur les antiques 360 cm³ RT1, un enfant pourrait démarrer cette IT 400. Bruit raisonnable, pour ainsi dire aucune vibration, pas de bruit mécanique caractéristique des deux-temps à forte cylindrée unitaire. Première en bas, embrayage super-doux : c'est parti !



On arrive dans un virage, même sur un mauvais rapport, et ça repart...

Un quatre-temps sans soupapes ?

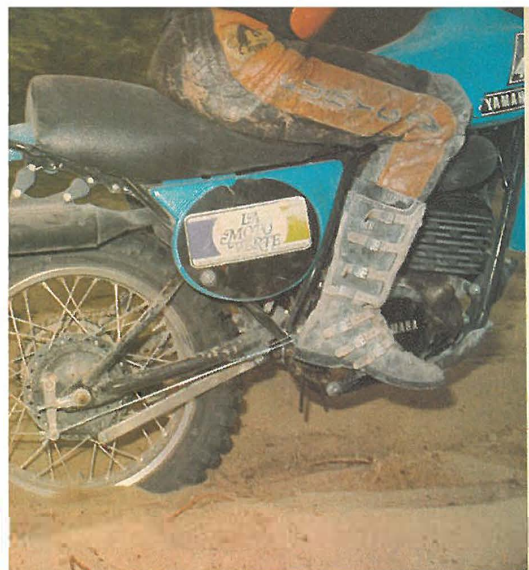
La douceur ? C'est la première impression marquante de conduite : les commandes sont moelleuses juste ce qu'il faut, la position de conduite et le confort apparemment du plus pur style « Pullmann ». Seul reproche dans ce premier contact : ce réservoir, décidément beaucoup trop ventru.

Le moteur lui aussi est très doux : il y a un très gros paquet de chevaux, mais brutaux. La présence de ces chevaux (quantité non précisée) s'explique : tout le moteur, le carburateur ainsi que l'échappement (à part le silencieux terminal) sont strictement les mêmes que ceux de l'YZ 400 de cross, « outil » pas fainéant s'il en est. Question quantité de chevaux, ça doit se situer un peu au-dessous d'une 400 KTM enduro. Traduisez par là que c'est vraiment tout à fait suffisant, et qu'il ne serait guère raisonnable d'en demander plus. Car ce qui importe plus que la quantité, c'est la qualité de ces chevaux : dans le cas de l'IT 400, ces chevaux sont beaucoup plus utilisables que ceux d'une 400 KTM. Ça pousse velu, mais sans violence incontrôlable. Finalement, ce gros deux-temps a, bruit et frein moteur exceptés, beaucoup de réactions dignes d'un gros mono 4 temps : c'est progressif, ça ne sent pas les pentes et ça s'utilise plutôt à bas et moyen régime. Pas besoin de tirer un rapport comme un malade, le couple est tout de suite là, beau et bon. Un virage en épingle ? A moins que ce soit une épingle vraiment très, très serrée, on ne rétrograde pas : on coupe, on freine, on ouvre, ça repart au doigt et à l'œil.

C'est d'ailleurs presque dommage de ne pas avoir à se servir plus souvent de la boîte et de l'embrayage, tellement ces deux organes sont doux, précis et sûrs. A la limite, en montant un rapport secondaire plus court (le rapport d'origine est tellement long qu'il doit entraîner la bête à près de 160 km/h en cinquième, test effectué par des journaux US !), il sera pour ainsi dire possible de passer partout sans toucher à l'embrayage, rien qu'au « coup de piston ».

Au doigt et à l'œil, la puissance est omniprésente. Notez le soin de la finition au niveau du garde-boue avant, « élargi » pour éviter les projections.

www.legends-yamaha-enduros.com



Un moteur, sympa, une boîte de vitesses à la japonaise (point mort facile à retrouver, démarrage avec une vitesse en prise, évidemment !), c'est le premier visage de l'IT 400. Et la partie cycle ? On y arrive, suspense..

