

MR Juin 1977

PRISE DE CONTACT

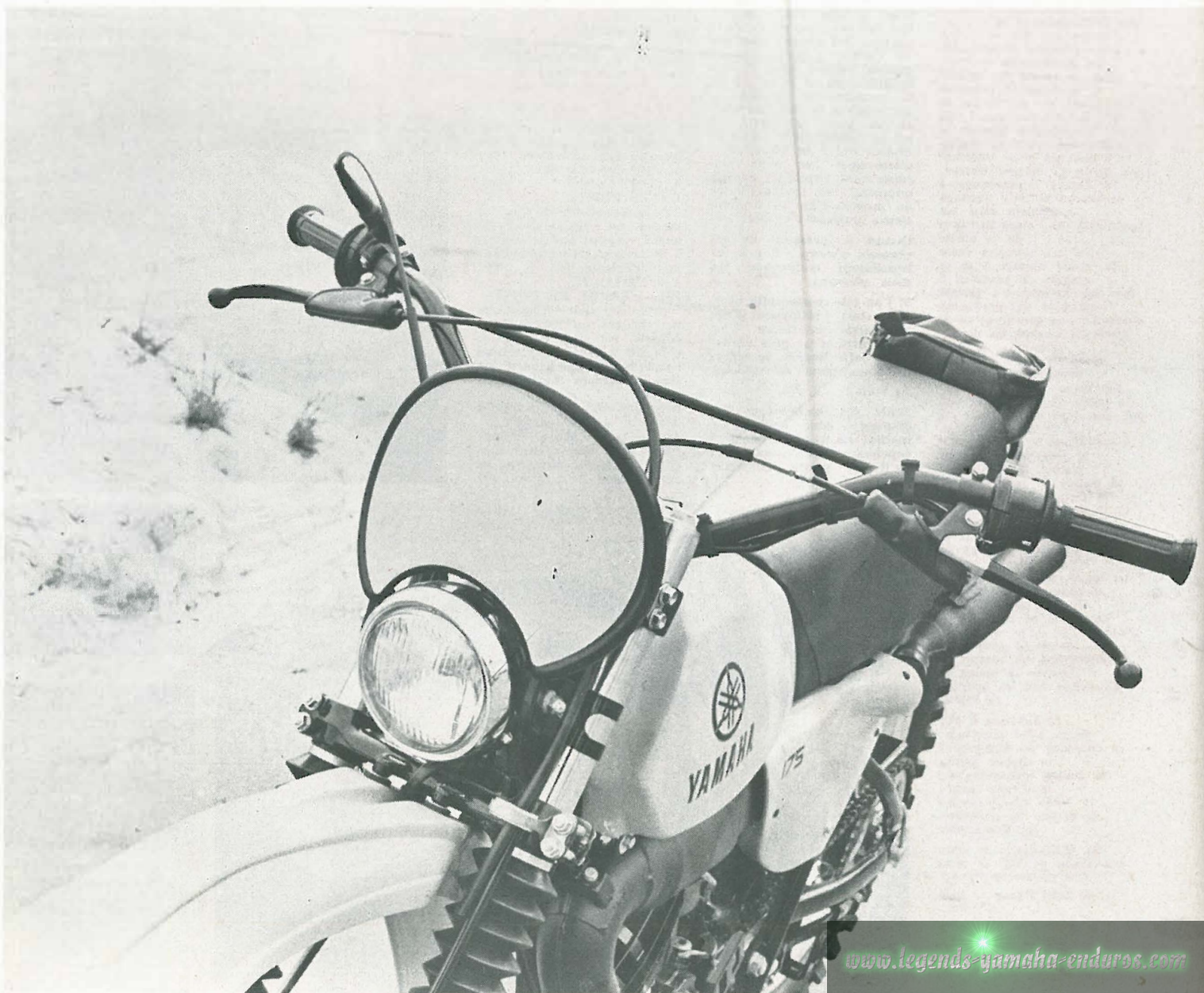
Yamaha IT 175 ENDURO

Lorsque, voici un peu plus d'un an, est apparue l'IT 400, les Français découvraient l'intérêt que portent désormais les constructeurs japonais à un certain type de motos, jusque là chasse gardée des usines européennes. Si depuis longtemps en effet Yamaha (par exemple) baptisait ses trail-bikes « enduro », jamais encore la marque n'avait produit de véritable compétition-client destinée à ce sport.

