

# NOUVEAUTES 1976

Décidément, l'année 1976 démarre sur les chapeaux de roue pour la production motocycliste en général, et la production tout-terrain en particulier. Ainsi, après vous avoir présenté, la semaine dernière, le visage définitif de la nouvelle Cota 348 Montesa Trial, Moto-Revue vous invite, cette semaine, à découvrir trois modèles totalement inédits qui seront commercialisés très prochainement. Ces trois nouveautés s'adressent en priorité aux adeptes du tout-terrain. Il y en a pour tous les goûts. Pour les trialistes, avec la 125 cc B.P.S. « Yek », pour les crossmen avec une 250 cc Ossa Phantom « new-look » et pour les amateurs de balade avec une machine choc : la dernière Yamaha Trail D.T.F.

## 125 cc Yamaha D.T.F. : le blanc d'abord

Drapée dans une robe virginale, ainsi nous est apparue la nouvelle Yamaha 125 Trail D.T.F. A la vérité cette couleur n'est pas nouvelle chez Yamaha, puisqu'elle est déjà employée sur les modèles trial, vitesse et cross. Le constructeur japonais s'est aperçu que cette robe blanche, soulignée d'une bande rouge sur le réservoir, suscitait l'enthousiasme et excitait la convoitise. Bien inspirés, les « designers » de Yamaha ont pensé qu'il ne fallait pas laisser aux seules machines sportives un tel argument esthétique. Conséquence, ils ont étendu cette décoration particulièrement séduisante à la nouvelle gamme trail.

Le premier modèle ainsi paré est la 125 cc D.T.F. qui remplace la version apparue l'an dernier. A cet égard, il s'agit d'une machine sensiblement modifiée qui porte, en outre, la mention « Enduro » sur la grille de protection de l'échappement. Voilà qui trahit une certaine ambition sportive.

Le changement le plus immédiatement perceptible est donc d'ordre esthétique, avec l'émaillage blanc rehaussé d'écarlate. Le réservoir possède dorénavant un nouveau dessin, plus proche des modèles cross, c'est-à-dire avec des lignes plus agressives. Notons au passage que les nouvelles D.T.F. ne seront pas seulement disponibles en blanc. On pourra aussi choisir une version vert bouteille avec bande blanche, ou une élégante machine, émaillée noir, toujours avec bande blanche. L'ensemble a été rehaussé et l'on remarque particulièrement une selle plus haute, plus confortable, plus épaisse et mieux dessinée.

Le cadre, toujours double berceau tubulaire est lui aussi remanié. Il est dérivé des modèles cross. Le bras oscillant rallongé et renforcé permet le montage des amortisseurs en position plus droite, ce qui doit augmenter le débattement et améliorer la tenue de route. L'avant reçoit une nouvelle fourche, également type cross, avec débattement augmenté.

Côté moteur, on retrouve le bloc inspiré des Y.Z. de cross. La puissance est augmentée. En outre, la boîte de vitesses, toujours à cinq rapports, reçoit les pignons des premiers modèles A.T.2, ce qui donne une démultiplication plus courte sur les trois premiers rapports.

Le reste de l'équipement reste dans la tradition Yamaha, avec une finition exemplaire.

Enfin, une dernière bonne information pour finir : la nouvelle D.T.F. n'augmente pratiquement pas. Elle est affichée 4 407,50 F, clefs en mains, ce qui lui permet d'être la plus belle des trails et aussi la moins chère !



La nouvelle Yamaha 125 cc « Trail » D.T.F. qui préfigure la future gamme trail est d'une esthétique somptueuse. Un nouveau cadre, une selle plus confortable et un moteur plus puissant contribuent à la remettre au goût du jour. En plus le prix n'a pas changé : 4 400 F.

# YAMAHA 125 DTF

## Un trail beau et pas cher

par Alain Kuligowski

*Le moteur est celui des anciennes YZ cross. Notez la position de l'échappement intelligemment fixé dans le berceau supérieur du cadre. Il ne gêne pas et ne chauffe pas les cuisses.*

Les passionnés de cross la reconnaîtront, la nouvelle 125 Yamaha Trail baptisée DTF dérive directement des anciennes YZ de cross. En effet, la nouvelle venue dans la gamme trail Yamaha emprunte à sa sportive aînée son moteur et sa partie cycle. Ainsi, chez Yamaha, la compétition débouche réellement sur quelque chose. Quelle meilleure illustration de l'utilité de la course que la sortie de la DTF ?

