

CANTILEVER DT POUR LES VERTS

L'héritage du cross

Ce n'est pas la peine de tergiverser : ces trail-bikes sont une réussite du point de vue conception. Si votre mémoire est bonne, rappelez-vous ce qu'était la première 125 DT et mesurez le chemin parcouru ! Bien sûr, la première amélioration à noter est la suspension arrière. Le cantilever, qui est apparu voici trois ans sur les machines de compétition, en cross, puis en vitesse et en trial, n'avait jamais encore été appliqué à un trail-bike, moto de grande diffusion, un peu bâtarde à l'origine.

La conception des nouvelles DT Yamaha s'inspire désormais largement de celle des machines de cross de la marque, comme cela se fait de plus en plus. La partie cycle des deux motos, 250 et 400, est en tous points identique. Seuls varient la cylindrée et le poids, qui passe à 135 kg sur la 400 pour 130 sur la 250.

L'an passé les DT rebaptisées « enduro » paraissaient déjà avoir singulièrement évolué : moteur dérivé du modèle MX cross, amortisseurs arrière à réservoir d'huile, cadre double berceau des cross, décompresseur au guidon couplé sur le kick, selle transformée.

Mais il faut bien reconnaître que la cuvée 77 a de quoi surprendre. La « carrosserie » n'a bien sûr plus rien à voir. Le faux ensemble selle-réservoir est une nouveauté sur les trails japonais. « Faux » puisque le réservoir en tôle est séparé de la selle par des carters latéraux. Mais l'effet est séduisant. Le cadre est un double berceau tubulaire hérité encore du cross. L'amortisseur arrière de type cantilever est assuré par un amortisseur monocross De Carbon non réglable, passant dans la poutre centrale.

L'échappement, qui descend très bas sur le devant du moteur, passe parfaitement entre le moteur, le réservoir et l'amortisseur arrière, un beau prodige de dessin ! Les garde-boue sont bien sûr en plastique. La seule base qui paraît choquante, au premier coup d'œil, est le passage du pot, devant le moteur, et l'absence de protection. Même une barrette en bas du garde-boue ne serait pas superflue. On nous a toutefois affirmé que la solidité de cette partie de l'échappement ne craignait pas les projections de pierre.

Le moteur a été redessiné. La pompe est désormais entraînée directement par le vilebrequin. Les lumières d'échappement sont plus basses, ce qui procure un couple

Nous vous avons présenté, la semaine dernière, les nouvelles Yamaha de route équipées de moteur quatre-temps, les XS 750, 360 et 250. Cette semaine, place au tout-terrain avec les DT 250 et 400 à suspension cantilever, ainsi que la version 77 du « gros mono » 500 XT. Comme pour les machines XS, nous avons pu effectuer un court galop d'essai au guidon des trail-bikes et ce, en tenue marocaine, à Marrakech. Ces motos, que nous avons tous découvertes à l'occasion du Salon de Paris, étaient confiées, pour la première fois, à des journalistes. Mais les conditions de cette prise de contact n'étaient pas excellentes du fait du peu de modèles disponibles et donc du temps trop court pendant lequel nous avons pu les piloter. Des problèmes de réglages dus principalement à la qualité de l'essence, ne nous ont pas permis non plus d'apprécier pleinement les DT 77. Toutefois, ce petit galop d'essai nous a donné l'occasion de nous rendre compte, même sommairement, des possibilités et du comportement de cette petite révolution signée Yamaha. J'avoue avoir trop peu roulé sur ces DT pour me sentir capable d'émettre un avis sans appel, aussi ai-je confronté mes impressions avec celles de Gilles Mallet, rédacteur en chef de Moto Verte, dont la compétence en tout-terrain est célèbre. Bientôt, vous trouverez, dans Moto Revue, un essai complet de ces motos.