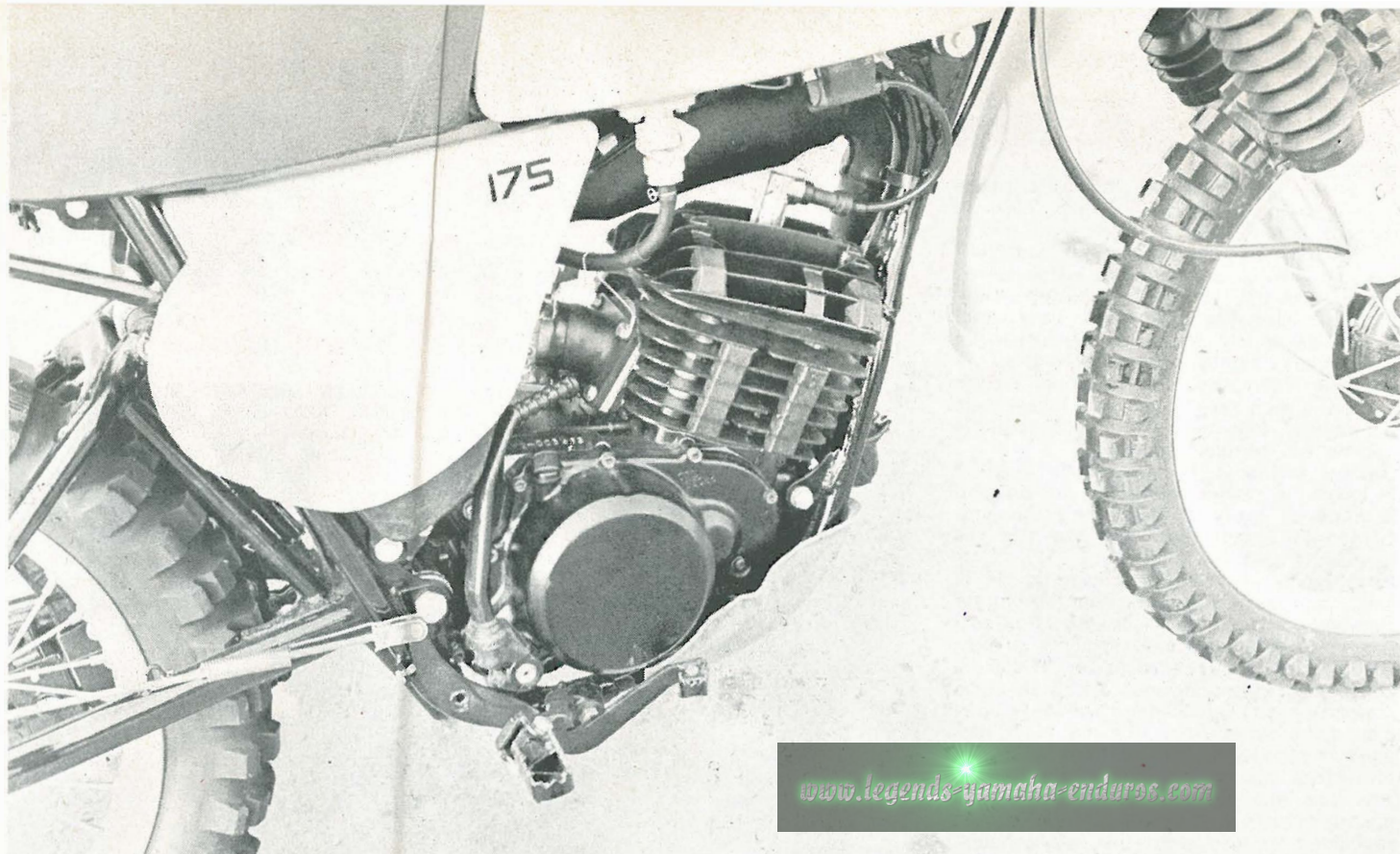
Et si je parle des Français, c'est parce que les motocyclistes américains, toujours gâtés, connaissaient déjà une autre machine d'enduro à la japonaise, la Honda MR (175 ou 250), d'un caractère sportif moins prononcé, toutefois, que l'IT. Les Japonais étaient partis à l'assaut de l'enduro ; suivirent une PE 250 chez Suzuki et plus récemment l'élargissement de la gamme IT avec une 250 et une 175 cm³. Mais — pauvre de nous — les importateurs en France se désintéressent avec un bel ensemble de ces modèles : problèmes de bruit et d'homologation pour un trop petit marché. Alors ici une poignée d'IT 400, peu ou pas de PE 250, pas de MR bien sûr et pas encore (ou pas du tout ?...) d'IT 250 ou 175. En ce qui concerne la dernière, récemment essayée au Canada, c'est bien dommage...

