

Sang

Des changements esthétiques radicaux et des améliorations techniques tournées vers le sport : la deuxième carrière de la MT-09 s'ouvre sous un angle agressif. La lutte s'annonçant féroce sur le marché des roadsters, Yamaha a choisi de prendre le risque de l'audace.

PAR David Dumain PHOTOS Francesco Montero, Jonathan Godin et droits réservés



Derrière le coup de crayon audacieux qui signe le nouveau design de la MT-09 se dessine une rivalité qui va animer l'année 2017 sur le marché très juteux des roadsters de 900 cm³. En présentant début décembre la deuxième génération du trois-cylindres qui a marqué le renouveau de la marque en 2013, Yamaha devance de peu Kawasaki, qui fera essayer, mi-janvier, sa nouvelle Z 900, allégée et affûtée. En un peu plus de trois années, la MT-09 a plus que rempli sa mission, donnant l'impulsion d'une nouvelle "famille", celle des MT qui totalisent plus de 110 000 ventes en Europe depuis septembre 2013. Chacun des 5 modèles de cette gamme en sert un autre, soit au niveau de la technique, soit au niveau du design, et c'est ainsi que la nouvelle gueule de la MT-09 est très officiellement dérivée de la double optique très agressive de la MT-10, le roadster méchant de la lignée. De quoi redonner un nouveau style et inscrire ce roadster du « côté obscur » du Japon, ainsi que le martèle Yamaha (« *dark side of Japan* »), jusque sur les murs du bâtiment désaffecté dans lequel s'est déroulé la conférence de presse sur l'île de Majorque (s'il n'était parti cette année pour Ducati, Jorge Lorenzo aurait pu être de la partie...). Reste qu'en remplaçant son unique phare en forme de diamant par un double élément agressif intégrant quatre feux à leds, la MT-09 fronce les sourcils et se rapproche ostensiblement du style manga revendiqué par la famille Z chez Kawa depuis ses débuts (dix ans avant l'arrivée de la lignée MT).

Avant le combat qui promet d'être sanglant, étudions de près cette nouvelle MT-09, affûtée comme une lame, de l'avant à l'arrière. L'agressivité de la ligne générale est soulignée par la boucle arrière, raccourcie de 29 mm et relevée, ainsi que la selle, plus longue de 13 mm, plus haute de 5 mm et plate comme sur une machine de supermotard. Au niveau esthétique, les nouvelles ailettes latérales montées sur le radiateur ne sont qu'un détail au regard de l'audacieux support de plaque fixé sur la partie gauche du bras oscillant, formant un garde-boue déporté que Ducati assume depuis plusieurs années avec sa Diavel. Yamaha devait oser ce genre d'excentricité pour

donner une identité forte à sa nouvelle MT-09, dont les qualités dynamiques ont par ailleurs fait le succès. Cela n'a pas empêché les ingénieurs japonais de se pencher sur les améliorations mécaniques qu'ils pouvaient apporter à un roadster ouvertement sportif. Et qui dit sport aujourd'hui dit électronique, c'est ainsi qu'en plus des différents niveaux de *traction control* et des trois cartographies pré-programmées (standard, sport ou pluie) la MT-09 de nouvelle génération se dote aujourd'hui d'une assistance électronique à la montée des vitesses et au rétrogradage. Côté partie-cycle, c'est la fourche qui a fait l'objet d'une attention toute particulière avec un élément réglable en tous sens. Ainsi, Yamaha a retouché son roadster à tous les niveaux, en essayant de ne pas bouleverser son équilibre général. Les routes sinueuses et bien revêtues de l'île de Majorque nous ont

1. Débouchant toujours sous le bras oscillant incurvé, le pot d'échappement a été revu : aplani et doté d'un nouvel embout, sans que cela modifie son caractère qui s'échappe du trois-cylindres.
2. Compression à gauche, détente à droite, et précharge à ajuster des deux côtés : la fourche de la MT-09 propose désormais de nombreux réglages.
3. L'amortisseur arrière, lui, n'évolue pas, alors qu'il concentrait les critiques, trop mou par rapport aux contraintes qu'impose un rythme sportif.



