

ESSAI  
Mr

YAMAHA 125 DT MX

# une longueur d'avance

par A. Kuligowski

A en juger par l'intérêt qu'elle a suscité tout au long de notre itinéraire d'essai, la nouvelle 125 cm<sup>3</sup> Yamaha DT MX est incontestablement la grande vedette du printemps motocycliste. Présentée par l'importateur comme « un nouveau concept » en matière de trail, cette DT MX révolutionne réellement la catégorie d'engins polyvalents, à la fois véhicules urbains et machines de tout-terrain.

Ses arguments vous bondissent au visage, à commencer par la suspension arrière « cantilever ». On ne peut non plus rester insensible au nouveau moteur à boîte six rapports ni bien sûr à la partie-cycle largement influencée par la production cross de la marque. En particulier par la dernière 125 cm<sup>3</sup> YZ qui brille sur tous

les circuits. C'est sans doute ce dernier aspect qui lui a valu les lettres MX lesquelles, comme chacun sait, signifient moto-cross aux U.S.A.

Pourtant, cette nouvelle version conserve l'appellation Enduro. Voilà donc une machine baptisée « enduro » qui s'inspire du moto-cross, tout en étant profondément « trail ». A troubler bien des esprits !...

Mais aussi faire bien des envieux ! Car la 125 Yamaha DT MX démode instantanément tout ce qui se faisait de mieux dans la catégorie. D'autant que son prix de vente : 5 200 F clefs en mains prend des allures de véritable provocation. Ne perdons pas un instant de plus pour vous livrer nos conclusions tirées à l'issue d'un banc d'essai exhaustif.

## Cantilever

« Mais où donc sont les amortisseurs ! » Voilà ce que nous avons parfois entendu dire devant notre machine d'essai. Tant il est vrai que pour le néophyte, la suspension cantilever représente un véritable mystère. Cependant personne parmi nos lecteurs n'ignore plus les subtilités de cette suspension arrière remise à l'honneur par Yamaha depuis 1973. Sur les machines de cross d'abord, sur les motos de vitesse ensuite. Sur la production trail enfin. En effet, avant cette 125 cm<sup>3</sup> MX Yamaha avait déjà sorti ses 400 et 250 DT équipées de cette suspension « miracle ». Nous nous doutions bien d'ailleurs qu'après les 250 et 400 MX DT une 125 cm<sup>3</sup> trail n'allait pas tarder à apparaître. Pourtant, nous





Page de gauche : du soleil, une 125 Yamaha DT MX, quelques espaces libres pour lui laisser la bride sur le cou : la vie de chateau quoi !

En tout-terrain, la nouvelle Yamaha a des prestations voisines de celles d'une machine spécialisée. Elle le doit à son moteur doté d'un meilleur punch et à ses excellentes suspensions.

pas nous dire que c'est une question d'équipement ! En effet la DT MX possède l'équipement le plus complet qui se puisse trouver. En effet à côté de tous les accessoires indispensables à la conduite urbaine, nous trouvons tous les éléments essentiels en usage tout-terrain. Cela c'est déjà un beau tour de force que nous saluons avant de nous livrer à l'inventaire général de cette moto.