A l'arrêt comme en action, la DT 250 a fière allure. La finesse de ses traits, le noir mat du moteur, le garde-boue avant et la suspension arrière cantilever sont ses plus beaux appâts.



www.legends-yamaha-enduros.com



fiche technique

DT 250 DT 400

Moteur

Type et nombre de cylindres : monocylindre.
 Cycle : deux-temps.
 Refroidissement : par air.
 Alésage-course : 70 x 64 mm (250) - 85 x 70 mm (400).
 Cylindrée : 246 cc (250) - 397 cc (400).
 Taux de compression : 6,7 à 1 (250) - 6,4 à 1 (400).
 Puissance : 21,5 ch DIN (250) - 29,5 ch DIN (400).
 Régime : 6 000 tr/mn (250) - 5 500 tr/mn (400).
 Couple maximum : 2,9 kgm (250) - 3,8 kgm (400).
 Régime de couple maximum : 6 000 tr/mn (250) - 5 000 tr/mn (400).
 Allumage : volant magnétique.
 Source d'énergie : batterie 6 V.
 Lubrification : Autolube.
 Carburateur : Mikuni VM28SS (250) - VM34SS (400).
 Diamètre de passage des gaz : 28 mm (250) - 34 mm (400).
 Démarrage : par kick.

Transmissions

Transmission primaire : par pignons à taille oblique.
 Rapport de démultiplication primaire : 2,826.
 Transmission secondaire : par chaîne.
 Rapport de démultiplication secondaire : 2,750 (250) - 2,529 (400).
 Rapports internes de boîte :

1 ^{re}	2,533	2,538
2 ^e	1,684	1,706
3 ^e	1,167	1,190
4 ^e	1,000	1,000
5 ^e	2,750	0,840

Partie cycle

Cadre : tubulaire double berceau.
 Angle de la colonne de direction : 60°.
 Chasse : 135 mm.
 Suspension avant : fourche télescopique.
 Débattement : 195 mm.
 Suspension arrière : cantilever monocross De Carbon.
 Débattement : 82 mm (débattement à la roue arrière : 140 mm).

Freins

Freins à tambours.
 Diamètre du tambour AV : 161,5 mm.
 Diamètre du tambour AR : 121,5 mm.

Roues

Pneu avant : 300-21 4PR.
 Pneu arrière : 400-18 4PR.

Dimensions principales

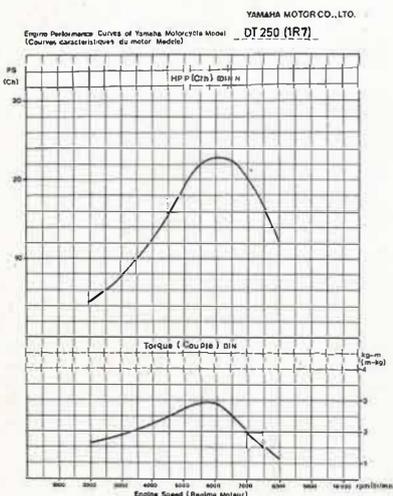
Longueur hors tout : 2 130 mm.
 Largeur hors tout : 870 mm.
 Hauteur hors tout : 1 165 mm.
 Empattement : 1 420 mm.
 Garde au sol : 255 mm.
 Poids à sec : 130 kg (250) - 135 kg (400).

Capacités

Réservoir d'essence : 9 litres.
 Prix : 8 300 F (250) - 9 500 F (400).
 Livraison : janvier.

Un peu moins maniable que la 250, la DT 400 est toutefois beaucoup plus puissante et d'un couple plus élevé. Son gain en souplesse est ce qui frappe le plus, avec l'extraordinaire douceur de la suspension. Avec ce nouveau cantilever, pas mal de chemin légèrement accidentés paraissent plats !

DT 250



plus élevé. Carburateur, filtre à air, clapets identiques à ceux de la TZ 750 de vitesse (4 au lieu de 3, ce qui diminue le temps de réponse) figurent parmi les nouveautés. L'allumage comporte un dispositif d'avance automatique donnant moins de brutalité (pour la 250). Les pistons ne comportent plus de segments en L et leur axe est renforcé. Enfin, la fourche permet désormais un débattement maximum de 195 mm contre 175 précédemment. Elle n'est hélas pas équipée de soufflets.

Puissance et souplesse

Au point de vue puissance, ces deux moteurs restent sensiblement identiques aux précédents : 21,5 ch DIN à 6 000 tours pour la 250, 29,5 ch à 5 500 tours pour la 400. Mais le gain en souplesse est considérable puisque le couple maximum de la 250 est désormais de 2,9 kgm à 6 000 tours et de 3,8 kgm à 3 000 tours pour la 400.

