

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

Essai Yamaha X-MAX 400

- Essais - Yamaha -

Date de mise en ligne : vendredi 4 août 2017

Description :

Yamaha met à jour son X-MAX 400 pour 2017. Entre le très récent X-MAX 300 et le fameux T-MAX 530, est-il un bon coup ou un bon coût ?

Scooter Station



Yamaha met à jour sa gamme maxi scooter en 2017 avec le nouveau X-MAX 400. Entre le très récent X-MAX 300 et le fameux T-MAX 530, est-il un bon coup ou un bon coût ?

Segmenter une gamme pour augmenter son offre, telle est la stratégie des constructeurs dits "généralistes". Un choix lourd à assumer d'un point de vue industriel mais qui permet en contre partie d'offrir une réponse dans tous les segments. Dans le deux-roues, les deux ténors du genre sont bien sûr Honda face son meilleur ennemi de toujours, Yamaha bien sûr (si on excepte le groupe Piaggio qui ventile ses gammes sur 4 marques : Aprilia, Moto Guzzi, Vespa et Piaggio). Pour sa part, Yamaha, occupe quasiment toutes les catégories avec il est vrai un succès certain : 125 GT avec le X-Max en passe d'être renouvelé, 125 économique avec le N-Max, 3-roues avec le Tricity 125 (en attendant plus gros). Côté scooters GT de plus forte cylindrée, le géant japonais s'appuie là encore sur la famille Max : X-MAX 300 remplaçant le X-MAX 250, T-Max 530 décliné en plusieurs versions et le nouveau X-MAX 400. Voilà donc qui compose un catalogue bien dense, et qui permet en retour à Yamaha de réaliser une partie non négligeable de ses revenus avec sa gamme de scooter...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Yamaha X-MAX 400 : le juste deux tiers...

Les scooters de moins de 500 cm³ font confiance à la motorisation monocylindre (hormis le [Honda SW-T 400](#), regretté de tous) et le nouveau X-MAX ne fait pas exception. Ce modèle 2017 représente une évolution du [modèle apparu en 2013](#) et il conserve le même positionnement marché, à savoir une utilisation type "commuting" entre grande banlieue et centre-ville, avec une connotation assez sportive. D'ailleurs, on le perçoit côté présentation avec un nouvel éclairage full leds, toujours un double disque de frein avant généreusement dimensionné et une finition du meilleur niveau (selle, intérieur de carénage). Certes, le X-MAX 400 ne peut tromper son monde sur sa cylindrée compte tenu de son encombrement. Et c'est d'autant plus vrai aujourd'hui avec la concurrence en interne du nouveau et réussi [X-MAX 300](#) qui se montre plus compact. Au passage, si le X-MAX 400 possède une proue qui séduit le plus grand nombre, il en va (toujours) autrement pour sa poupe, à cause de son silencieux créant un imposant porte à faux arrière alors que l'habillage de l'arrière est également très imposant.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Prise en mains : facile mais haut...

Pour découvrir le nouveau Yamaha X-MAX 400, il faut déjà s'affranchir du fonctionnement de la nouvelle Smart Key qui permet d'actionner la commande centrale et ainsi de déverrouiller la direction, ouvrir le coffre, les différentes trappes, etc. Et c'est un jeu d'enfant, en moins de deux minutes, la molette n'a plus de secret pour vous dans sa manipulation. On a déjà vu pire chez Yamaha sur la première version de la Smart Key pour le T-Max ou sur des concurrents comme chez Kymco par exemple. Ici, c'est limpide. Ensuite, on prend place à bord et l'on constate que le X-MAX 400 est particulièrement bien conçu pour les gabarits supérieurs. En effet, s'il est modérément haut de selle (800 mm), l'assise est en revanche très large et il faut mesurer au moins 1m75 pour toucher le sol avec un pied à plat d'un côté.