### La corne d'abondance

Le châssis dont vous découvrirez une photo « nue » par ailleurs est absolument inédit. S'il reste tubulaire, son dessin rappelle, à échelle réduite, celui des 250 et 400 MX. Par contre, la partie antérieure constituée par un simple berceau qui se dédouble très haut évoque la nouvelle 125 YZ « D » cross 77. Le « cantilever » proprement dit est constitué par un treillis de tubes formant triangle articulé sur un amortisseur oléo-pneumatique unique, logé dans l'épine dorsale du cadre. Cet amortisseur baptisé « monocross » est construit au Japon sous licence De Carbon. Notons que l'on peut facilement régler la tension du ressort grâce à une grosse molette tournant sur le corps fileté de l'amortisseur. Il suffit, pour l'atteindre, de soulever la selle et d'utiliser la clef spéciale que livre Yamaha, dans la trousse à outils très complète, il faut le signaler. Le débattement de la roue arrière passe à 145 mm. A l'avant, la suspension est assurée par une classique fourche télé-hydraulique dérivée des 125 cm<sup>3</sup> cross d'il y a quelques années. Elle assure un débattement de 180 mm. Remarquons que les ressorts sont à pas variable et que cette fourche est équipée, de série, de soufflets caoutchouc de protection. En vérité le constructeur n'a pas lésiné sur l'équipement. Ce qui nous oblige à une longue description. Signalons ainsi le tendeur de chaîne automatique avec patin et roulette en téflon. Sa présence n'empêche d'ailleurs pas celle d'un guide-chaîne ainsi que d'un carter de chaîne. Au surplus la tension de cette transmission secondaire s'effectue désormais très rapidement grâce à des rondelles excentriques, que l'on baptise « escargots ». De plus, on enlève la roue sans déposer la couronne, car le moyeu est à broche !

Mais déjà d'autres accessoires réclament notre attention. Tels le phare équipé d'une grille protectrice, le sabot sous le moteur, les garde-boue en plastique souple, le feu rouge intégré dans du caoutchouc souple type TY. Cet accessoire a d'ailleurs fait école puisque les clignotants arrière sont de la même facture ce qui les rend absolument invulnérables aux chocs les plus brutaux. A l'avant, les clignotants dont le cuvetage est émaillé noir sont en tôle. Mais, placés au guidon, ils ne craignent rien. Le guidon lui-même est noir comme le reste. Il reçoit des poignées de caoutchouc du genre cross et des leviers en alu rylsanisé. Noirs également !

Dans cette débauche d'accessoires aussi modernes que sportifs on était en droit d'attendre mieux que ces jantes en acier. Pourquoi pas des D.I.D. en alu ? Allons, ce sera pour plus tard !

En attendant, il faut saluer l'adoption des excellents moyeux coniques en alliage léger de la 125 YZ cross. Emaillés noir mat toujours, ils ont un diamètre de 130 mm. L'élément arrière est commandé par tringle. Les jantes sont chaussées de pneumatiques type trial, 275-21 à l'avant contre 3,50-18 à l'arrière : voilà pour les dimensions.

Malgré la présence d'une serrure sur le flanc droit du siège, ce siège ne bascule plus latéralement comme auparavant. Il est fixé par des boulons.

n'attendions pas une telle machine, **to-ta-lement** inédite.

A l'exception des jantes et des pneus, il n'y a aucune pièce identique à celles des machines précédentes. C'est la nouveauté dans toute sa splendeur. Et à ce titre avant de passer à l'essai proprement dit il nous faut entamer une description complète de cette nouvelle Yamaha.

Esthétique d'abord. Le cachet sportif est encore plus prononcé qu'à l'accoutumé. La tendance a débuté il y a deux ans avec les premiers trails dérivés des engins de moto-cross. Elle s'accélère aujourd'hui avec cette DT. En effet, le noir est employé ici à profusion. Cadre, moteur, selle, etc... Au surplus notre machine d'essai était plus noire encore car elle nous a été fournie dans l'un des deux coloris disponibles : le noir du réservoir, des garde-boue et des caches latéraux ! Heureusement, les décorations de réservoir, formées de dégradés de bleus viennent apporter une note colorée dans cette « négritude ». Signalons que l'autre teinte disponible est le blanc. Pour ceux qui aiment les contrastes !

Apparemment la Yamaha noire plaît beaucoup. On lui trouve beaucoup de classe, d'élégance. Toutefois il lui faut, pour conserver sa « séduction », rester totalement immaculée. A la moindre projection de boue, le charme est rompu.

