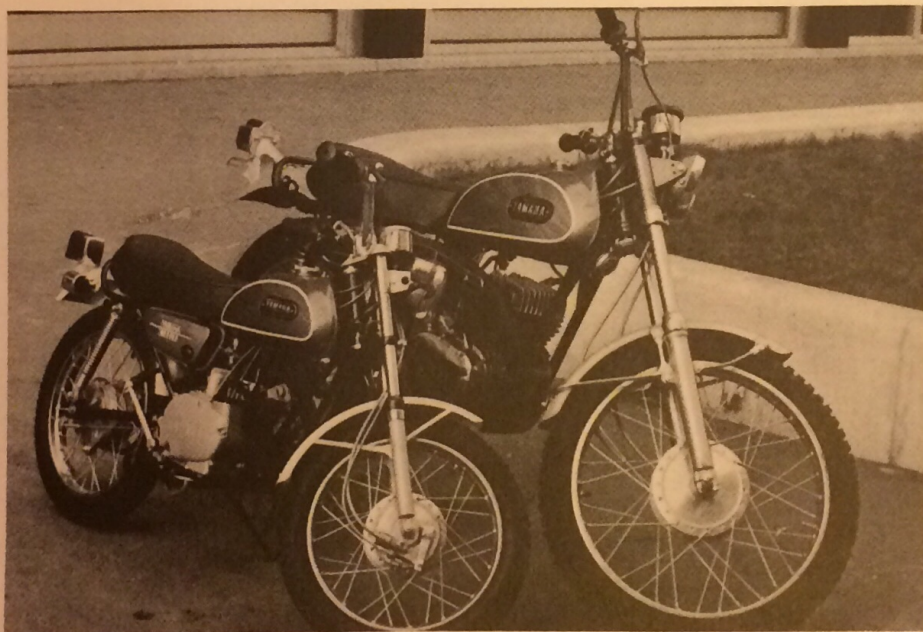


MINI YAMAHA ENDURO



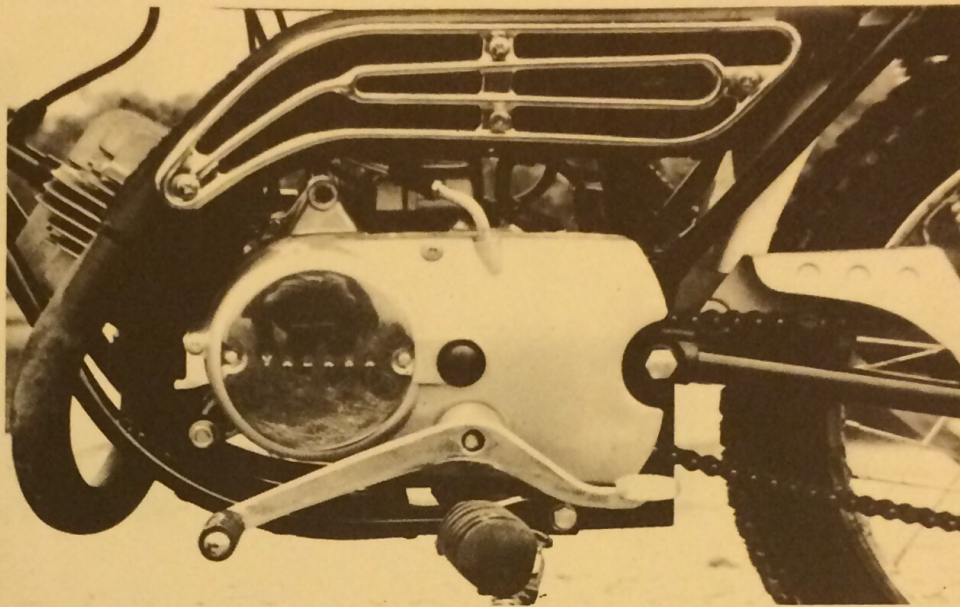
MINI YAMAHA ENDURO

Dans le domaine des petites cylindrées Yamaha s'est taillé une place de choix avec sa 125 cc twin. En France, la marque de Hamamatsu n'est pratiquement pas représentée parmi les « tasses à café », aussi c'est avec une certaine impatience que j'ai attendu l'occasion d'en essayer une. En fait de 50 cc, il s'agit bizarrement d'une 58 cc dont la prédestination est le tout-terrain. Son nom : Mini Enduro, la ressemblance avec sa grande sœur de 250 cc, la DT1, est frappante, seules quelques variantes dans l'équipement et les proportions les différencient.