4. Les nouveaux phares à double optique sont soulignés par des ailettes et des feux de position à 6 ampoules de type led. La nouvelle MT-09 fronce les sourcils...
5. En réponse aux optiques radicales, le feu arrière « à led tridimensionnel en double pointe » (jetez un œil à la photo de détail pour vous faire une idée...) forme un M et (et non un Z...) quand on le regarde de haut.

permis de nous faire notre avis sur ces évolutions.

COMMUNICATION COLORS

« Les jantes fluo, c'est aussi très osé, c'est vrai » reconnaît Alex Kowalski, directeur presse-compétition de Yamaha France et présent au guidon pour nous accompagner. Il sait bien que les *communication colors* destinées à attirer l'œil dans les publications peuvent surprendre, mais comme pour l'optique ou le support de plaque, la marque assume ses choix, et c'est avec le modèle gris-fluo, et non avec le bleu ou le noir, que les essayeurs de la presse internationale ont immortalisé leur premier roulage, devant des

photographes ouverts aux wheelings, au burns, et à toutes sortes de facéties trop souvent proscrites dans ce genre de présentation. Une démarche cohérente, ceci dit, quand on revendique le côté *dark side* en organisant une conférence de presse dans une sorte de méga-squat où les graffitis spécifiquement graphés pour l'événement ne déparent pas avec ceux qui ornent les lieux en permanence. Dès que je démarre le trois-cylindres - dont le bruit est identique au modèle précédent malgré un silencieux doté d'un nouvel embout "aplani" - mon premier réflexe est de chercher à déconnecter le TCS, afin que le contrôle de motricité ne me prive pas des quelques wheelings que je prévois ▶

Jantes fluo, support de plaque déporté : Yamaha ose des choix esthétiques qui renforcent l'identité de la MT-09

d'envoyer. Facile, une pression prolongée vers le bas sur le bouton ad hoc au commodo gauche et le voyant off apparaît sur la planche de bord, qui a été abaissée et intégrée au bloc optique. Le groupe ne m'a pas attendu, je n'ai pas eu le temps de sélectionner mon mode de conduite. Pas grave, le petit bouton-poussoir juste sous le démarreur à droite peut être actionné pendant que l'on roule (contrairement à la désactivation du TCS), à condition de couper les gaz. J'effectue les premiers kilomètres en mode standard, et je retrouve le caractère du trois-cylindres de la MT-09 que je connais, en prêtant bien attention aux petits à-coups d'injection que Yamaha dit avoir corrigés sur cette nouvelle version. L'accord entre la poignée de gaz et le moteur paraît en effet être plus harmonieuse, mais c'est une autre forme d'onctuosité qui m'interpelle : celle du levier d'embrayage, qui bénéficie d'un système antidribble assisté (A&S) destiné à améliorer la stabilité du châssis au rétrogradage. Les comes inclinées et les nouveaux ressorts qui permettent un fonctionnement plus souple profitent au levier d'embrayage, qui nécessite un effort moins important que Yamaha estime à 20 %. C'est effectivement sans le moindre effort que l'on ramène le levier avec les doigts gauches, et c'en est presque frustrant, vu que désormais on n'en a plus besoin pour passer les rapports. En effet, la nouvelle MT se dote d'un shifter, baptisé QSS dans le jargon marketing (*Quick Shift System*, ou système de passage rapide des vitesses). Dérivé de celui de la R1, le mécanisme comportant un capteur sur le sélecteur, suspend le couple moteur lorsqu'il détecte une impulsion. Encore faut-il être sur un régime moteur qui s'y prête, sans quoi le shifter a un peu de mal à s'enclencher, et il ne peut de toute façon pas empêcher le claquement bruyant lorsqu'on passe du point mort en première, avant de



**MT-09 :
Ce qui change**

- Nouveau phare double optique (4 ampoules LED)
- Feux de position avec ailettes, 6 LED
- Bâti arrière plus court (29 mm), feu 3D intégré
- Selle plus haute, plus longue (13 mm) (5 mm) et plate
- Support plaque garde-boue
- Embrayage anti-dribble A&S
- Shifter QSS
- Fourche à triple réglage
- Ecopes et clignos revus
- Silencieux aplani avec nouvel embout
- Compteur intégré au bloc phare