A LA JAPONAISE

par E. Breton



www.legends-yamaha-enduros.com



www.legends-yamaha-enduros.com



Moteur et échappement très cross mais « habillés » pour l'enduro : sabot de protection en alu, sélecteur repliable, roulette en téflon pour la chaîne, etc... Le réservoir est très réussi : un bidon de YZD qui aurait pris de la bedaine.

L'efficacité dans le luxe ; tout y est : petit phare monté souple, plaque de course, protège-leviers en caoutchouc et câbles munis de tendeurs.

La catégorie 175 cm³ a le vent en poupe en enduro. Alliant la légèreté et la maniabilité d'une 125 à la puissance et au couple d'une 250, il n'est pas rare de voir une 175 cm³ remporter un enduro au classement scratch. Malgré la concurrence très sévère dans cette catégorie où toutes les marques présentes en enduro disposent d'un modèle, Yamaha a tenu à s'y aligner, et le résultat est, disons-le tout de suite, remarquable.

Dès le premier coup d'œil, on reconnaît une machine spécialement préparée pour la compétition. De ligne identique à celle de sa grande sœur la 400 cm³ 77 (rajeunie par rapport à la version de l'an dernier), proposée comme elle en bleu, noir mat pour la mécanique et jaune pour les plaques de course, l'IT 175 est une machine qui fait sérieux. Haute sur pattes à cause des débattements des suspensions, elle séduit tout de suite les amateurs de tout-terrain par son allure arachnéenne. Mais voyons cela de plus près.

La mécanique : cocktail Yamaha

Les Japonais semblent avoir compris les recettes des constructeurs européens en matière de machines d'enduro : vous prenez le modèle cross de l'année précédente, vous « légalisez » le tout et reste une mise au point spéciale côté boîte, échappement et accessoires et le tour est joué.

Ainsi la mécanique de l'IT 175 est-elle très proche de la 125 cross 76, l'YZC : monocylindre deux-temps à admission par clapets d'architecture identique. La course reste la même, 50 mm, mais l'alésage passe à 66 mm (au lieu de 56). Ces cotes nous donnent 171 cm³ et sont d'ailleurs celles de la MX 175, machine destinée aux courses de désert vendue aux USA. Le travail des lumières et un échappement différent donnent une plage d'utilisation bien plus étendue que sur le 125 YZ, la puissance sensiblement équivalente en haut étant bien plus importante à bas régime. Yamaha n'annonce pas de chiffres question puissance, mais le couple ressort à 2,01 mkg à 8 000 tr/mn.

La boîte est évidemment à six rapports et l'alimentation est confiée à un carbu Mikuni Ø 34 mm. Le graissage séparé a, comme sur les YZ, bien entendu disparu, et l'allumage est électronique CDI.