Du cousu-main

La miniaturisation, les chromes, la couleur chatoyante, donnent une impression de bijou artistiquement préparé sorti des mains de je ne sais quel magicien. On a de la peine à admettre que c'est le produit d'une chaîne où s'affairent des dizaines de petits hommes jaunes qui ne pensent qu'au 8 h-midi, 2 h-6 h. Dès le premier examen il faut se rendre à l'évidence, les techniciens n'ont fait là que du fonctionnel. Le tachymètre, gradué de 10 en 10 jusqu'à 100 km/h est très lisible grâce à une aiguille phosphorescente de couleur rouge ; le contacteur à clef (juste à côté du compteur kilométrique) est à 3 positions : stop, contact, code. Un voyant de point mort, vert, complète le « tableau » de bord. Les commandes surprennent par leur souplesse, les poignées bien dimensionnées sont garnies de lamelles caoutchoutées qui permettent de bien s'agripper dans les situations délicates. Le guidon relevé, avec une barre de renfort, rappelle si besoin était que la machine est avant tout destinée au tout-terrain. Le code routier n'est pas oublié. La commande d'éclairage « tout au guidon » fixée à gauche actionne code-phare, clignotants et avertisseur. Les clignotants ne sont pas aussi élaborés que pour les autres modèles de la marque mais ils restent toujours aussi pratiques. L'avertisseur, quant à lui, est fixé sous la colonne de direction entre les deux berceaux, il est minuscule, mais sa hargne le rend suffisant en toute occasion. Les câbles et fils électriques ne sont pas introduits

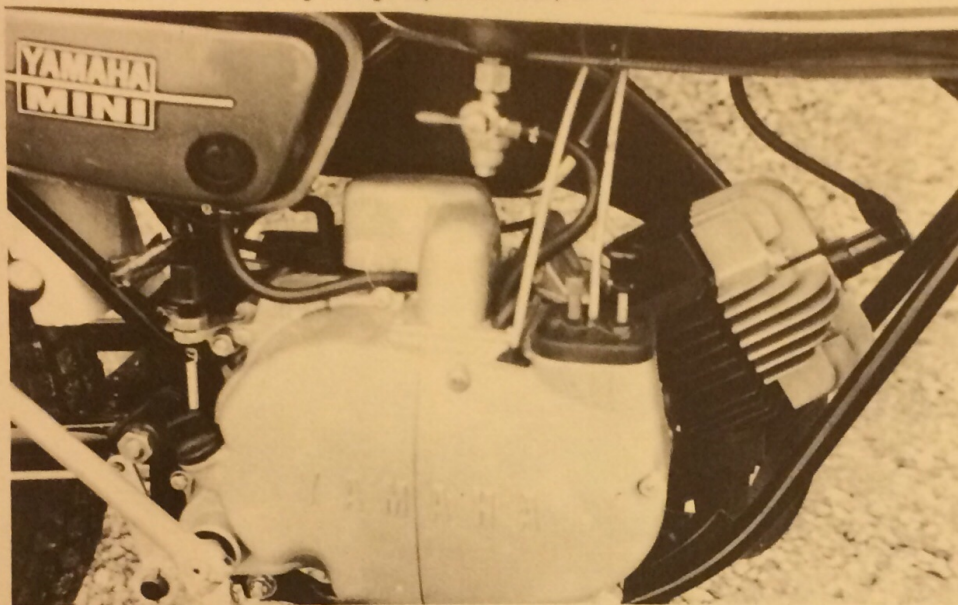
Sélecteur double branche, échappement relevé protégé par grille guide-chaîne, protège-bras en caoutchouc, repose-pieds pliants, béquille latérale, sont autant d'éléments qui rendent l'utilisation particulièrement agréable.



Un très mignon tableau de bord. Contacteur à clef à gauche du tachymètre.

