

**LANC
D'ESSAI**

YAMAHA 400 DT

Par C. Lacombe

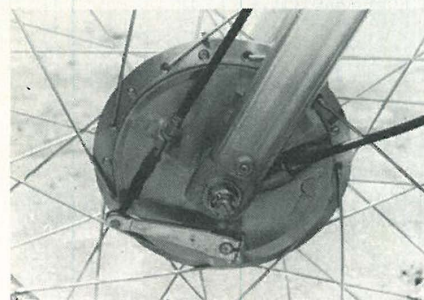
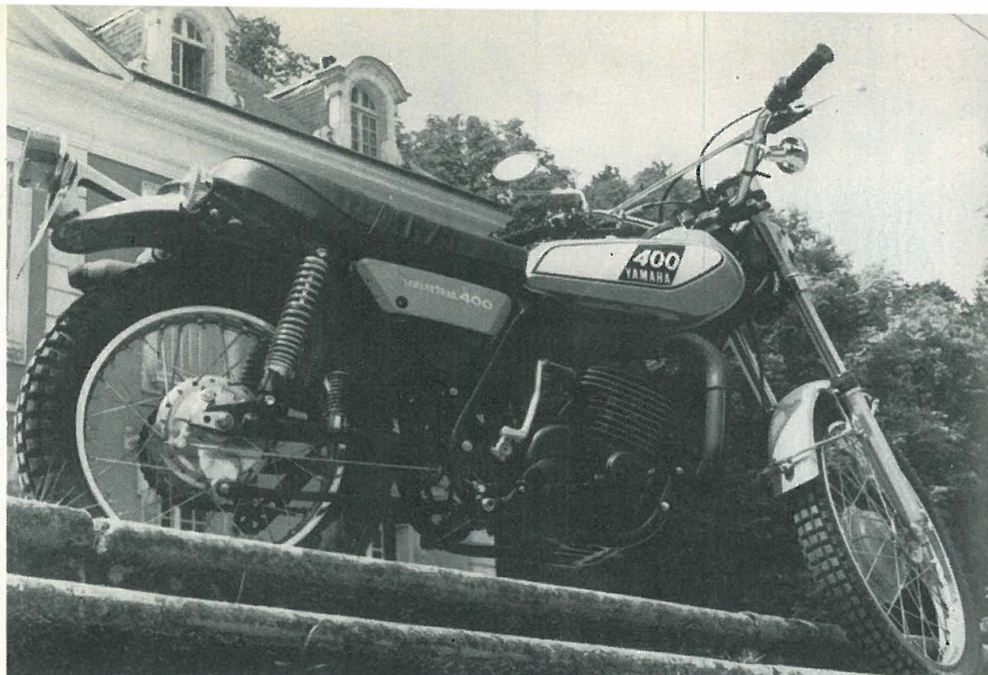
www.legends-yamaha-enduros.com

LA MOTO DE L'AVENIR?



NON! je ne suis pas Nostradamus mais néanmoins quelques petites idées sur ce que pourrait être une moto d'avenir. Dans ces grandes lignes elle correspond à la Yamaha 400 DT.

Tout au moins dans l'esprit. La moto de Trail est en effet le meilleur compromis possible. Tout doucement, on vire de la moto sportive façon café racer à l'engin plus tranquille, plus relax. Les vitesses limitées sont la cause de ce changement. Même si aujourd'hui encore les vitesses sont plus ou moins respectées, on finira bien par plier, par la force bien sûr! comme nos petits copains d'outre-Atlantique. C'est lamentable mais c'est ainsi. Nous sommes en pleine mutation, radarisés, nous perdons nos instincts agressifs, à grands coups de rayons. Sans la vitesse, la moto est-elle vraiment moins intéressante? Pour de longs voyages c'est certain. Mais pour des petites balades, il n'est pas nécessaire d'aller vite pour se faire plaisir, il suffit que la route tournicote. Là, une Trail genre 400 Yam est presque idéale. Disons presque parce que cette moto n'est pas parfaite. Une grosse Trail roule à 130 en solo comme en duo (compter 10 km/h de moins pour une vitesse de croisière à l'infini). Elle est bien sûr maniable parce que légère dans l'absolu et surtout par rapport aux 400 routières. Sur une Trail il n'y a jamais de problèmes de garde au sol. On peut donc attaquer joyeusement. Pour de petites balades de 100 à 200 km le confort est suffisant. En ville, il est évident que ce genre de moto est bien plus à l'aise que n'importe quelle routière de cylindrée égale et même inférieure. Donc, si l'on respecte les limitations, une 400 Trail fait jeu égal avec une 400 routière. De plus, et c'est là un atout énorme, elle vous offre l'évasion en tout-terrain. Oh certes! ce n'est pas une moto d'enduro et le spécialiste du tout-terrain aura tôt fait d'en trouver les limites, ce qui ne sera pas le cas pour M. Tout-le-monde. La balade en tout-terrain avec une grosse Trail est ma fois fort sympathique dès l'instant où l'on ne s'égare pas dans des zones de trial. On appréciera surtout le couple moteur et sa puissance qui permet de faire du tout-terrain, tranquille, en duo. Autre paradoxe à l'avantage de la grosse Trail genre 400 Yam, le budget entretien. C'est un monocylindre qui est évidemment moins coûteux à maintenir qu'un multicylindre. Pour le prix d'achat une 400 Yam est à mettre en concurrence avec des routières genre 400 Kawa KZ, Honda 350 four, Suzuki GT 380, elle est même un peu moins chère, cela donne à réfléchir, n'est-ce pas? De plus, la Yam est vraiment très très belle. Bien sûr les inconditionnels du 4 temps devront attendre encore une année avant que Yam ne sorte une 500 Trail 4