Plus haute, plus longue, la DT MX ne fait pas du tout 125 cm<sup>3</sup>. A plusieurs reprises des spectateurs pourtant avertis lui ont attribué une cylindrée supérieure. En vérité elle possède un aspect très moto dû à la silhouette trapue et ses lignes pleines. Heureusement le constructeur a évité de l'affubler de l'ensemble selle-réservoir d'un seul tenant qui n'est pas l'atout majeur des 250-400 MX.

La 125 DT MX reste donc assez svelte d'aspect. De plus grâce à l'emploi de nombreuses pièces en plastique ou en alliage léger cette Yam ne pèse que 98 kg en état de marche, mais avec le réservoir vide. C'est une belle performance pour un trail ! Cantilever de surcroît. En effet, la 125 cm<sup>3</sup> Yamaha est plus légère que certains 125 cm<sup>3</sup> d'enduro que nous aurons la pudeur de ne pas nommer. Et que l'on ne vienne

Comment atteint-on la batterie ou le réservoir d'huile alors ? Eh bien, tout simplement en retirant les caches latéraux en plastique. On découvre alors, à gauche, un réservoir en plastique contenant un litre de lubrifiant. Une vis se débloque pour le faire basculer afin de faciliter le remplissage.

Sur le flanc droit, on trouve la batterie de 6 V servant à alimenter les clignotants et le témoin de stop. Au-dessus d'elle prend place un boîtier de filtre à air très bien conçu, car respirant sous la selle par l'intermédiaire de chicanes. Il possède une vaste trappe latérale donnant accès à une cartouche de mousse imbibée. Couverte de poils, comme celles utilisées en compétition, cette cartouche se change ou se nettoie en quelques minutes : le temps de dévisser les inévitables vis cruciformes ! Observons encore que le réservoir d'une forme nouvelle reste en tôle et contient 7 litres de carburant. Le bouchon de remplissage se dévisse, ne ferme donc pas à clef et possède un tuyau de reniflard.

### Six vitesses

Côté mécanique, là pas de doutes, nous avons exactement le nouveau bloc propulseur à six rapports apparu en début de saison sur la 125 YZ « D » cross. Cette boîte de vitesses est naturellement en prise constante ce qui permet de démarrer avec un rapport enclenché. Le démarrage s'effectue exclusivement au kick, placé à droite.

La transmission primaire est confiée à des engrenages.

L'allumage, pour sa part, est assuré par un classique volant magnétique. On n'a pas jugé bon de conserver l'électronique du modèle cross. Notons que le carter d'allumage est désormais réalisé en matière plastique. C'est léger et sans doute aussi solide que le magnésium. Dommage que, là encore, le constructeur ait conservé l'inévitable visserie cruciforme.

L'ensemble cylindre-culasse émaillé noir est largement aileté, à la mode européenne. Avec des ailettes disposées en éventail. Pour éviter au maximum les vibrations, de

nombreuses pastilles de caoutchouc sont placées entre les ailettes.

A « l'intérieur » le cylindre est chemisé. Avec un alésage de 56 mm pour une course de 50 mm il conserve sa cylindrée de 123 cm<sup>3</sup>. Comprimé à 7,2 à 1 et alimenté par un carburateur Mikuni de 24 mm  $\varnothing$ , le moteur délivre 14 ch à 6 500 tr/mn. Bien sûr Yamaha a conservé ici son système « reed valve » lequel grâce à des clapets disposés dans la pipe d'admission, dose le flux d'essence, ce qui confère plus de souplesse.

La lubrification s'effectue naturellement par système séparé avec pompe envoyant, sous pression, l'huile aux points névralgiques.

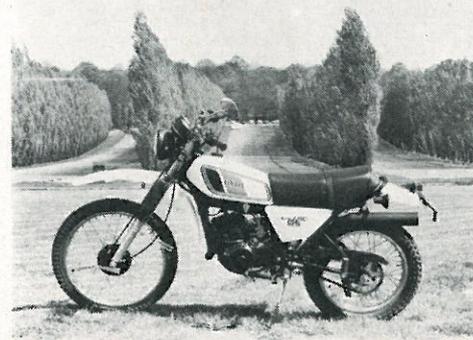
Si la puissance annoncée fait apparaître une augmentation — ce qui est bien normal compte tenu de la provenance de ce moteur — le couple maxi joue lui aussi la hausse avec une valeur de 1,53 kg/m à 6 500 tr/mn.