En revanche, l'évolution 2017 du scooter Yamaha présente toujours beaucoup d'espace pour le pilote qui peut à loisir se reculer sur la longue selle et ne pas avoir les genoux dans le guidon lors des manoeuvres, comme feu l'ex-Majesty 400, qui présentait cette faille. Les premiers mètres dévoilent un comportement rassurant et facile, et cela malgré un centre de gravité assez haut perché.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Un monocylindre plaisant quoique vibrant

La douceur de la commande d'accélérateur facilite le dosage de la puissance, ce qui participe à la découverte du maxi scooter. En outre, la présence du TCS (antipatinage) constitue un avantage rassurant sur les surfaces humides, les plaques d'égout, les bandes blanches, etc. Lors de notre essai du Yamaha X-MAX 400 2017 dans la ville de Milan et sur le sec, nous n'avons pas rencontré de difficulté particulière, d'autant que les Michelin City Grip assurent un bon niveau de performance. En ville, le moteur monocylindre offre un bon niveau d'agrément. De surcroît avec le bon travail de Yamaha au niveau de la transmission, laquelle ne patine que très peu et retransmet la puissance de façon progressive et quasi immédiate. Voilà qui offre des accélérations toniques dans la circulation, mais surtout, des démarrages tout en souplesse et même sur le filet de gaz si votre humeur est à la douceur. Sur ce point, le X-MAX 400 se fait bien plus apprécier que bon nombre de concurrents. On constate déjà, mais nous aurons l'occasion de le vérifier, que le couple (3,6 daN.m à 6 000 tr/min) est également généreux, mais au bout de quelques kilomètres, c'est bien la souplesse et la douceur façon force tranquille de ce moteur que l'on retient.

Deux bémols malgré tout. Le niveau de vibrations au ralenti tout d'abord ; sur ce point, le nouveau X-MAX 300 fait mieux avec, par exemple, des rétroviseurs qui restent clairs lors des phases d'arrêt alors qu'ils sont brouillés par les vibrations sur le 400. Et en second point, un léger creux très perceptible à très bas régimes, presque une détonation, lors des relances, qui serait du à la norme Euro 4 (toujours elle !) qui a obligé à appauvrir ce moteur.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Un 400 cm³ plein de coffre

L'usage routier (et autoroutier) va rapidement dévoiler les points forts de cette évolution. Incontestablement, ce moteur offre suffisamment de force (puissance de 33,3 ch à 7 000 tr/min) pour assurer de longs trajets sur voies rapides. A 110 km/h, le X-MAX 400 2017 ne montre aucun signe de fatigue et ne vibre presque pas. A 130 km/h, il navigue à un régime de 6 200 tr/min (environ, lecture peu évidente du compte-tours) et là encore, on a guère de scrupules à maintenir ce rythme digne de vrais maxi scooters de 500 cm³ et plus. Si les reprises sont correctes, sans plus, on

retient surtout la discrétion de ce bloc que la transmission ne fait pas hurler. De fait, on ouvre les gaz et le compteur grimpe presque en symbiose avec le compte-tours.

Bref, si vous devez faire 20 kilomètres d'autoroute tous les matins, ce sera une véritable formalité en X-Max 400 et vous pourrez sans problème occuper la voie de gauche. Mieux, son coffre à mi-régime marque la différence avec les 250/300 du marché et les reprises en duo n'en seront que plus efficaces. Nous avons pu confirmer ce potentiel lors du parcours routier où les épingles négociées en montée ne coupaient pas le dynamisme de ce moteur. Mieux, ceux qui recherchent des sensations sportives n'auront qu'à ouvrir franchement l'accélérateur pour constater que les chevaux sont bien là : le X-MAX 400 peut très vite monter à plus de 90 km/h entre deux virages passés "à l'arrêt".

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Sportif (dans les limites du genre)

Côté partie-cycle, Yamaha annonce avoir retravaillé la suspension avant avec une nouvelle fourche de 33 mm de diamètre contre 35 mm auparavant/ Le cadre est plus rigide tandis que les amortisseurs ont bénéficié de 20 mm de course supplémentaire (pas flagrante à l'usage). En outre, Yamaha annonce une baisse de poids de l'ordre de 5 kg (dont 3 kg sur le cadre). Pourtant, si on considère la fiche technique, on ne recense que 1 kg de perte face au précédent modèle... Quoi qu'il en soit, Yamaha annonce une précision augmentée, davantage de garde au sol en courbe et un meilleur confort que sur son prédécesseur. Pour la garde au sol, il n'en est rien. Le X-MAX 400 frotte toujours plutôt rapidement du côté gauche, au niveau de la béquille centrale. La précision de comportement est satisfaisante, car le scooter se dirige très bien à toutes les allures et il faut reconnaître que Yamaha a bien travaillé sur la rigidité.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Certes, en statique, (en pompant sur les suspensions), on remarque un relatif désaccord AV/AR, entre une fourche franchement souple et des amortisseurs ultra fermes qui se compriment très difficilement. Mais, guidon en mains, le constat change. Le fameux soulèvement à l'accélération propre au genre est bien maîtrisé, et le X-MAX 400 se montre assez rigide, même si l'on sent quand même le poids et l'inertie du train arrière. Donc, côté amélioration de la précision, ce n'est pas si probant quoique satisfaisant.