Les petits freins à moyeux coniques sont aussi empruntés à la machine de cross. Mais pourquoi ne pas songer au frein à disque?

temps qui sera, espérons-le, plus proche de l'idéal. Nous avons souhaité vous présenter l'essai de la 400 Yam en comparaison avec la 400 Suzuki TS, pour une sorte de match au sommet des grosses Trail. Mais voilà, l'adversaire a refusé le combat. Dommage, il avait ses chances.

Prise de contact

Ce qui surprend en premier sur cette moto est le couple moteur. Dès les plus bas régimes, 2.500 tr/mn, il a la pêche et arrache... comme un gromono 4 temps, il y a de quoi être étonné s'pa? Etonnantes aussi sont les mensurations de cette presque 500 cc. On croirait volontiers qu'il s'agit là d'une 250 cc. D'ailleurs la 250 DT n'est pas plus petite. La prise en main est très facile et pour un débutant la puissance n'est pas trop brutale.

Mise en route

Quelle leçon Messieurs les Anglais! Voici un gromono de 400 cc qui se démarque aussi facilement qu'une modeste 250 cc sous-compressée. Ce n'est pas un miracle mais une réussite technique. Le kick est couplé à une sorte de décompresseur. C'est simple et ça marche. Et pas de risque de retour de kick. A froid, mettre le starter. Le temps de chauffe du moteur est rapide mais avant qu'il soit en température il ratatouille et fume.

Bruit moteur

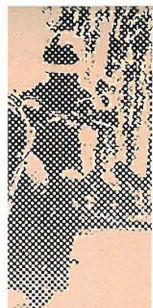
Un mono 2 temps ne peut avoir un bruit harmonieux. Celui-ci est assez sourd à cause de la cylindrée et juste aux normes. Pas de bruits mécaniques, si ce n'est le clapotis des clapets, les pastilles antivibratoires sont efficaces... en attendant que le piston prenne du jeu.