Haute et lourde

Après avoir roulé au pas histoire de profiter pleinement de la souplesse et joue un peu dans les chemins, on attaque les choses sérieuses. Tiens, une belle butte ! Joli tremplin, on s'y lance ! Le saut se passe bien, mais à l'atterrissage, c'est la surprise : la roue avant, peu après avoir repris contact avec le sol, réagit bizarrement, je passe à deux doigts d'un retournement de situation magistral !

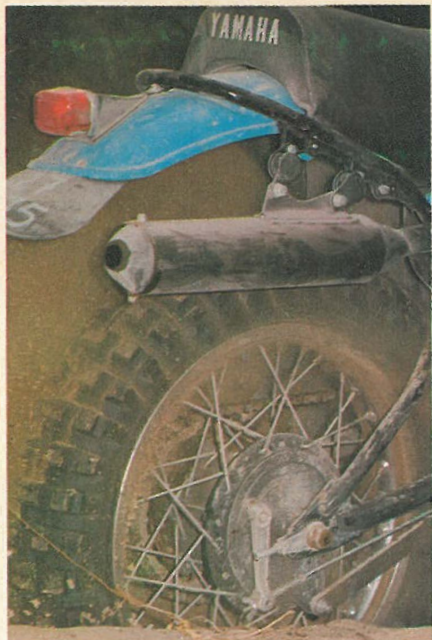
Bizarre : c'est le seul adjectif qui vous vienne à l'esprit, même après plusieurs heures de conduite, pour parler des réactions de la partie avant de la machine.

Tant que l'on roule en ligne droite (ou à peu près droite) dans des chemins défoncés ou pas, tout va bien : l'IT 400 vous met remarquablement en confiance, elle ne sent pas les trous ni les ornières, on croirait, quel que soit l'état du chemin, rouler sur une bonne route goudronnée. Question confort et tranquillité générale, même sur une très mauvaise tôle ondulée, ça tient du métro sur pneus.

Une fois que le chemin se rétrécit et se fait sinueux, ça va un tout petit poil moins bien, la direction se fait lourde et pas vraiment précise, mais ça passe tout de même assez sainement. De plus, même si on rentre sur le mauvais rapport (en 4^e au lieu de la 3^e vitesse, par exemple), cette brave IT ne vous en tient absolument pas rigueur, vous laissant encore largement assez de chevaux pour amorcer le travers avant le virage suivant.

Par contre, là où ça devient moins marrant (et vite fatigant) c'est dans les sentiers étroits, les petits coins vicieux, les grimpettes autour des arbres. On se sent mal à l'aise parce que l'objet est à la fois imposant et peu maniable. Pas question de « pédaler » trop souvent : cette hauteur de selle interdit aux gabarits moyens des efforts prolongés de cette sorte !

www.legends-yamaha-enduros.com



Pas mal de chevaux japonais à l'œuvre, par l'intermédiaire d'un gros 4.60/18 Dunlop (également japonais). La petite bavette arrière n'est pas d'origine, sans quoi le garde-boue est un peu court question protection.

Une moto d'Américains...

Ces réactions capricieuses de l'avant sont difficiles à expliquer, car elles proviennent d'un ensemble de facteurs étroitement imbriqués les uns dans les autres. En gros, il doit s'agir d'une question de géométrie de cadre et de poids. La fourche et le pneu avant, excellents tous deux, ne peuvent être incriminés. Chasse et angle de chasse ? Ils n'ont pas des valeurs très, très différentes de ce qui se fait partout ailleurs, mais conjugués avec un problème de poids très important sur l'avant, il est à peu près certain que ces deux « détails » additionnés sont les responsables de ce comportement : plus de 45 % de poids sur l'avant, c'est beaucoup. A titre indicatif, une moto d'enduro bien maniable comme une Ossa Super-Pionnier affiche moins de 42 % de poids sur l'avant, et une 250 Montesa Enduro, pourtant réputée pour sa relative lourdeur de direction, a moins de 44 % de poids sur l'avant. Enfin, le centre de gravité très haut de la bête (un bon gros amortisseur de Cantilever, ça pèse lourd et c'est haut placé, savez-vous ?) n'arrange pas les choses non plus.

