



## La reine conserve son trône

**Ce petit roadster au top des ventes en A2 depuis des années, se renouvèle en 2021 à l'occasion de son passage à la norme Euro5. Yamaha s'est naturellement penché sur son moteur, mais aussi sur son ergonomie.**

Le passage à Euro5 des deux-roues motorisés est entré en application au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Cette nouvelle norme, plus contraignante en termes d'émissions polluantes et sonores, a obligé Yamaha à revoir sa MT-07.

### La MT-07 emboîte le pas à la Tracer 700

Si chronologiquement les Tracer 700, XSR 700 et même Ténéré 700 qui partagent la même plateforme que la MT-07 sont arrivées après ce roadster lancé en 2014, la MT modèle 2021 vient à la suite de la Tracer qui a anticipé ces évolutions dès l'année 2020. Avant de s'attarder sur la motorisation, que voit-on ? D'abord le tableau de bord digital monochrome regroupe toutes les informations que l'on fait défiler depuis un bouton au commodo gauche, ce qui évite de lâcher le guidon pour choisir une fonction. Ce n'est pas un TFT couleurs, mais tout est parfaitement lisible, dont l'heure, la jauge et le rapport engagé, ce qui rassure toujours le débutant.

Côté moteur, le pétillant bicylindre que l'on connaît, est passé sous la coupe de la norme Euro5. Mais force est de constater qu'il

n'a pas perdu de peps, ou si peu. En effet, il ne rend que 1 kW (1,4 ch) et 1 Nm à la précédente génération. Autant dire que cela ne change strictement rien au ressenti lors de la conduite puisque les régimes moteur pour ces valeurs de crêtes sont quasi identiques. Le couple maximal est maintenu à 6500tr/min et la puissance à 8750tr/min, soit



250 tours de moins que le modèle 2020. On n'a pas perdu ce moteur qui plaît tant.

### Une maniabilité (légèrement) améliorée

Les plus gros changements sont d'ordre esthétique avec un phare à LED comme sa grande sœur la MT-09, des clignotants à LED et des écopes de réservoir désormais intégrées. En cas de chute,

la partie à changer sera donc un peu plus importante. Sinon, on note aussi les disques de freins avant un peu plus grands, mais cela ne change pas le ressenti à la prise du levier. Si la hauteur de la selle est conservée, le guidon est élargi de plus de 3 cm. Cette modification est particulièrement intéressante dans les enchaînements même si la

regrette la fermeté de la sélection. Le guidon un peu plus large apporte un gain de confort pour les pilotes mesurant plus d'1,80 mètre, sans pénaliser les plus petits. En effet, si la hauteur de selle reste inchangée (805 mm), on gagne en confort en écartant un peu les bras. Son ergonomie s'adapte à un plus large public comme sait si bien le faire son twin parallèle. Assez souple aux bas régimes et dynamiques en hauts, ce moteur met en confiance le débutant. D'ailleurs, nombreux sont les nouveaux titulaires du permis A2 à choisir comme première moto, une MT-07 pour les accompagner dans leur progression. Dernier détail important, son tarif : 7 299 euros TTC. ■

Jean-Michel Lainé

### 😊 Bien vu !

- Principales qualités conservées
- Ergonomie et facilité pour tous
- Équipement revu et modernisé

### 😞 À revoir...

- Suspension un peu ferme
- Fermeté de la sélection
- Tableau de bord monochrome