Position de conduite

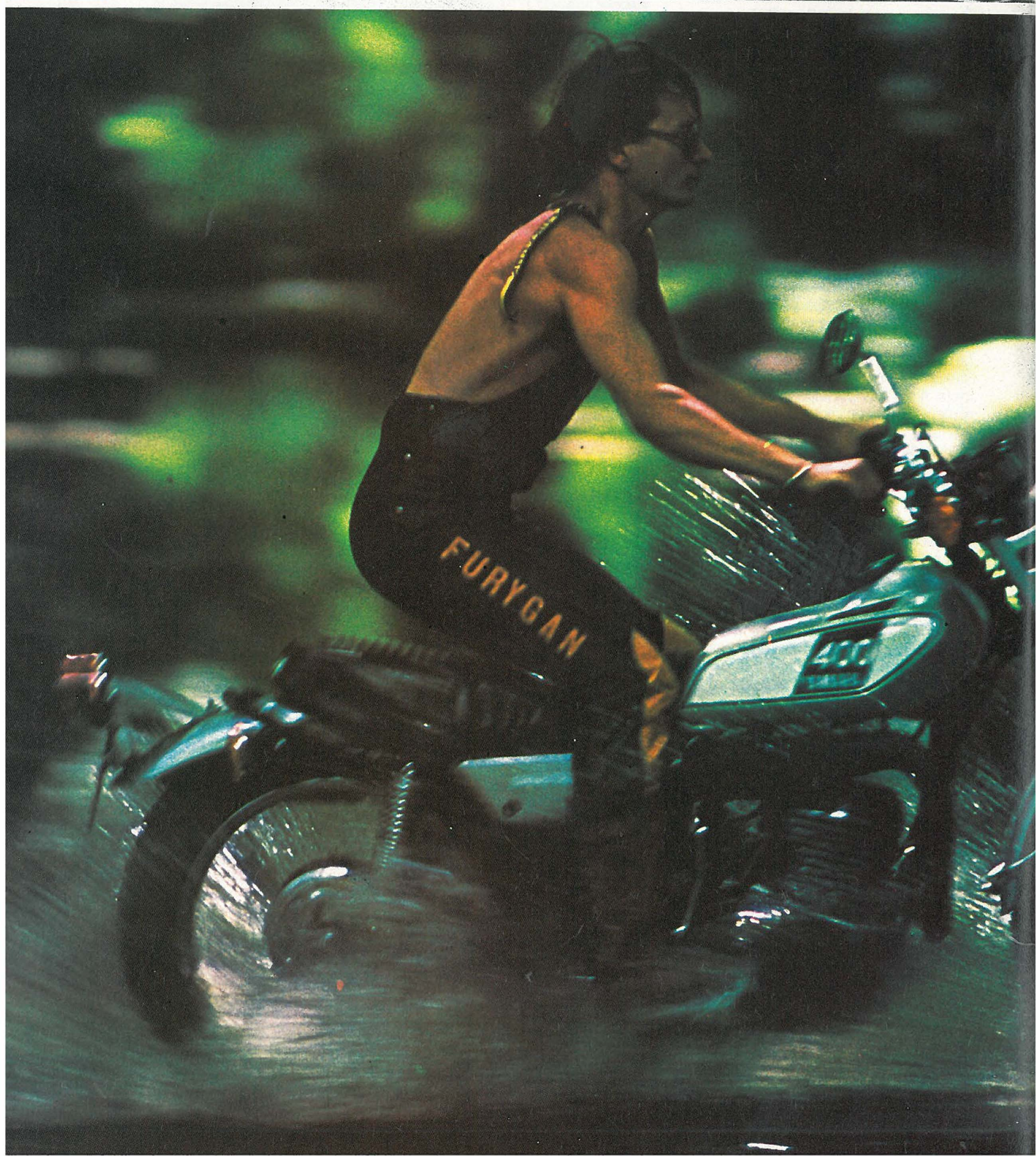
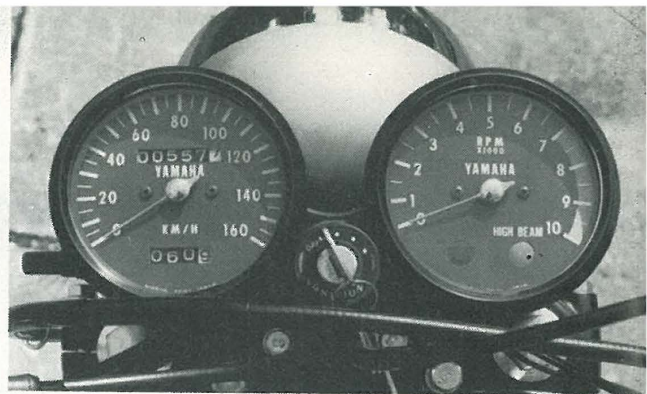
Elle est très exactement semblable à celle d'une moto de route avec des repose-pied bien en avant. Sur une vraie enduro les repose-pied sont plus en arrière pour faciliter les cabrages de la roue avant. Les commandes tombent pile là où il faut et aucun accessoire ne gêne les jambes en position assise ou debout. La hauteur de selle n'est pas plus importante que celle d'une 125 Trail, c'est dire comme elle est basse.