Tout ceci donne un moteur beaucoup plus utilisable qu'un modèle cross, même s'il demande à être conduit dans les tours pour délivrer sa puissance, et suffisamment souple pour évoluer à basse vitesse, sur le couple : Yamaha a en effet remplacé le volant intérieur de l'YZ par un volant extérieur (derrière un couvercle tout de même !) beaucoup plus lourd, ce qui accentue l'effet de couple. Bref, on a su parfaitement faire une mécanique d'enduro à partir de données cross, un cocktail réussi.

Partie-cycle cross et équipement enduro... à la japonaise

La partie-cycle de l'IT 175, comme de toutes les IT d'ailleurs, est elle aussi très proche de celle des motos de cross de la marque. Le point commun le plus évident, à côté du robuste cadre double berceau, est bien sûr le système de suspension arrière cantilever. Couissant dans la grosse poutre dorsale du cadre, le long élément amortisseur breveté De Carbon est réglable en pression du gaz et il existe des ressorts de remplacement. Très bien protégé il donne à la roue arrière un débattement de 185 mm. A noter que le bras oscillant est celui des modèles YZD de cette année. La fourche avant est elle aussi dérivée des modèles équipant les YZD, avec moyeu déporté. Mais alors que les fourches des machines de cross combinent air et huile, des valves sur le dessus des tubes permettant de régler l'amortissement, la fourche de l'IT est tout à fait conventionnelle, huile + ressorts. Le débattement est d'ailleurs inférieur, quoique très honnête : 195 mm contre 230 mm. Des soufflets de protection viennent équiper cette très belle fourche.

Les freins sont logés dans deux moyeux coniques peints noir mat, montés par l'intermédiaire de solides rayons sur des jantes Takasago en alliage léger. Au sujet des roues, il faut remarquer qu'elles sont étudiées pour une dépose ultra rapide : en particulier la roue arrière, munie de tendeurs de chaîne « escargots » et qui coulisse sur le bras, fendu jusqu'au bout. Excellent dispositif auquel il ne manque

qu'une béquille centrale, bientôt disponible paraît-il.

Les équipements et la finition sont dignes des productions Yamaha, des trail-bikes en particulier, même si c'est l'efficacité qui prime ici et non le luxe.

La chaîne par exemple, est aux petits soins : un guide-chaîne bien sûr, plus un tendeur automatique à patin et en prime une roulette en téflon sur le bras oscillant ! Les garde-boue, enveloppants, efficaces et incassables sont en matière plastique, comme les caches latéraux-plaques de course. Plaque de course également au-dessus du petit phare monté souple, protégeant le compteur kilométrique. Le feu rouge arrière est celui des TY, souple et léger mais esthétique, commun désormais à toute la gamme tout-terrain Yamaha.

L'arceau arrière du cadre supporte, derrière la longue et confortable selle, une trousse à outils en skai : la meilleure place pour ce genre d'équipement mais peut-être pas la matière la plus solide...

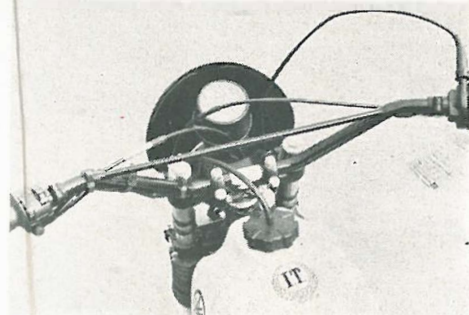
Parfaitement dans le prolongement de la selle, le réservoir en plastique de forme commune à toutes les IT contient 9,5 litres : il a perdu la bedaine aussi gênante qu'inespérée dont il était accablé sur l'IT 400 76. Les commandes sont tout à fait ce qu'on attend d'elles : parfaites. Sur le guidon d'un galbe satisfaisant trouvent place des leviers recouverts de matière plastique protectrice noire. Les commandes aux pieds, très bien étudiées également ont été soignées : sélecteur et pédale de frein crantée repliables, repose-pieds très accrocheurs. Il convient cependant de faire une petite remarque : ils pourraient, ces repose-pieds, être placés quelques millimètres plus haut, le débattement des suspensions les faisant parfois trainer par terre dans les ornières. Mais ils sont équipés de ressorts de rappel. Le moteur, lui, est très bien protégé par un beau sabot en aluminium, enveloppant au maximum.