démarrer. De même, et comme en compétition, une pression prolongée du pied provoque en toute logique des coupures, qui peuvent déconter l'utilisateur non familiarisé avec l'usage de cette technologie "sportive". En outre, la rapidité du changement de rapport sans débrayer est conforme à ce qu'on attend d'une moto de route, c'est-à-dire plutôt "tranquille", alors que la raison d'être d'un shifter en compétition, c'est la rapidité du changement de rapport. Cet ajout d'électronique était-il nécessaire ? Pas sûr, mais cela va accentuer le caractère sportif de la MT-09, très utilisée dans les compétitions de roadsters. A cet égard, Yamaha a prévu de nombreux accessoires destinés à transformer son roadster en bête de course. S'il est certain que tous ceux qui voudront exploiter à plein le furieux trois-cylindres commenceront par changer l'amortisseur arrière, inchangé malgré les critiques en termes de tenue de route en conduite sportive, peut-être conserveront-ils la fourche, désormais réglable à tous niveaux : compression au-dessus du tube gauche, détente à droite, et précontrainte grâce aux stries qui dépassent du fourreau. Les splendides routes viroleuses qui caractérisent l'île de Majorque nous ont permis de juger du bon accord de suspension de la MT-09 nouvelle, même si le mono-amortisseur reste un peu trop souple en conduite musclée. Pour juger de cela, je me suis décidé à sélectionner le mode A (comme sport...) au tableau de bord. La différence est immédiatement perceptible, tant à l'accélération qu'au son. Dès les bas régimes (c'est l'intérêt d'un trois-cylindres) la MT-09 délivre brutalement ses 115 ch en soufflant et en sifflant dans un bruit rauque jouissif, qui ne s'arrête qu'après 11 000 tr/mn. D'ici là, on atteint rapidement des vitesses à trois chiffres commençant par un 2, même si l'absence de protection incite rapidement à rendre la main. Les

amandiers et les moulins à vent qui bordent la route aussi... Reste que c'est quand on tire les rapports en mode A que le shifter prend tout son sens.

MODE B... COMME BLUIE

Pas le temps d'aller se recueillir dans le monastère qui abrita les amours de Chopin et George Sand. Nous repartons vers Deia, puis Soller, et je m'imagine déjà à l'attaque dans les lacets hallucinants vers Sa Calobra (tapez ce nom dans Google images...). Hélas, les nuages mettent leurs menaces à exécution juste après un excellent plat à base de cabri, et il nous faut enclencher le mode B (comme bluié...). Je ne joue plus avec le *traction control*, qui comporte d'ailleurs trois modes lui aussi (dont la déconnexion pure et simple) et qui fait merveille dans ces conditions, et



La radicalité fait partie de la stratégie affichée par Yamaha pour l'avenir de la MT-09

Nouveau modèle



Ancien modèle



1



3



2



4

1. Désormais intégré au bloc compteur, le tableau de bord de la MT-09 est complet, mais il faut de bons yeux pour tout lire...
2. Déjà adopté par BMW et Ducati sur certains modèles, le support de plaque déporté en alu sert aussi de garde-boue. Un choix lui aussi radical.
3. Le shifter permet de passer les vitesses sans toucher à l'embrayage, avec une coupure minimale dans la montée en régime. Le mécanisme est le même que celui qui est utilisé sur la R1.
4. Les écopes latérales ont été élargies.

j'opte pour le plus interventionniste (2), de crainte que le mode sport ne préserve pas d'une éventuelle glissade sur des routes devenues piégeuses. Dans ces conditions, j'apprécie l'arrivée plus que progressive de la puissance et des 87,5 Nm. Le moteur est inchangé, sinon pour répondre aux normes Euro4 avec une valve électronique spécifique, le nouveau silencieux n'étant qu'un aménagement esthétique. Il ne fera pas l'unanimité, pas plus que la bavette déportée, mais j'apprécie de ne pas me faire repeindre l'arrière de mon cuir (l'énorme plaque de nos modèles fait aussi office de garde-boue...). Ces conditions délicates m'ont permis aussi d'apprécier le grip des Bridgestone S20, bien en phase avec la moto. Car la MT-09 s'est donné les moyens de ses ambitions, et c'est probant... ✕

CONTACT

Et ta sœur

Pour asseoir la touche MT, Yamaha a fait en sorte que le regard de la MT-09 rappelle celui de sa frangine MT-10. La double optique en profite pour s'équiper de leds. Joli et efficace.

Aux petits oignons

Sur la première version, la fourche basique faisait partie, par son amortissement moyen, des points critiquables. Sur le modèle 2017, trois niveaux de réglages permettent de corriger la suspension avant.