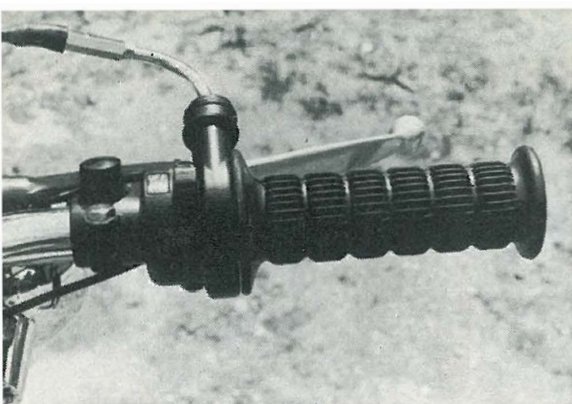
Embrayage

Il est doux sans être mou et ne colle pas à froid. Par contre, il est un peu brutal et peut occasionner des pertes d'adhérence dans des passages difficiles. S'il est grandement sollicité, son câble se détendra rapidement.



www.legends-yamaha-enduros.com





Commodo gauche : il lui manque seulement un appel de phare pour être complet comme sur une routière. Toutes les commandes de lumières sont groupées à gauche. A noter la vilaine attache du rétroviseur. Commodo droit : il ne porte que le coupe-contact. Les poignées en caoutchouc gaufré ne sont pas très agréables au toucher lorsque l'on conduit sans gants. Le tableau de bord serait complet avec un voyant de point mort. Il faut tourner la clé de contact deux fois pour brancher les lumières. Sur une Suzuki, cette opération se fait au commodo gauche et c'est mieux.

YAMAHA 400 DT

Sélection des rapports et étagement de la boîte

Elle a bien sûr toutes les qualités d'une boîte japonaise, douce, précise, silencieuse. Le point mort est assez facile à trouver, heureusement car il n'y a même pas de voyant de point mort pour se repérer. C'est une lacune sur une moto Trail qui doit être aussi bien équipée qu'une routière. L'étagement de boîte serait parfait avec une première plus courte, pour le tout-terrain surtout.

Agrément moteur

Son principal agrément est bien sûr sa souplesse et son couple. C'est une mécanique qui repart franchement en cinquième dès 2.500 tr/mn et en douceur, sans que le piston cogne. Jusqu'à 6.000 tr/mn, ça pousse régulièrement, au-dessus le moteur piétine. C'est là une caractéristique des moteurs Yam. Les accélérations font jeu égal avec une routière de même cylindrée sur les deux cents premiers mètres. Sur les premiers mètres, elle est même plus nerveuse qu'une 400 Kawa ou une 380 Suzuki. Le plus gros défaut de ce moteur vient de ses vibrations. Jusqu'à 5.000 tr/mn, les vibrations sont supportables. Au-dessus, elles deviennent franchement désagréables. On a l'impression que les poignées enflent et que les repose-pied fourmillent. C'est là son plus gros défaut par rapport aux routières que nous avons citées.