Il n'y a bien entendu pas de batterie sur l'IT 175. Mais sous la selle prend place un boîtier de filtre à air très bien conçu, assez facilement accessible, et équipé d'une cartouche de mousse imbibée d'huile.

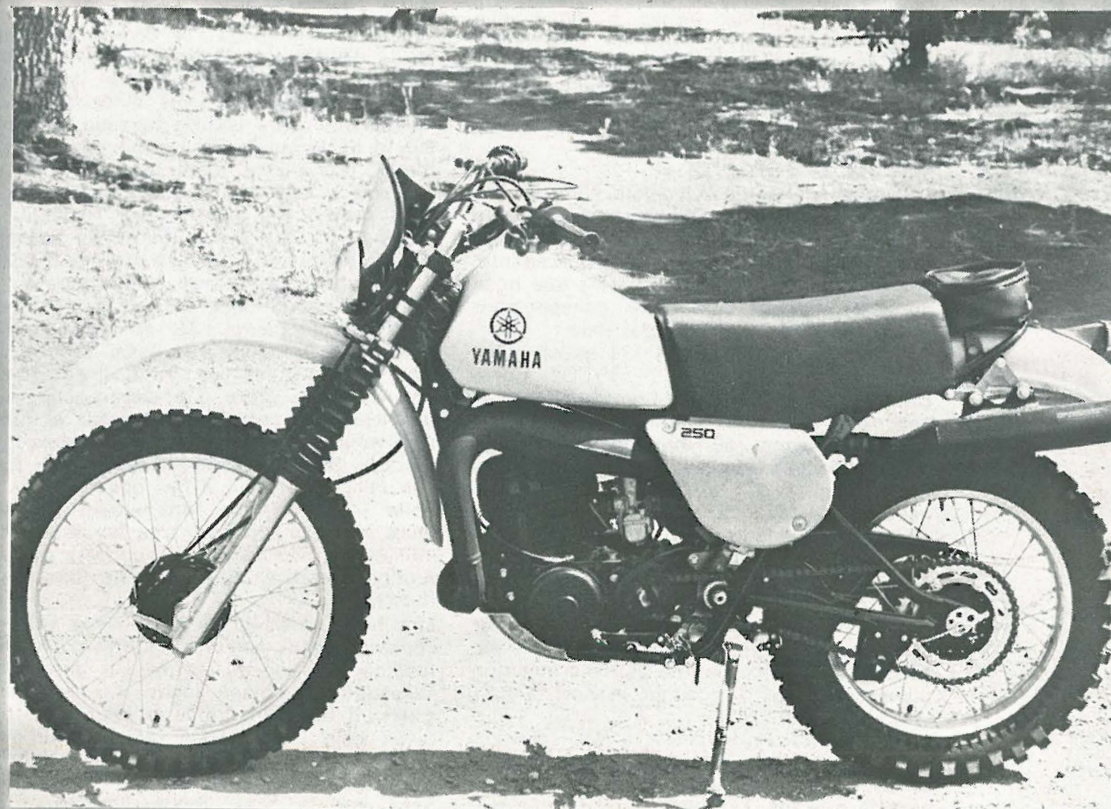
Après ce petit tour du propriétaire, une question : que manque-t-il pour rouler en enduro ? Eh bien, rien, tout y est sur cette IT ! Allons-y, alors...

Poste de pilotage réduit : au pouce gauche, code-phare et coupe-contact ; sous les yeux, compteur (en km/h !) plus totalisateur journalier.