Arrière toute

Pour gagner en agressivité, Yamaha a relevé et raccourci la boucle arrière du cadre, mais la surface de la selle a augmenté (+ 1,3 mm) et l'assise est un peu plus haute qu'avant (820 mm contre 815).

Bavette à point

La nouvelle bavette est plus discrète sur le profil droit. Une fois la moto enfoncée sur ses suspensions, cet élément s'intègre mieux dans la ligne. Pas sûr malgré tout qu'il décourage de monter un léche-rove...



8 999 € // 193 kg à plein // 115 ch



Données constructeur

FICHE TECHNIQUE

Version, millésime	française, 2016
Prix	8 999 €
Coloris	gris-jaune, race blu, rouge, gris mat
Garantie	2 ans pièces et m.-o.
Importateur	Yamaha Motor France, 01.34.30.31.00, www.yamaha-motor.fr

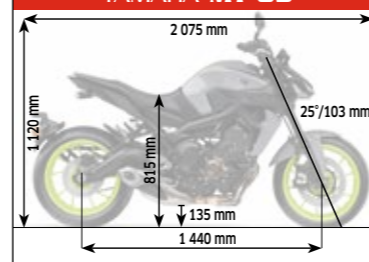
MOTEUR

Type	3-cylindres en ligne, refroidi par eau
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	847 cm ³
Alésage x course	78 x 59,1 mm
Puissance maxi	115 ch à 10 000 tr/mn
Couple maxi	8,9 mkg à 8 500 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Electronique	ABS, antipatinage, modes de conduite (3)
Boîte de vitesses	6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble
Transmission secondaire	par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre	type diamant en aluminium
Suspension avant (débattement)	fourche inversée, Ø 43 mm (137 mm)
Réglages avant	réglable en précharge
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur (130 mm)
Réglages arrière	réglable en précharge et détente
Frein avant	2 disques Ø 298 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale
Frein arrière	1 disque Ø 245 mm, étrier à 2 pistons
Pneus	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR
Réservoir	14 l
Poids avec pleins	193 kg

YAMAHA MT-09



LES CONDITIONS DE L'ESSAI

➔ Environ 200 km sur les routes de Majorque, dans des conditions sèches, puis mouillées, sur des routes viroleuses, puis des sections rapides. La MT-09 était chaussée de Bridgestone S20.

ÉQUIPEMENTS

➤ **Version SPORT** Ligne d'échappement Akrapovic en titane, platines de repose-pieds ajustables, support de plaque haut, saute-vent sport, selle fine, protections latérales de radiateur,...

➤ **VERSION TOURING** Pare-brise haut, feux anti-brouillard, protège-mains, selle confort, protections moteur, embouts de repose-pieds, et plus de 50 accessoires pour personnaliser la MT-09 et l'adapter à l'usage de chacun, notamment grâce à l'app MyGarage.



➔ Le levier d'embrayage hyper doux
➔ L'esthétique radicale assumée



➔ La boîte qui claque
➔ L'amortisseur arrière inchangé

NOTRE VERDICT

➔ Yamaha a tout fait pour rendre sa MT-09 plus agressive que jamais, esthétiquement avec notamment ses feux avant et arrière et son arrière raccourci, mais aussi grâce à des améliorations techniques et électroniques telles que le shifter et l'embrayage antidribble. Tout est très cohérent dans cette démarche sportive, et la MT-09 est plus homogène que jamais, même si pour se maintenir sous la barre des 9 000 € et ainsi rester concurrentielle face à une Z 900 qui arrive, la marque s'est contentée de proposer des réglages sur la fourche sans intervenir sur le mono-amortisseur, encore un peu souple pour que le châssis puisse tout encaisser des assauts du trois-cylindres lorsqu'il est en mode A. Comme énervé...



LES RIVALES



APRILIA Shiver 900
7 900 € (est.) // 896 cm³ // 95 ch // 193 kg à sec



DUCATI MONSTER 821
11 750 € // 821 cm³ // 112 ch // 179,5 kg à sec



KAWASAKI Z 900
9 000 € (est.) // 948 cm³ // 125 ch // 210 kg à plein



MV Brutale 800 RR
12 590 € // 798 cm³ // 116 ch // 175 kg à sec