Confort

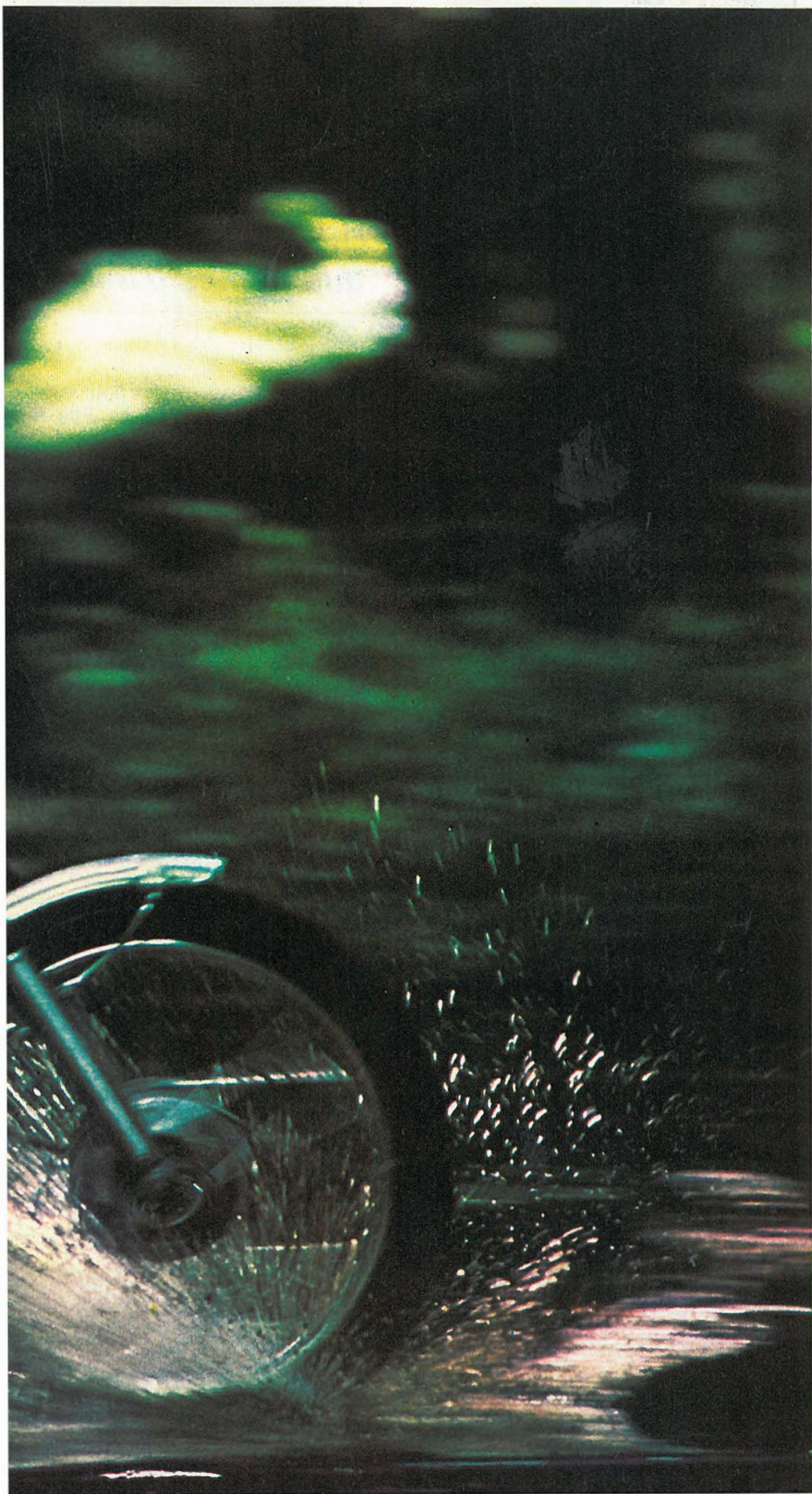
La bonne vitesse de croisière amène le compte-tours à 6.000 tr/mn. Nous sommes alors en plein dans le régime de grosses vibrations, et le confort en prend un vieux coup. Il y a aussi une fourche qui absorbe mal les petites dénivellations et une selle un peu dure à la longue. Côté confort il y a du progrès à faire.

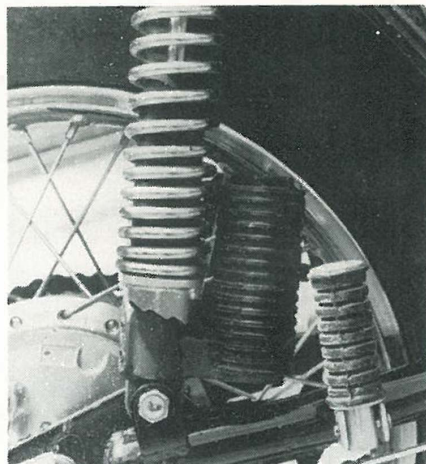
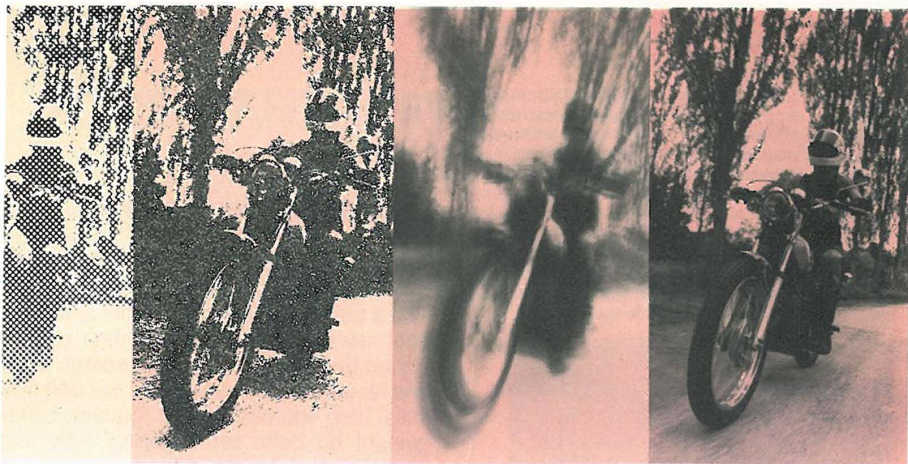
Eclairage

C'est une moto aux performances limitées. L'éclairage est faiblard. C'est un défaut propre à toutes les Trail. L'éclairage d'origine japonaise, ampoule blanche, offre de bien meilleurs résultats.