Ainsi, on trouve maintenant deux 125 cc trail chez Yamaha. La DTE continue sa carrière, avec son démarreur électrique. La DTF n'est pas du tout une DTE sans démarreur. C'est en fait une toute nouvelle machine. Au premier contact la prunelle apprécie l'esthétique. Avec une belle robe verte soulignée de blanc et d'une bande noire, la nouvelle Yam a beaucoup de « gueule ». Pour la frime elle est super réussie.

On remarque aussi qu'elle est basse. La selle est nettement moins haute que sur la DTE. Les minetons apprécieront. Le cadre reste un double berceau tubulaire qui

possède l'originalité de renfermer complètement l'échappement, comme c'est le cas sur la 175. Passant dans le cadre, sous le réservoir, le pot d'échappement ne gêne pas du tout la jambe. Un petit pot additionnel vient encore freiner les décibels. Les flancs latéraux renferment le filtre à air et le réservoir d'huile auquel on a accès en soulevant la selle qui bascule latéralement. Réservoirs pleins, cette belle bête pèse 106 kg.

### Un moteur dégonflé

Le moteur est également une réplique de l'YZ de cross, mais sérieusement dégonflé. L'alésage-course reste de 56 x 50 mm. Avec un cylindre de 123 cc, un taux de compression de 6,7 à 1, ce moteur délivre 13 ch à 7500 tr/mn. Il est alimenté par un carbu Mikuni de 24 mm. A noter que la pipe d'admission conserve le système « Reed valve » et ses clapets générateurs de souplesse à bas régime.

Pour mettre en route, on utilise un court

levier de kick situé à droite. L'allumage est confié à un volant magnétique classique, avec une batterie pour alimenter les clignotants et le feu stop. Naturellement la lubrification est confiée à une pompe séparée.

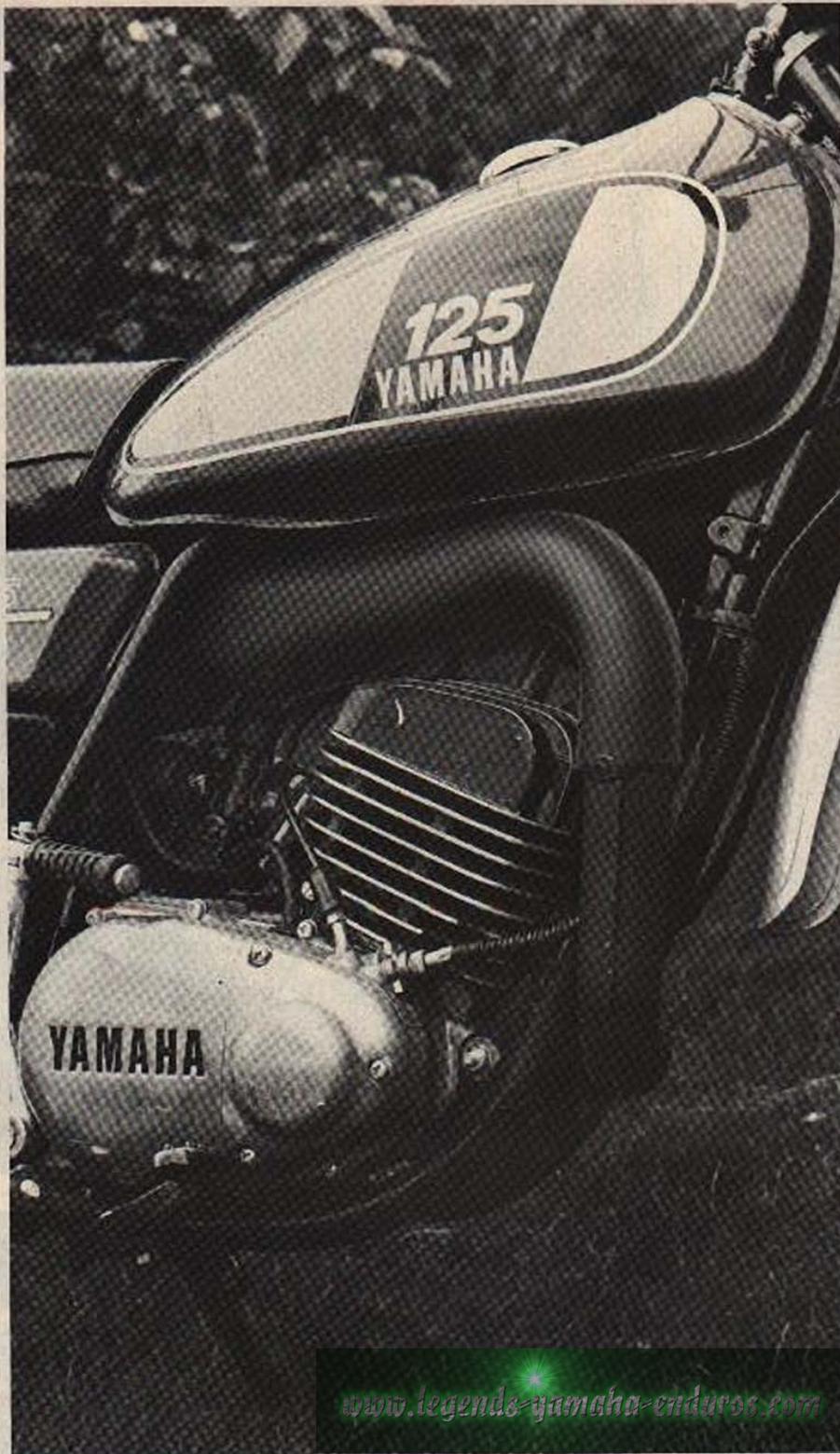
La boîte de vitesses est à cinq rapports avec sélecteur monobranche au pied gauche.