Très belle fourche, extérieurement celle de l'YZD avec moyeu déporté. Moyeu cône magnésium, jante alu, soufflets de protection et garde-boue enveloppant et incassable complètent cette excellente partie avant.



www.legends-yamaha-enduro.com



Au Canada, seules sont disponibles les IT 400 et 175. Mais les Américains disposent, eux, d'un autre modèle, l'IT 250. Construite, bien sûr, sur le même modèle que ses deux sœurs, elle est équipée exactement de la même façon. Excellente partie-cycle donc, un moteur disposant de près d'une trentaine de chevaux et 115 kg : Yamaha est armé pour la catégorie des quarts de litre également !



Une 175 DT MX

Decouverte elle aussi aux Etats-Unis, une 175 DTMX. En tous points identique a la 125 cm³, elle delivre 1,70 mkg a 6 500 tr/mn mais aucune puissance n'est annoncée. Alésage course : 66 50 mm (comme l'IT 175). 171 cm³, carbu Mikuni 24 mm, 6 vitesses. 98 kg, une jolie petite machine bleue dont on ne sait si on la verra par ici... Cependant son existence nous permet d'être surs d'une chose : il ne va pas être difficile de produire un kit 175 pour la 125 cm³ !

L'égalé des meilleures

Un coup de kick (dont l'articulation est protégée, comme sur les YZD) suffit généralement à démarrer cette IT. Le niveau sonore peut être qualifié d'acceptable, mais il est cependant certainement plus élevé que les normes d'homologation : problème ! L'accélération est franche. Bien qu'il demande d'être dans les tours avant de délivrer toute sa puissance, le moteur de l'IT n'est jamais brutal, la pêche vient progressivement et toujours en quantité suffisante : quantité très proche de celle d'une KTM 175 GS par exemple, une référence ! Et on reprend très facilement à bas régime, ce qui est fort utile dans des passages trial ; l'élasticité dont fait preuve ce moteur est étonnante compte tenu des chevaux qu'il délivre. Un groupe propulseur bien agréable en fait, servi par une boîte de vitesses au maniement extra mais avec un léger trou entre première et seconde.

Et le reste est à la hauteur : comme d'habitude chez Yamaha, les suspensions sont merveilleuses permettant toutes les folies ou presque. En courbe l'agilité est étonnante, et là, la géométrie du cadre n'y est pas pour rien non plus. La direction a perdu le caractère camionnesque de celle de la 400 de l'an dernier, et le pilote est parfaitement maître de la situation dans tous les cas, d'autant que le poids (98 kg à sec) est tout à fait dans les normes raisonnables. Tenue de chemin quasiment irréprochable donc, et n'oubliez pas que vous pouvez ajuster suspensions avant et arrière selon vos goûts... et votre poids, disposant de multiples réglages. Une remarque, toutefois : dommage que les pneus, des Bridgestone cross, ne soient que des copies des Metzeler...

Les freins sont excellents et relativement étanches. Comme le reste de la machine d'ailleurs, qui supporte avec la meilleure volonté les passages répétés dans l'élément liquide.

L'IT 175 se révèle donc une moto étonnante : incontestablement c'est une excellente machine, spécialement conçue pour la compétition en enduro, pleine de qualités, pratiquement sans défauts, performante, facile à emmener et parfaitement équipée, prête à courir.

Et n'oublions pas qu'aux Etats-Unis, elle est proposée à un prix étonnant, 1 000 dollars (environ 5 000 francs) soit trois à quatre cent dollars de moins que ses rivales européennes, et ce n'est pas son plus mauvais atout ! D'autant que si cette Yamaha n'est pas l'outil super-sophistiqué qu'est par exemple une 175 KTM, elle en est très près en tous cas !

fiche technique

YAMAHA IT 175 D

Moteur

Type et nombre de cylindres : monocylindre.
Cycle : deux-temps.
Refroidissement : par air.
Alésage : 66 mm.
Course : 50 mm.
Cylindrée : 171 cm³.
Taux de compression : 7,4 à 1.
Puissance : non communiquée (21,55 ch à 9 500 tours au banc Dyno).
Couple maxi : 2,01 mkg.
Régime de couple maxi : 8 000 tr/mn.
Allumage : électronique CDI.
Lubrification : par mélange.
Carburateur : Mikuni.
Diamètre de passage des gaz : 34 mm.
Démarrage : par kick.