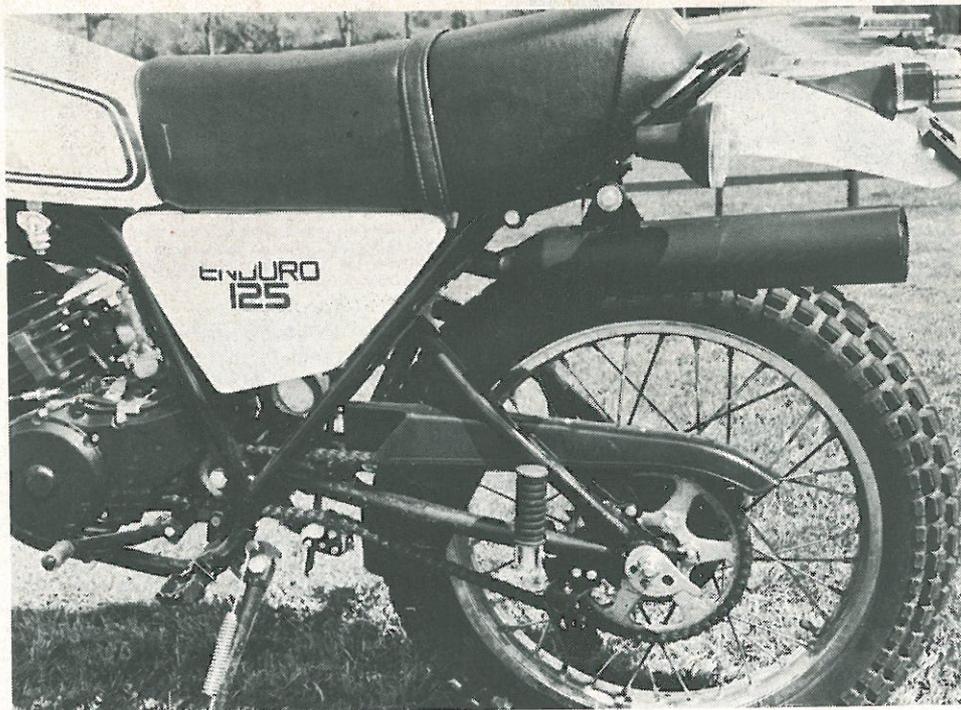
### Du muscle

Ces chiffres se traduisent d'une manière très nette par des performances beaucoup plus brillantes. On découvre avec ce nouveau bloc, un moteur qui respire la santé. Il est musclé et délivre sa cavalerie d'une façon très sympathique, dès les premières sollicitations. Un pilote un peu averti démarre donc facilement sur la roue arrière, chose impossible avec les modèles antérieurs. Nos essais chiffrés ont confirmé ces impressions. Ainsi sur 400 m départ arrêté, la 125 DT MX est créditée d'un beau 19" 2/10. Disons à titre indicatif qu'elle gagne une seconde sur la DTF. Sur une telle distance avec une aussi faible cylindrée, c'est un bel exploit.

En vitesse de pointe nous avons chronométré notre machine sur un kilomètre départ lancé. Nous avons obtenu 33 secondes, ce qui correspond à 109 km/h. A cette allure l'aiguille du compte-tours est à 8 000 tr/mn au seuil de la zone rouge. Le compteur, lui, indique 120 km/h !

En principe avec une machine mieux rodée — la nôtre n'accusait que 400 km — on pourra espérer améliorer encore ces per-





La fourche avant très efficace possède un débattement de 180 mm. Les joints sont protégés par des soufflets. Le garde-boue en plastique souple est prolongé par une bavette très efficace. Remarquez l'excellent guidage des câbles ainsi que le moyeu avant conique hérité du cross.