Freinage

A voir les freins, petits, simple came, on pourrait avoir des doutes sur leur efficacité qui ne serait pas justifiée. Cette moto freine bien et ces petits freins sont assez puissants surtout l'arrière. Bien sûr, une utilisation intensive et prolongée feront apparaître des signes de fading, comme sur tous les freins à tambour. Pourquoi alors refuser les freins à disques pour les





Les amortisseurs arrière ont un réservoir d'huile séparé pour accélérer le refroidissement. Leur meilleure position est au plus souple.

Tenue de route

Pour résumer, elle n'est pas géniale. Dans les petits coins pas vite tout se passe très bien. Par contre, dans les grandes courbes, elle gigote de l'avant. En général, c'est plutôt l'arrière qui fait ça. Sur les stries d'autoroute, c'est presque inquiétant tant ça bouge surtout si l'on respecte la vitesse limitée de 80 km/h (mieux vaut rouler plus vite). Cette imprécision de l'avant provient certainement d'un problème de fourche (manque de souplesse). Pour une fois sur une japonaise, les amortisseurs arrière ne sont pas à incriminer. Leur meilleur réglage est sur la position la plus souple. Les pneus à crampons ne sont pas une gêne sur le sec. Tout au plus, on sent un mouvement ondulant sur les grands angles, ce sont les tétons qui s'écrasent. Par contre, sur le mouillé, il faut être plus prudent, ce sont des pneus japonais ne l'oublions pas.

Maniabilité

Elle accuse 124 kg à sec, ce qui est peu pour une presque 500 cc et lui confère une excellente maniabilité. Par rapport aux précédents modèles (73) la maniabilité est encore améliorée. Si en tout terrain elle paraît encore un peu lourde, sur la route c'est le rêve.

Agrément de conduite en ville

Là, elle cumule les atouts. Freinage, bien. Accélération, extra et cela dès les premiers mètres pour s'échapper au feu rouge. Maniabilité, nous venons d'en parler. La souplesse moteur, c'est une de ses principales qualités. Enfin elle est fine la bête et se faufile dans les petits trous.

Agrément de conduite sur route

Nous parlerons hélas ! beaucoup plus de désagrément. Le confort n'est pas son fort et la tenue de route peut être améliorée.

Reste le bon couple moteur et une vitesse de pointe pas trop ennuyeuse. Encore un désagrément, l'autonomie sur autoroute. On ne fait pas 100 km sans ravitailler.

Agrément de conduite en tout-terrain

Avec son couple moteur, elle s'arrache de la plupart des difficultés, même en duo. Si l'on commence à attaquer en tout-terrain, on trouvera les mêmes défauts de tenue que sur la route. C'est l'avant qui ne suit pas. On est copieusement chahuté sur la moto. Lorsque le terrain devient vraiment dur et qu'il faut évoluer à petite vitesse on est gêné par une première trop longue. On peut remédier à ce défaut en raccourcissant la démultiplication finale mais alors on manquera de vitesse de pointe. C'est au niveau des rapports de boîte qu'il faut changer quelque chose. De même si l'on veut sortir des sentiers battus, il faudrait voir à augmenter la garde au sol. Lorsque le sentier devient cul-de-sac et qu'il faut désempêtrer la moto, on regrette alors qu'elle ne fasse pas 20 kg de moins et qu'il n'y ait pas de poignées de levage pratiques. Ces quelques défauts sont sensibles en utilisation tout-terrain « à la Française ». Aux U.S.A., le tout-terrain se pratique surtout dans le désert et là, nul besoin de première courte de garde au sol et de poignées de tirage.

Consommation

Sur autoroute, à 120-125 km/h de croisière, elle tête allègrement ces 9 l au 100. Ailleurs, elle se contente de 6,8 l.

Performances

En accélération, une moto Trail est compétitive, toujours par rapport à une routière, sur les deux cents premiers mètres. Ensuite la routière prend l'avantage. Le 400 m DA d'une 400 Yam se couvre en 16 secondes et la vitesse de pointe ressort à 130 km/h.