MINI YAMAHA ENDURO

Moteur à distributeur rotatif et graissage séparé. Le tout pour 2 000 F.



dans le guidon, mais extérieurs et tenus en bonne position par des colliers en plastique. Il n'y a pas de frein de direction, un écrou ordinaire est à sa place ; vu les diverses sortes de tâches auxquelles la machine est appelée, cela peut représenter un handicap. Si le Té de fourche inférieur est en fonte, le supérieur inspire beaucoup moins confiance car il est constitué par de la simple tôle. La fourche de style Ceriani (décidément ce dernier inspire beaucoup de monde) reçoit une roue de 15 chaussée d'un pneu « trial » de 2.50, d'ailleurs c'est le même pour l'arrière. A remarquer les amortisseurs entièrement chromés. Les freins de même diamètre sont des monocame, seul l'arrière commande le stop ; ce dernier, de marque « Stanley », se particularise par sa forme étirée. Les garde-boue blancs en tôle ont une ligne rectangulaire très réussie, leur dimension ainsi que les bavettes laissent présager une efficacité certaine. Le cadre est un double berceau avec sabot de protection sous le carter moteur. Sur le bras oscillant est monté un guide-chaîne. Les repose-pieds sont de gros et courts boudins repliables montés sur ressort. Le sélecteur est un monobranche avec le point mort en haut et les 4 vitesses vers le bas. La position est bonne et permet de se mettre debout pour affronter les difficultés. Mais ce n'est pas pour cela que la selle a été traitée avec désinvolture. En effet, elle est bien rembourrée, large, assez longue (bien qu'elle ne soit prévue que pour une personne vu l'absence des repose-pieds arrière).

Le réservoir d'essence est à l'échelle de la machine. Il contient 4,3 litres, cela donne quand même une autonomie satisfaisante, la consommation ressortant aux environs de 2 litres pour 100 km.

Réservoir et phares sont orange.

Avec distributeur rotatif !

Pour une machine de ce genre, le constructeur aurait pu se contenter d'une alimentation classique et pourtant une solution sophistiquée a été retenue : le distributeur rotatif. Le cylindre en fonte, incliné vers l'avant, est surmonté d'une culasse en aluminium, à l'ailétagé en croix

(bougie centrale). Une fois les 600 cm³ d'huile mis dans le carter de boîte par un bouchon très pratique, il n'y a plus qu'à goûter aux joies procurées par le « mini Enduro ».

A l'école du tout-terrain

Avec le vif désir de m'essayer dans cette spécialité, c'est en néophyte que j'arpentai mes premières bosses et autres difficultés rencontrées dans la banlieue Toulonnaise. Ce n'est pas du trial bien sûr, mais cela permet d'acquérir les réflexes élémentaires comme celui de passer des pentes à fort pourcentage en 2e ou 3e alors que le réflexe naturel est d'ouvrir à fond de première. Malgré les possibilités restreintes de l'engin, on peut sans se soucier des « pieds » et autres pénalisations faire de longues randonnées sans risques, on ne tombe pas de haut ! Les freins sont puissants, les premiers essais effectués sur un terrain accrocheur pour de tels pneus m'ont permis de me rendre compte de l'étonnante puissance du frein avant. Même sur route il est très progressif, alors que l'arrière, vu le faible poids de l'engin, a tendance à bloquer. Pour ce qui est des accélérations, elles sont dignes de n'importe quel 50 de route, la première est particulièrement courte, la roue avant décollant assez facilement. La vitesse de pointe chronométrée est de 71 km/h, la machine étant pratiquement neuve. On peut escompter une fois le rodage terminé les 75 km/h annoncés par l'usine.