Le cantilever fait croire au profane qu'il n'y a pas de suspension arrière. Mais, heureusement l'amortisseur oléo-pneumatique se trouve logé dans le cadre, sous le réservoir. Remarquez le tendeur de chaîne et les « escargots » de tension de la chaîne.

Qu'on la choisisse dans le coloris noir ou dans le blanc, le noir reste la couleur dominante de cette nouvelle machine au cachet sportif. Cela n'exclut pas une sophistication omniprésente ni un luxe sans équivalent dans l'équipement.

performances. Naturellement la consommation suit la même courbe croissante. Ainsi, en sollicitant notre machine au maximum, nous avons obtenu, sur route, une moyenne de 5,2 litres aux 100 km, avec un maxi de 6,5 litres en tout-terrain. Plus puissante, plus vigoureuse, la DT MX est aussi un peu plus gourmande.

Elément appréciable par contre, l'augmentation des performances ne s'est pas faite au détriment de la souplesse. En effet nous avons retrouvé la docilité sans pareille de la Yamaha. Voilà qui permet d'évoluer au pas, en première et seconde. En ville cette souplesse est très appréciable d'autant qu'elle s'accompagne d'un couple accru.

C'est ainsi que le moteur reprend un peu plus franchement lorsqu'on le sollicite allègrement. Cette caractéristique surprend un peu au début, surtout lorsque l'on conserve l'habitude des accélérations plus progressives de l'ancienne DTF. Toutefois, très vite on s'habitue au punch du nouveau propulseur lequel s'avère, en fait, infini-

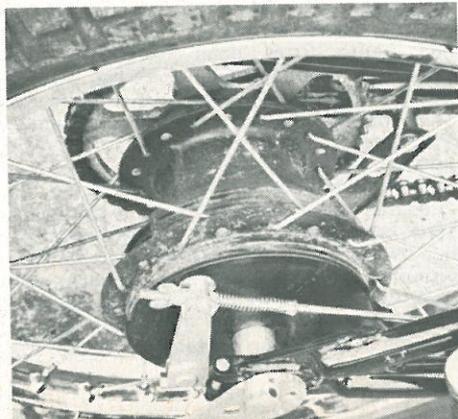
L'équipement général ne souffre aucune critique. En outre, il faut saluer la discrétion de cette machine qui ne fait pas plus de bruit qu'un cyclomoteur. Indéniablement ce sera la grande vedette du printemps.

Le beau moyeu arrière conique contient un tambour très efficace mais qui fait des bruits désagréables lorsqu'il est très sollicité.

ment plus efficace, que ce soit en usage urbain ou en tout-terrain. En effet auparavant le moteur descendait très bas en régime mais calait lorsqu'une difficulté se présentait inopinément. Désormais, tout en descendant presque aussi bas en régime, le nouveau moteur s'avère capable de reprendre allègrement des tours même dans une situation délicate.

### Du coffre

La nouvelle boîte de vitesses concourt indéniablement à augmenter l'agrément et l'efficacité de ce bel outil. En vérité, seuls les paresseux pourront se plaindre de la présence des six rapports. Les autres salueront comme il se doit cette boîte parfaitement étagée, à la sélection aussi douce que précise. La course du sélecteur est des plus réduites. Résultat : tous les rapports, y compris le point mort, s'enclenchent sans la moindre difficulté. Au surplus grâce à l'élasticité de ce nouveau propulseur on peut très bien rester exclu-



sivement sur les rapports supérieurs en adoptant une conduite coulée.

La démultiplication finale s'avère bien adaptée en usage routier puisque le moteur atteint sa vitesse maxi au seuil de la zone rouge. Au surplus, la sixième ne baisse pas les bras à la moindre rampe ou par vent de face. Cela facilite incomparablement l'usage en duo. Usage possible — recommandé même — eu égard à la selle confortable et longue sans oublier la douceur de la suspension arrière.