Transmissions

Transmission primaire : par engrenages.
Rapport : 3,227.
Transmission secondaire : par chaîne (DID 520).
Rapport de démultiplication secondaire : 3,417.

Partie-cycle

Cadre : double berceau.
Suspension avant : fourche téléhydraulique.
Débattement : 195 mm.
Suspension arrière : système monocross cantilever.
Débattement : 185 mm.
Réglage de dureté : multiples - 3 valeurs de ressorts.

Freins

Frein avant : tambour simple came magnésium.
Diamètre du tambour : 130 mm.
Frein arrière : tambour simple came magnésium.
Diamètre du tambour : 130 mm.

Roues

Jantes : alu Takasago.
Pneu avant : 3,00-21 4PR.
Pneu arrière : 4,10-18 4PR.

Dimensions principales

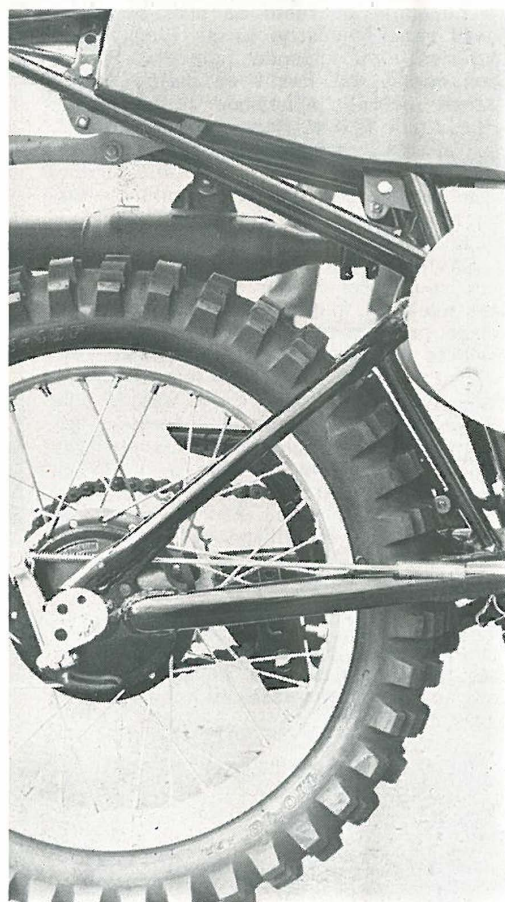
Longueur hors tout : 2 160 mm.
Largeur hors tout : 900 mm.
Hauteur hors tout : 1 140 mm.
Hauteur de selle : 876 mm.
Empattement : 1 385 mm.
Garde au sol : 240 mm.
Poids à sec : 98 kg.

Capacités

Réservoir d'essence : 9,5 litres.
Carter moteur : 650 cm³.

Importateur et prix :

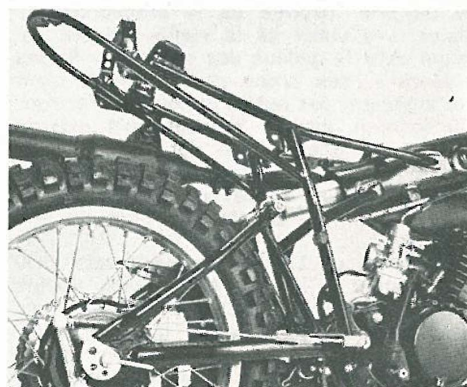
Non importé en France !



A l'arrière : le silencieux (encore un peu bruyant mais peu gênant), le garde-boue plastique et le petit feu rouge, surmonté du sac à outils.

Cantilever, moyeu magnésium et système de dépose ultra-rapide de la roue en enduro : escargots, bras oscillant fendu jusqu'au bout (la roue vient sans retirer l'axe) et pince à ressort pour libérer la tige du frein. Bravo !

www.legends-yamaha-enduros.com



Le système monocross et son amortisseur logé dans la poutre dorsale du cadre.