En ville c'est bien sûr un régal rarement atteint, dans des cas impossibles on est presque tenté de prendre les 60 kg du Mini-Enduro à bout de bras et de passer à pied ! Le silencieux peint en noir mat est bien isolé par une grille chromée qui évite la surchauffe... des jambes. Contrairement au 250 mono, il est peu bruyant, plus de claquement sec, cela est certainement dû à la cylindrée près de 5 fois inférieure. Pour le remplissage du réservoir d'huile, il faut retirer complètement la selle maintenue par un axe monté sur ressort à l'arrière, alors que sa partie avant est maintenue en place par un ergot. On découvre le bouchon qui sert aussi de reniflard. La batterie minuscule est entourée par le système électrique bien isolé des éléments humides que l'on rencontre au hasard des chemins de montagne. A ce sujet, le degré de perfection atteint peut devenir gênant en utilisation exclusivement « enduro » car clignotants et fils électriques sont exposés à l'arrachage pendant la plus anodine glissade, ainsi que le carburateur plus facilement atteint par l'élément liquide vu sa position latérale.

YAMAHA MINI ENDURO

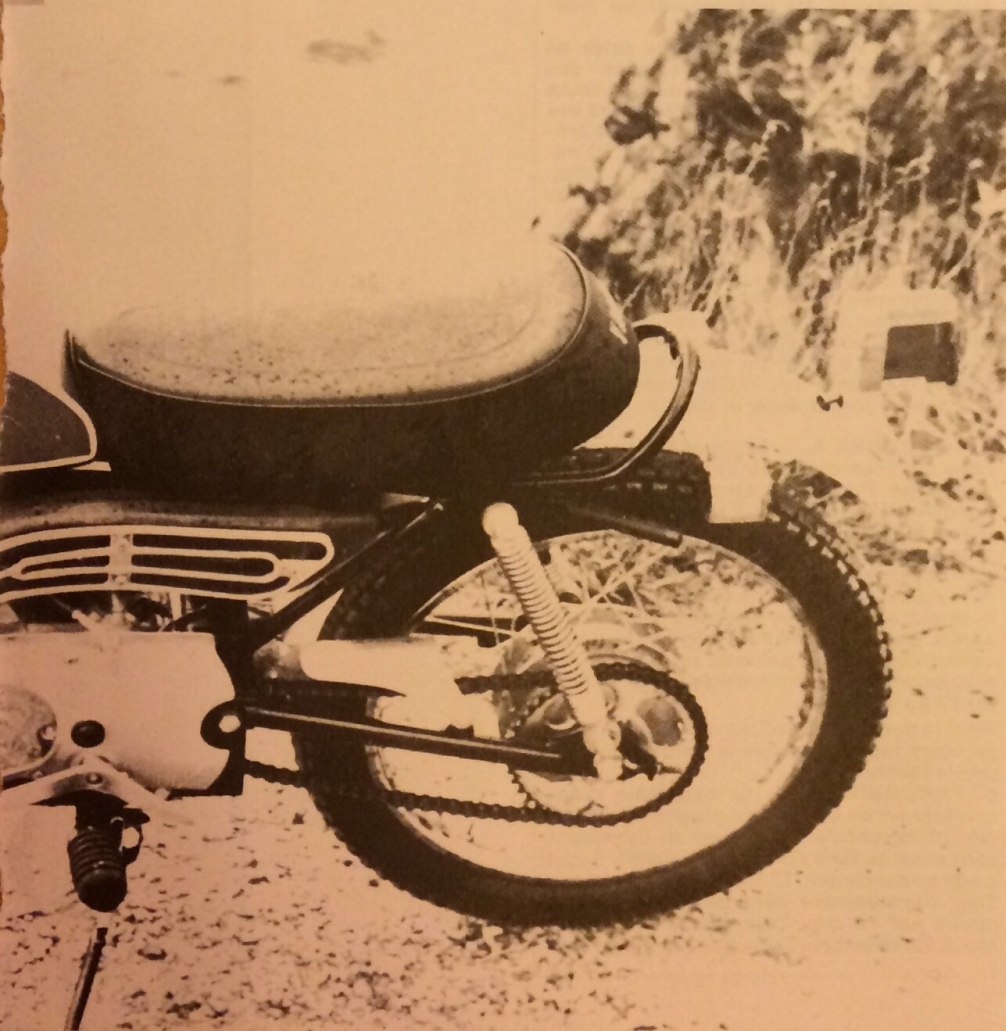
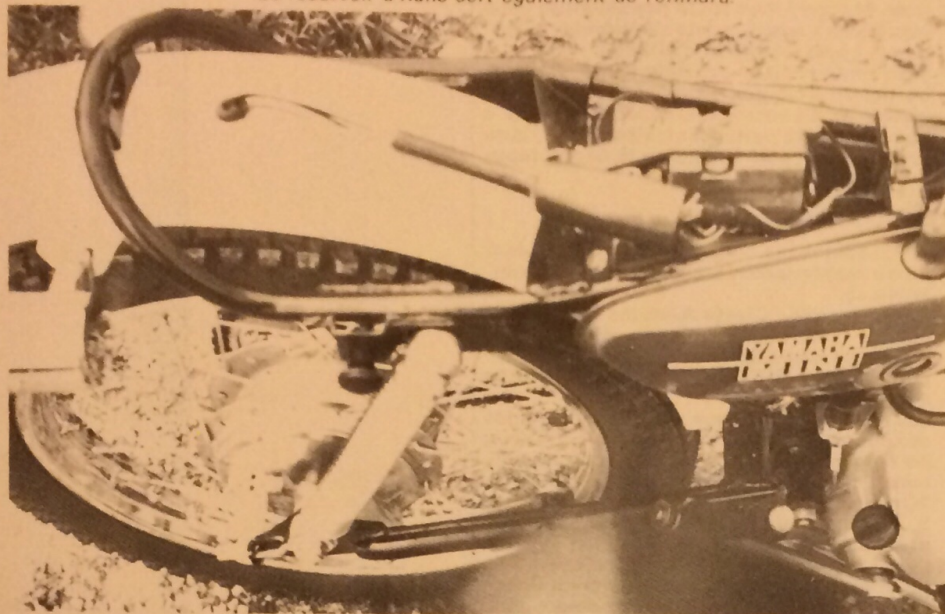
Mini-bike peut-être mais maxi réalisation. Le cadre est particulièrement intéressant sur un petit cube comme celui-ci.