### Dans les détails

Le démarrage s'effectue sans problèmes particuliers. On met le contact entre les cadrans. La même clef est utilisée pour l'anti-vol de casque. L'autre est réservée à l'anti-vol de direction. Immédiatement, les voyants s'allument sur le compteur. Vert pour le point mort, rouge pour la pression d'huile et, éventuellement orange ce qui indique qu'un clignotant reste allumé.

Il convient, avant d'actionner le kick, de veiller à ce que le bouton poussoir placé sur la poignée droite soit bien sur « on » sion on kickera en vain. Le starter s'impose à froid, voire même après un arrêt prolongé. Le moteur refroidit très vite semble-t-il.

On retrouve la faible compression, un kick bien conçu qui fait « craquer » le moteur dès les premiers coups de jarret. « Craquer » est d'ailleurs un bien grand mot tant est surprenante la discrétion de la mécanique aussi bien que de l'échappement. Yamaha a voulu faire de cette machine un modèle de silence en même temps qu'un engin de tout-terrain parfaitement conforme à la réglementation. On ne peut qu'applaudir le résultat.

L'échappement lui-même passe sous le réservoir et la selle, avec un dessin remarquable, témoignant de l'ingéniosité des ingénieurs Yamaha. En outre, un silencieux additionnel de gros volume est placé à l'extrémité, du côté gauche.

Conséquence, tout en étant parfaitement silencieux ce système ne gêne ni le pilote ni le passager.

La position de conduite est d'ailleurs excellente grâce à un guidon aux extrémités plus droites que par le passé ; des carters latéraux étroits au niveau des jambes, un réservoir au galbe parfait et, surtout, une selle à la douceur exemplaire.

Malgré l'augmentation sensible des débattements de suspension, la moto reste d'une hauteur correcte. Pas besoin d'être Gary Cooper pour l'enfourcher.

La machine étant légère, elle se déplace sans difficultés. Lorsque l'on évolue à basse vitesse on constate une certaine lourdeur dans la direction. Cela est dû à la fourche plus longue et aussi à une chasse et un empatement augmentés. En fait, si la maniabilité est un peu altérée, c'est seulement à allure réduite. Car dès que l'on prend de la vitesse on oublie cette gêne pour apprécier la stabilité. Cette stabilité est bien sûr améliorée dans de grandes proportions par le châssis très rigide, surtout au niveau du train arrière cantilever. La tenue de cap est parfaite et l'on peut changer de direction brusquement : la moto suit scru-

### LE POUR

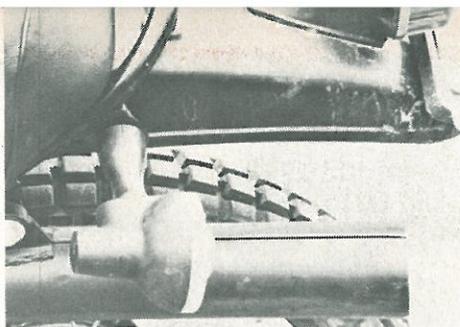
- Esthétique réussie.
- Equipement soigné et parfaitement adapté aux exigences.
- Confort.
- Suspensions très efficaces.
- Stabilité.
- Freinage très puissant.
- Moteur puissant et élastique.
- Performances élevées.
- Efficacité en tout terrain.
- Prix de vente compétitif.