Enfin, le confort montre une amélioration avec des combinés moins secs sur les petits chocs, un amortissement suffisant à défaut d'égaliser celui d'une bonne moto de moyenne cylindrée ou celui d'un T-MAX 530 DX. Heureusement, le X-MAX 400 a conservé un confort de selle remarquable et une protection vraiment efficace. Pour ceux qui en veulent davantage, ils peuvent rehausser la bulle de 50 mm à condition de démonter les caches sur la bulle avec un tournevis. L'opération prend 10 minutes et on ne la fera pas tous les jours. Un pare-brise à réglage manuel, comme sur un Honda Forza 125, aurait été appréciable (mais plus coûteux et sujet aux vibrations).

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Du coffre aussi sous la selle

Nous sillonnons les routes aux alentours de Milan et les arrêts photo nous offrent l'occasion de détailler les aspects pratiques. Là, le X-MAX 400 marque de gros points. Tout d'abord avec une instrumentation complète (horloge, ordinateur de bord, température ambiante, warnings au guidon...), lisible, un éclairage qui semble efficace. Ensuite, la présence des deux coffres dans le tablier se montre appréciable, l'un fermant à clé tandis que l'autre dissimule une prise USB. Enfin, le coffre sous la selle s'apparente à une belle soute : deux casques intégraux y rentrent et il reste encore de la place au milieu. Dans la catégorie, il n'y a pas beaucoup mieux.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bilan : Des arguments à considérer

Le Yamaha X-MAX 400 modèle 2017 est assurément plus une évolution qu'une révolution. Yamaha a "profité" de la mise à jour Euro 4 pour lui apporter quelques modifications et ainsi lui redonner un statut de nouveauté au coeur d'une gamme, elle aussi, renouvelée. Le 400 conserve ses points forts : à commencer par un moteur puissant mais plein de douceur et d'agrément. On apprécie aussi sa polyvalence route-ville, son confort suffisant et sa capacité d'emport généreuse. Nous regrettons simplement une hauteur de selle marquée, une ligne sacrifiée dans la partie arrière, un positionnement sportif annoncé un peu usurpé par une garde au sol passable, des leviers de frein non ajustables en écartement (et peut-être un pare-brise à réglage manuel pour améliorer encore la protection).

Enfin, côté prix, le Yamaha X-MAX 400 2017 joue placé. Affiché à 6 999 Euros (au 03/08/17) contre 5 899 Euros pour le X-MAX 300 et 11 499 Euros pour le T-MAX 530 standard, cette évo conserve une belle attractivité, même si Yamaha estime qu'elle ne dépassera pas 8% du volume des ventes scooter de la marque, soit moins que pour les deux autres modèles cités. Tout est affaire d'utilisation à ce niveau et si vous êtes un utilisateur commuter qui emprunte beaucoup l'autoroute et en duo, le X-MAX 400 apparaît un bon choix face au 300.

Par Christophe Le Mao, photos Yamaha

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Plus]	[Moins]

- Finition
- Agrément moteur
- Polyvalence route/ville
- Coffre pour deux casques
- Hauteur de selle
- Design de la partie arrière
- Garde au sol passable
- Quelques vibrations

Yamaha X-MAX 400 : Pratique

Prix : 6 999 Euros (au 03/08/17)

Coloris : bleu, gris clair, noir

Garantie : deux ans, pièces et main d'oeuvre, kilométrage illimité

Homologation : Euro 4, permis A2, biplace

Disponibilité : Août 2017