Comme tous les Trails-bike japonais, c'est presque trop joli pour aller dans la gadoue.

YAMAHA MINI ENDURO

La batterie n'est peut-être pas bien grosse mais elle existe. Le bouchon de réservoir d'huile sert également de reniflard.



Un gadget qui donne le virus

Pour le sportif, amateur de « moto verte », le mini enduro peut faire découvrir un univers passionnant, mais à l'enthousiasme du début, s'opposeront un jour ou l'autre les 58 cc du moteur. Alors on gardera la « mini » si jolie et on achètera « plus gros ». Pour celui qui n'envisage pas d'aller si loin, qui se contente de parcours citadins et accessoirement de petites promenades au grand air, ce gadget deviendra une machine utilitaire de premier choix qui sera vite indispensable.

J.-F. Dottori

AVANTAGES

- Très bonne finition
- Bonnes performances sur route
- Agréable à utiliser
- Peu encombrante
- En ville, très bon comportement.

INCONVENIENTS

Possibilités assez limitées en utilisation exclusivement enduro à cause de la cylindrée.

FICHE TECHNIQUE YAMAHA MINI ENDURO

Moteur

2 temps monocylindre à distributeur rotatif,
Alésage 42 mm
Course 42 mm
Cylindrée exacte 58 cc
Taux de compression 6,4 à 1
Puissance 4,5 CV à 7 500 tr/mn
Couple maxi 0,5 kg à 5 500 tr/mn
Lubrifié par système Autolube
Démarrage au kick
Boîte à 4 vitesses (toutes vers le bas).

Cadre

Double berceau
Dimensions longueur totale 1 585 mm (Overall length)
Hauteur 930 mm (Overall height)
Largeur 700 mm (Overall Width)
Empattement 1 050 mm (Wheelbase)
Garde au sol 160 mm
Réservoir d'essence 4,3 litres
Réservoir d'huile 1 litre
Pneus 250 x 15 arrière et avant
Poids : 60 kg.

Performances

Sur sol sec, freinage de 35 km/h à l'arrêt complet en 7,5 m
Vitesse maxi usine : 75 km/h
Vitesse maxi chrono obtenue sur machine en rodage 71 km/h.

Importateur : Etablissements Sonauto, 55, rue Marjollin, Levallois.

moto

en direct du japon:
essai complet
500 honda four