### LE CONTRE

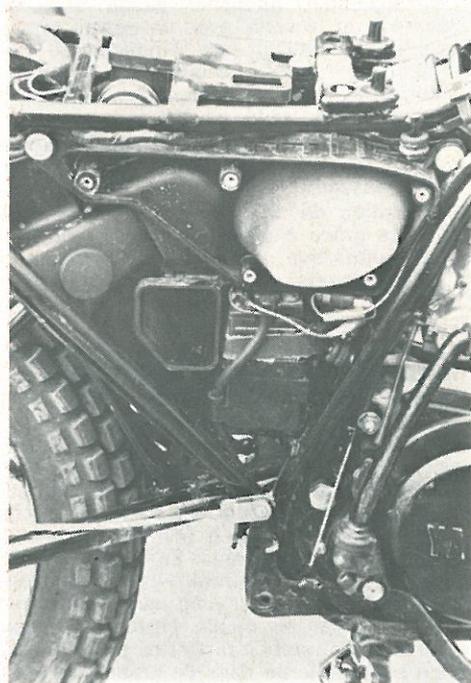
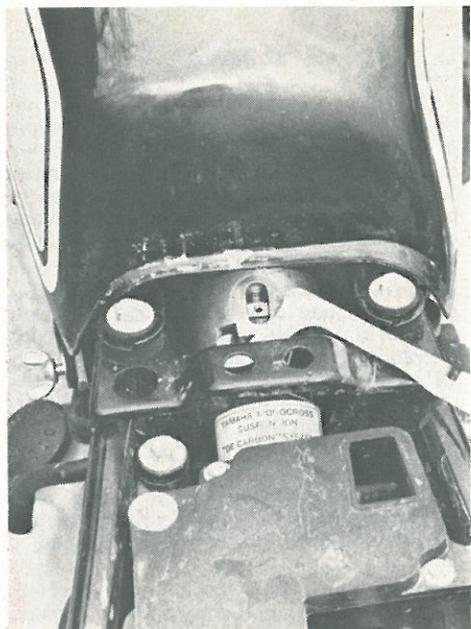
- Fourche avant un peu molle en tout terrain.
- Frein arrière « geignard » à chaud.
- Lourdeur relative de la direction à faible allure.

Il suffit d'enlever la selle pour régler la tension du ressort de l'amortisseur monocross. On le fait à l'aide de la clef spéciale livrée par le constructeur. La molette tournant sur filetage, une infinité de réglages sont possibles. Observer l'orifice de remplissage du réservoir d'huile, à gauche.

Le carter latéral droit en plastique s'enlève facilement pour donner accès au filtre à air et à la batterie. Le logement vide contient la trousse à outils. Cinq vis doivent être dévissées pour enlever la trappe permettant le changement de la cartouche mousse « à poils ».



Les bruits d'échappement sont considérablement filtrés par un volumineux silencieux additionnel. Ainsi, le 125 MX est un modèle de silence. Remarquez les clignotants arrière logés dans du caoutchouc souple.



Sur la selle très confortable prennent place les différents outils fournis par Yamaha en plus de la clef spéciale de tension de l'amortisseur arrière.

puieusement sans manifester la moindre réaction vicieuse.

Les suspensions concourent très largement à améliorer la stabilité. En effet, tout en étant un modèle de confort, à l'image de la DT 400, qu'en d'autres temps nous avions qualifié de « CX deux roues », la 125 DT MX aborde sans broncher les passages les plus défoncés. Pavés, chaussées en travaux, trottoirs même : la nouvelle Yam avale tout cela sans dévier sa trajectoire, aussi bien de l'avant que de l'arrière. Pensez donc : elle est conçue pour déjouer les pièges de tout-terrain, alors ce n'est pas le relief de nos routes qui va l'affoler ! Cette manière de coller au sol se vérifie lorsque l'on commence à adopter une conduite « racing ». Cette 125 permet réellement d'attaquer sans arrière-pensées. La seule limite réelle réside dans les pneus type trial dont la texture nylon n'est pas la plus adhérente, en particulier sur route humide.