Finalement, l'explication vraiment indiscutable, c'est que cette IT 400, comme toutes les japonaises évidemment, a été réalisée pour le marché américain. Or, ce que les Américains appellent enduro n'a rien à voir en général avec l'enduro à l'européenne : le parcours est plus roulant, et c'est précisément sur parcours roulant que l'IT 400 va le mieux. Les Américains ignorent dans leurs divertissements les passages trialisant et préfèrent foncer tête baissée dans le désert. C'est leur plaisir, ça ne se discute pas, et l'IT 400 répond à ce genre d'utilisation...

Un sérieux espoir

Pour le reste, malgré ce tempérament américain manifeste, cette toute première vraie japonaise d'enduro ne présente pas d'inconvénients particuliers. Les suspensions sont excellentes, quoique le Cantilever, après tout le battage qu'on a pu faire autour, m'ait moyennement impressionné. Cette suspension arrière Cantilever va bien, certainement aussi bien que tout bon bras oscillant classique avec des amortisseurs corrects, mais certainement pas mieux non plus. Bref, un système de suspension plus que satisfaisant, mais qui ne mérite certainement pas toute l'auréole qui a été échafaudée autour.

Les freins ? Pas de problème : c'est doux (mais il ne faut pas avoir le pied trop lourd sur la pédale de frein arrière) et forcément étonné, comme tout frein japonais qui se respecte.

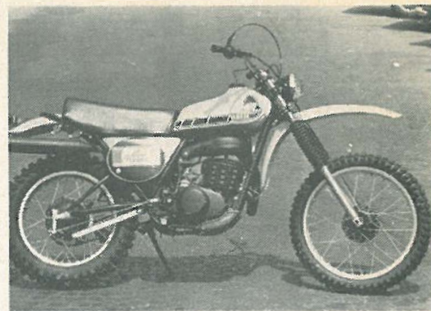
Enfin, détail à signaler, le système de tension de chaîne par roulette à l'air particulièrement au point : détail rare sur toutes les motos de cross qui ont subi une « endurofication ».

En bref, que penser de cette IT 400 dans son ensemble ? Tout d'abord que c'est une 400, cylindrée qui ne se justifie pas dans les enduros européens où une 250 suffit largement. A moins d'être d'un gabarit herculéen...

Mais ensuite, malgré les réserves sur les réactions de la partie avant, que c'est une moto bien faite, robuste a priori. Japonaise, en un mot...

Et c'est là que l'arrivée de cette IT 400 prend toute son importance : après la 400, c'est sûr, Yamaha va s'attaquer à la 250, à la 175 et à la 125. C'est l'affaire d'un an ou deux. Quand on sait que Suzuki présentera au prochain Salon une 250 enduro, une vraie, on ne peut prédire qu'une chose : le contenu des parcs fermés dans les enduros verra un bouleversement total d'ici à trois ans au plus...

FICHE TECHNIQUE



Marque : Yamaha.

Type : IT 400 C.

Moteur :

Type : 2 temps, 1 cylindre, admission par clapets.

Cylindre : alu chemisé fonte.

Alésage/course : 85 mm/70 mm.

Cylindrée exacte : 397 cc.

Taux de compression : 7,57 à 1.

Puissance maxi : non communiquée.

Couple maxi : non communiqué.

Carburateur : marque Mikuni Ø 38 mm à boisseau rond.

Filtre à air : 2 éléments mousse lavable.

Allumage : électronique, marque Mitsubishi.

Lubrification : mélange à 5 %.

Mise en route : kick utilisable avec une vitesse engagée.