Quelques choses que je sais d'elle

La selle

Elle est tout juste assez longue pour le duo et à la longue tanne les fesses. Elle est amovible et ferme à clé (avec la clé de contact). Le système de fermeture comporte, incorporé, un attache casque. Sous la selle : la batterie, les fusibles, la trousse à outils et le remplissage du réservoir d'huile qui est inaccessible sans un entonnoir.

Le réservoir

Il a une belle gueule et rappelle les réservoirs des motos de cross de la marque. Son bouchon ferme à clé, avec la clé de contact.

Trousse à outils

Son logement n'est pas trop vaste, la trousse par elle-même n'est pas très solide. Son contenu est assez copieux et le tout baignera dans l'huile si l'on ne prend pas quelques précautions en remplissant le réservoir.

Antivol

C'est un Neiman qui nécessite donc une clé différente. Ces antivolos sont paraît-il plus sûrs que d'autres mais aussi plus difficiles à manipuler surtout lorsqu'ils sont un peu oxydés. Celui-ci à sa place dans la colonne de direction et le blocage se fait guidon tourné à droite, ce qui déséquilibre la moto lorsqu'elle repose sur sa béquille latérale. En effet, pour une meilleure stabilité, mieux vaut tourner le guidon du côté de la latérale.

Clé de contact

Elle est à double sens et positionnée sur le tableau de bord.

Rétroviseur

Son attache fait quincaillerie, par un vilain collier qui finira par rouiller. Alors que d'origine il est prévu un trou fileté dans le commodo gauche. La branche de ce rétro est trop courte et on voit davantage son bras que derrière soi. Enfin, il vibre à tous les régimes et devient totalement illisible au-dessus de 5.000 tr/mn.

Poignée de gaz

Elle est sans défaut si ce n'est peut-être un touché pas très agréable lorsque l'on conduit sans gants.

Béquille

Une latérale et qui donne une bonne

Les carters moteurs extérieurs sont en magnésium pour alléger. Toute la visserie est en 6 pans creux, ce qui se fait de mieux.

inclinaison. Pour les terrains meubles, elle pourrait avoir une base plus large.

Repose-pied

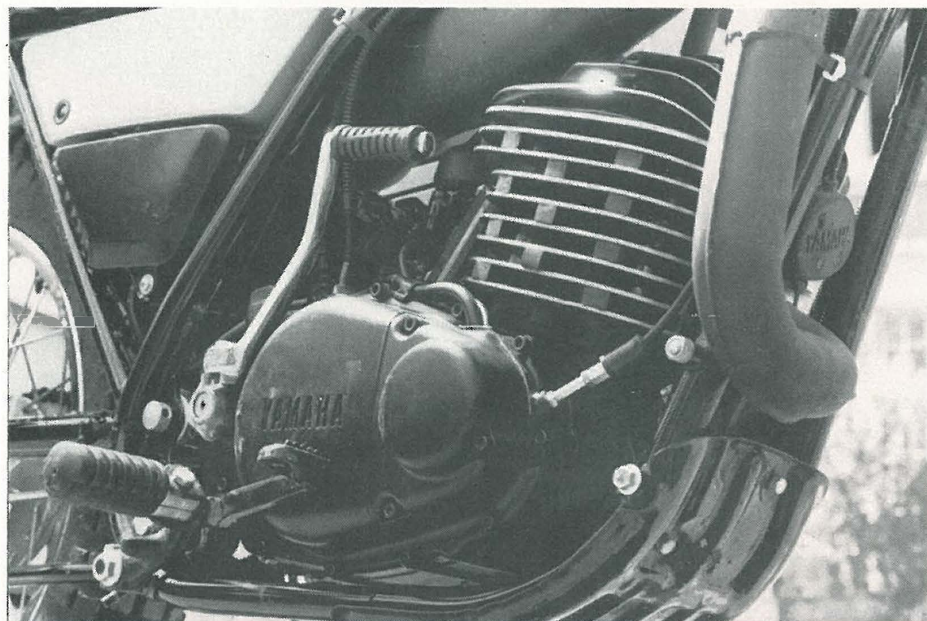
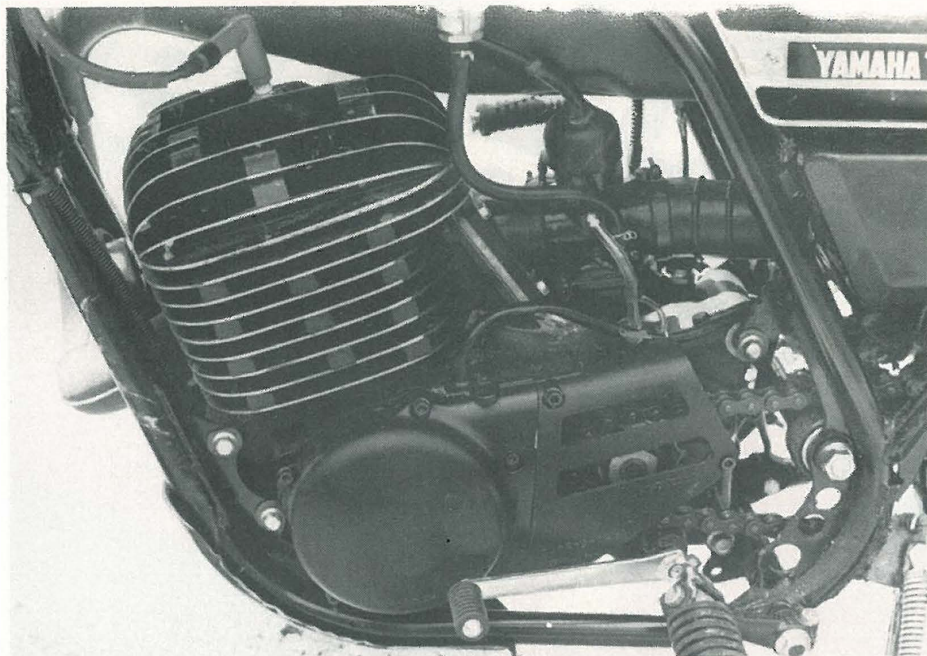
Rien à redire sur ceux du pilote, par contre le passager est vraiment mal loti avec des repose-pied directement fixés sur le bras oscillant. Autrement dit, ces repose-pied tressautent au rythme des cahots et ce n'est pas très confortable. Ce défaut n'existe pas sur une routière qui se respecte.