Bien sûr, l'équipement général ne rend pas la sophistication japonaise en général et de Yamaha en particulier.

On note aussi la présence d'un garde-boue avant monté surélevé, garde-boue moulé en plastique. On retrouve les suspensions Yamaha avec une fourche téléhydraulique et des amortisseurs arrière réglables.

Les jantes en acier sont chaussées de pneus trial : 2.75-21 et 3.25-18.

Belle, fonctionnelle, efficace à coup sûr grâce à son héritage cross, la Yamaha DTF possède un autre argument de poids : un prix plus qu'intéressant : 4 327,20 F clefs en main. On va certainement en causer dans les chaumières !...



[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



Les jantes en acier sont équipées de pneus trial. Les freins sont puissants. Le garde-boue en plastique type cross est relevé.

Malgré son prix peu élevé, la Yamaha DTF possède les derniers raffinements, avec un compteur équipé d'un totalisateur partiel. La clef de contact se trouve entre les deux cadrans.

Esthétique : c'est une réussite totale. Un cachet sportif et une sophistication naturelle. Remarquez la faible hauteur de l'ensemble.

[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



# fiche technique

125 YAMAHA DTF

## Moteur

Type et nombre de cylindres : DTF monocylindre.  
 Cycle : deux-temps.  
 Refroidissement : par air.  
 Alésage : 56 mm.  
 Course : 50 mm.  
 Cylindrée : 123 cc.  
 Taux de compression : 6,7 à 1.  
 Puissance : 13 ch.  
 Régime : 7 500 tr/mn.  
 Couple maximum : 1,7 kg/m.  
 Régime de couple maximum : 6 000 tr/mn.  
 Allumage : par volant magnétique.  
 Source d'énergie : bobine.  
 Batterie : 6 volts.  
 Lubrification : par pompe séparée.  
 Carburateur : Mikuni.  
 Diamètre de passage des gaz : 24 mm.  
 Démarrage : par kick.

## Transmissions

Type : bloc moteur, cinq vitesses, embrayage multidisque en bain d'huile.  
 Transmission primaire : par engrenages.  
 Rapport de démultiplication primaire : 3,895 à 1.  
 Transmission secondaire : par chaîne.  
 Rapport de démultiplication secondaire : 2,913.  
 Rapports internes de boîte :

1 <sup>re</sup> :	2,883	4 <sup>e</sup> :	1,091
2 <sup>e</sup> :	1,875	5 <sup>e</sup> :	0,957
3 <sup>e</sup> :	1,380		

## Partie cycle

Cadre : double berceau tubulaire.  
 Suspension avant : fourche télehydraulique.  
 Débattement : 95 mm.  
 Suspension arrière : bras oscillant, amortisseurs télehydrauliques réglables.  
 Débattement : 75 mm.  
 Réglage de dureté : 5 positions.

## Freins

Tambours simple came.  
 Diamètre du tambour avant : 130 mm.  
 Diamètre du tambour arrière : 130 mm.

## Roues

Jantes : en acier 21" à l'AV et 18" à l'AR.  
 Pneu avant : 2,75-21 trial.  
 Pneu arrière : 3,25-18 trial.

## Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 045 mm.  
 Largeur hors tout : 880 mm.  
 Hauteur hors tout : 1 090 mm.  
 Hauteur de selle : 800 mm.  
 Empattement : 1 320 mm.  
 Garde au sol : 230 mm.  
 Poids à plein : 106 kg.

## Capacités

Réservoir d'essence : 7 litres.  
 Réservoir d'huile : 1,2 litre.

## Importateur

SONAUTO - 53-57, rue Majolin, 92300 Levallois.  
 Prix : 4 357,20 F nets en main.