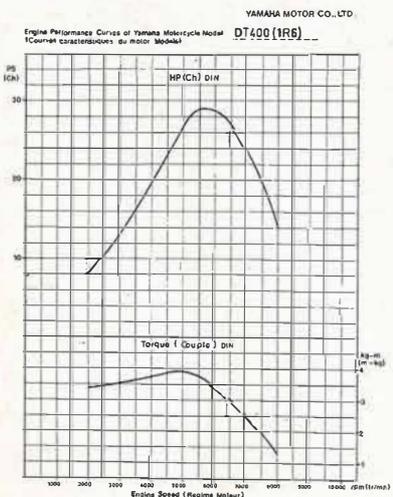
C'est, avec la suspension, ce qui frappe le plus dès les premiers mètres réalisés sur ces deux motos. Si la 250 est un peu plus pointue que la 400, elle offre néanmoins la possibilité de reprendre en 4^e à 4 000 tours. Même chose sur la 400, mais en souplesse, et à partir de 3 000 tours. La différence de « pêche » sur ces DT est considérable. La traction est puissante sur la 400, les montées en régime plus progressives sur la 250.

La maniabilité, quant à elle, est un peu moins bonne sur la 400. Mais les suspensions sont là pour vous faire oublier tout le reste. Ne soyons pas avarés de compliments : c'est le rêve ! Prenez une piste de type africaine, avec nids de poule et tout ce qui s'ensuit : ouvrez à fond et vous serez étonnés du résultat. Les inégalités de terrain sont littéralement avalées, gommées. Vous avez presque l'impression de vous déplacer sur du plat. Bien sûr, il n'y a pas de miracle : dans certains trous plus profonds, vous tapez rudement. Mais il ne faut pas demander l'impossible, sans cela le tout-terrain ne serait plus que du bitume ! Quant à l'avant, il reste bien en ligne quand l'arrière rebondit.

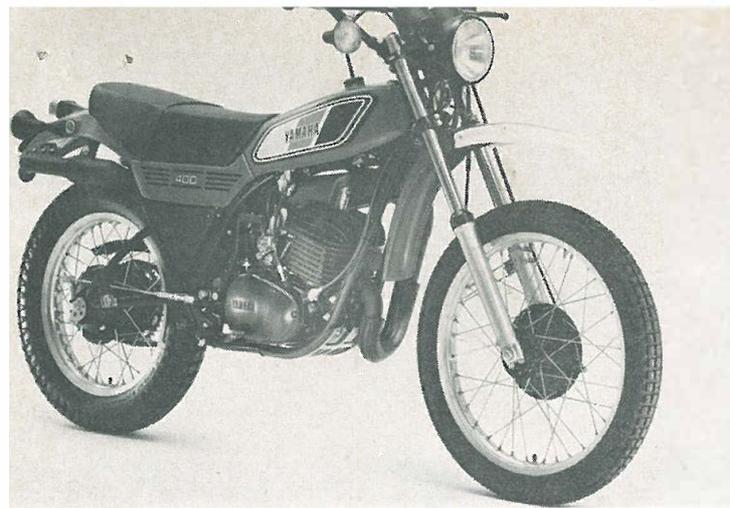
Cette qualité d'amortissement, alliée à une souplesse moteur vraiment exceptionnelle (proche de celle de motos de trial), une bonne position debout permettant des évolutions lentes très plaisantes, confèrent aux nouvelles DT un attrait inédit.

Un premier contact qui est donc, comme vous pouvez le constater, largement positif. Il nous reste à vérifier ces impressions au cours d'un essai intensif que nous ferons prochainement.

DT 400



Plus rien de commun avec les anciens modèles « enduro ». Cette 250 DT, qui sera commercialisée en janvier au prix de 8 300 F, marquera certainement dans le domaine du trail une étape semblable à l'arrivée sur le marché des premières motos de ce type.



Aucune différence extérieure entre la 250 et la 400, si ce n'est le volume de l'ensemble cylindre-culasse. La partie cycle est identique en tous points, les accessoires également. Le prix de cette petite merveille : 9 500 F. Disponible en janvier également.