Garde-boue

Celui de l'avant est bien. L'arrière pourrait être plus enveloppant pour éviter que le

Dans son architecture générale ce moteur est semblable à celui des motos de cross. Il en a même l'allumage électronique alors que la petite sœur de 250 a un allumage classique. A l'avant du moteur, au-dessus de l'échappement, le décompresseur.

pot d'échappement ne salisse la plaque minéralogique. De même, le carter de chaîne ne protège pas des projections de graisse. Des petites choses à revoir dans le cadre d'une utilisation routière.



MARQUE : Yamaha.

TYPE : 400 DT.

IMPORTATEUR : Ets Sonauto, 55, rue Marjolin, 92-Levallois-Perret.

PRIX T.T.C. : 8.719 F.

MOTEUR :

Type : monocylindre 2 temps.

Alésage x course : 85 x 70 mm.

Cylindrée exacte : 397 cc.

Taux de compression : 6,4 à 1.

Puissance maxi : 20 ch à 5.500 tr/mn.

Couple maxi : 2,8 mkg à 4.500 tr/mn.

Alimentation : 1 carburateur Ø 32 mm.

Allumage : électronique.

Batterie : 6 V 4 Ah.

Lubrification : graissage séparé.

Mise en route : kick.

TRANSMISSIONS :

Primaire : par engrenages.

Secondaire : par chaîne ; rapport : 3,357.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte : 5 vitesses ; rapports : 1° : 2,533 ; 2° : 1,789 ; 3° : 1,304 ; 4° : 1 ; 5° : 0,766.

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau ininterrompu.

Freins AV : 160 mm. AR : 150 mm.

Pneus AV : 300 x 21. AR : 400 x 18. Jantes alliage léger.

Suspension AV : télescopique hydraulique.

Suspension AR : oscillante ; amortisseurs hydrauliques réglables en positions.

DIMENSIONS ET POIDS :

Longueur : 2.180 mm.

Largeur : 870 mm.

Empattement : 1.410 mm.

Hauteur : 1.140 mm.

Hauteur de selle : 815 mm (à vide).

Garde au sol : 220 mm.

Poids à sec : 124 kg.

Réservoirs : essence : 9 l ; huile : 1,5 l.

PERFORMANCES :

Vitesse maxi : 130 km/h. 16°.

CONSUMMATION :

« M.-J. » : à 90 km/h : 6,8 l/km ; à 130 km/h : 9 l/km.



Le couple moteur.
L'esprit Trail.

Je n'ai pas aimé

Le confort.
Les vibrations.
La tenue de route.