Transmission :

Primaire : par pignons à taille droite ; rapport : 2,703 à 1 (73/27).

Secondaire : chaîne au pas de 15,9 « étroite ».

Rapport secondaire : 15/46 (3,066 à 1).

Embrayage : multidisques en bain d'huile.

Boîte : 5 vitesses.

Rapports internes : première : 13/33, soit 2,538 à 1 ;

deuxième : 17/29, soit 1,706 à 1 ; troisième :

20/26, soit 1,3 à 1 ; quatrième : 23/23, soit 1 à 1 ;

cinquième : 26/20, soit 0,769 à 1.

Sélecteur : au pied gauche, première en bas.

Partie cycle :

Cadre : double berceau, en tubes d'acier.

Frein avant : magnésium, tambour simple came, Ø 130 mm.

Frein arrière : magnésium, tambour simple came, Ø 160 mm.

Commande de frein arrière : par tige.

Pneu avant : marque Bridgestone, type cross, dimensions 300/21.

Pneu arrière : marque Bridgestone, type cross, dimensions 4,50/18.

Jantes : alliage léger, marque D.I.D., profil anti-boue.

Système de blocage du pneu sur les jantes : avant, 1 gripster ; arrière, 2 gripsters.

Moyeu arrière : ordinaire avec dépose de la chaîne en cas de démontage de la roue arrière.

Suspension avant : fourche télescopique hydraulique, débattement : 215 mm.

Suspension arrière : « Cantilever », débattement 180 mm.

Amortisseur arrière : oléopneumatique, non réglable en dureté de ressort, réglable en amortissement.

Dimensions et poids :

Largeur du guidon : 838 mm ; hauteur de selle : 927 mm ; empattement : 1,425 mm ; chasse : 139 mm ; angle de chasse : 58° 30' ; garde au sol : 254 mm.

Poids constructeur annoncé : 112,9 kg à sec.

Poids réel vérifié : 114 kg à sec.

Répartition du poids : avant 45,3 % ; arrière, 54,7 %.

Réservoir d'essence : 12 l en plastique.

Enfin, si le manque de maniabilité et la hauteur de selle s'excusent à la limite, il n'en va pas du tout de même pour l'imprécision de la direction. Une impression vraiment bizarre, et difficile à expliquer : parfois, ça va, il ne se passe à peu près rien, mais en repassant exactement au même endroit quelques instants plus tard, la roue va se mettre à « riper » soudainement, on a l'impression que la partie arrière de la moto « pousse » sur l'avant. Ce genre d'incident se produit vraiment de façon inexplicable. De ce fait, comme on ne comprend pas, on se crispe bêtement sur le guidon dans les passages lents, et ça empire. On en a plein les bras, on ne contrôle plus très bien l'équipage... et on finit par se coucher au terme d'une dérobade de cette partie avant. C'est là que la situation empire : il faut se les ramasser, tous ces kilos ! Bref, dans les « petits coins », c'est vraiment le camion : honnêtement, je me vois très mal à l'aise, même par temps sec, dans les célèbres dévers du parcours de l'enduro de Troyes avec une IT 400 ! Et il y a précisément un doute inquiétant : du fait de la sécheresse, je n'ai pu voir ce que ça donnait dans le gras, cette grosse bête...

LE PRIX, LE PRIX !

Bien sûr, bande de curieux, z'allez demander le prix. Difficile à dire tout de suite, étant donné que l'on ne sait pas encore quand la 400 IT sera importée. A vue de nez, et en on prenant toute la responsabilité, je dirais : entre 11.000 et 12.000 F, si l'on se base sur le prix de l'YZ 400 de cross. Aux U.S.A., je ne devrais pas vous le dire, ça va vous donner le cafard, l'IT 400 (déjà en vente depuis 3 mois) coûte 1.485 dollars, soit environ 7.500 F. Le mois de salaire d'un Américain moyen...