Un autre élément concourt encore à augmenter les prestations de l'engin : le freinage. En effet, en dotant son trail de moyeux de la cross, Yamaha en a fait un outil d'une sécurité parfaite. A l'avant le frein à tambours de 130 mm Ø offre des décélérations comparables à celles d'un disque. A passer par-dessus le guidon ! D'ailleurs la fourche ne s'y trompe pas qui s'affaisse presque en butée, lorsque l'on agit très fort sur le levier. A l'arrière le tambour, tout en étant aussi puissant, est également plus progressif dans la mesure où le cantilever plaque littéralement le train propulseur au sol. Excepté sur sol gras, on ne dérape donc pas en agissant très fort sur le frein. Son seul défaut, déjà constaté sur la 125 cm<sup>3</sup> cross, est de se mettre à geindre d'une manière désagréable lorsqu'il est fortement sollicité.

### Tout-terrain

On se doute que toutes ces qualités, d'ailleurs issues du cross, se retrouvent intactes lorsque l'on aborde le tout-terrain.

C'est ainsi que notre Yamaha, essayée sur une partie du circuit de l'enduro de Mende, ne s'est pas du tout trouvée ridicule sur la piste destinée aux engins de compétition. Ses atouts principaux résident dans son moteur dont toute la puissance est utilisable grâce au couple très intéressant ; dans sa légèreté, dans sa partie-cycle aux supers suspensions et dans le freinage. Sans oublier son équipement très complet que peuvent lui envier bien des machines spécialisées. En fait si la machine se montre un peu moins à l'aise dans les petits tourniquets « trial » abordés au pas, c'est qu'elle n'est plus faite pour cela.

Jadis un « trail » était une machine de ville pouvant rouler dans les chemins ou faire des petits tours dans quelque carrière abandonnée. Désormais ce n'est plus ça. Avec l'influence cross cela devient une moto destinée à passer partout, à foncer, à s'amuser, tout en ayant des performances honorables.

Et là je vous assure que l'on peut aller vite, très vite ! Ainsi la Yamaha est passée sans broncher dans les chemins rocaillieux de Mende. Le train arrière accepte sans broncher les répétitions de chocs occasionnées par les rochers. Il ne perd jamais son efficacité à chaud et ne talonne pas lorsque l'on s'avise de faire un saut. Tant

mieux, la longévité des jantes n'en sera que plus grande !

En vérité dans les escalades on pourra peut-être craindre quelques contre-performances en raison de la puissance limitée. C'est un trail après tout et il ne faut pas lui demander de « pousser » comme une cross. Cependant il faut savoir que toute la cavalerie est exploitable en raison de la stupéfiante adhérence que confère le train propulseur. A titre indicatif, nous avons escaladé sans difficulté les deux montées rocheuses, pourtant grasses à souhait, qui ponctuaient le circuit de Mende. Et en fait, avec un peu d'expérience et une dent de moins sur le pignon de sortie de boîte on passera pratiquement partout. Pas toujours très vite mais on passera ! Dans des conditions d'emploi sévères on apprécierait, bien entendu, la présence de pneumatiques cross qui pourraient encore accroître les prestations.

En utilisation cross, la 125 DT MX continue, en effet, à faire bonne figure. Il est nécessaire cependant pour un tel usage de durcir un peu la suspension arrière en tendant le ressort. La même opération devra être effectuée à l'avant, en changeant l'huile d'origine pour une plus épaisse. En effet, lorsque l'on aborde très vite un parcours défoncé, surtout à la décélération, l'engin perd un peu pied. L'avant se met à onduler latéralement ce qui ne permet pas un contrôle précis de la direction. D'autre part, il nous est arrivé de talonner de l'avant. En conduite sportive, une huile différente s'impose donc.

C'est finalement le seul petit reproche qui peut être adressé à la 125 Yamaha. Elle nous a, en effet, enthousiasmés par son efficacité de chaque instant. Permettant de rouler vite sur les pistes les plus effroyables. Mais aussi de virer instantanément grâce à la bonne répartition des masses, au bon freinage ainsi qu'aux accélérations puissantes. Celles-ci sont toujours intégralement transformées en mouvement grâce à l'excellente motricité.

### Conclusion

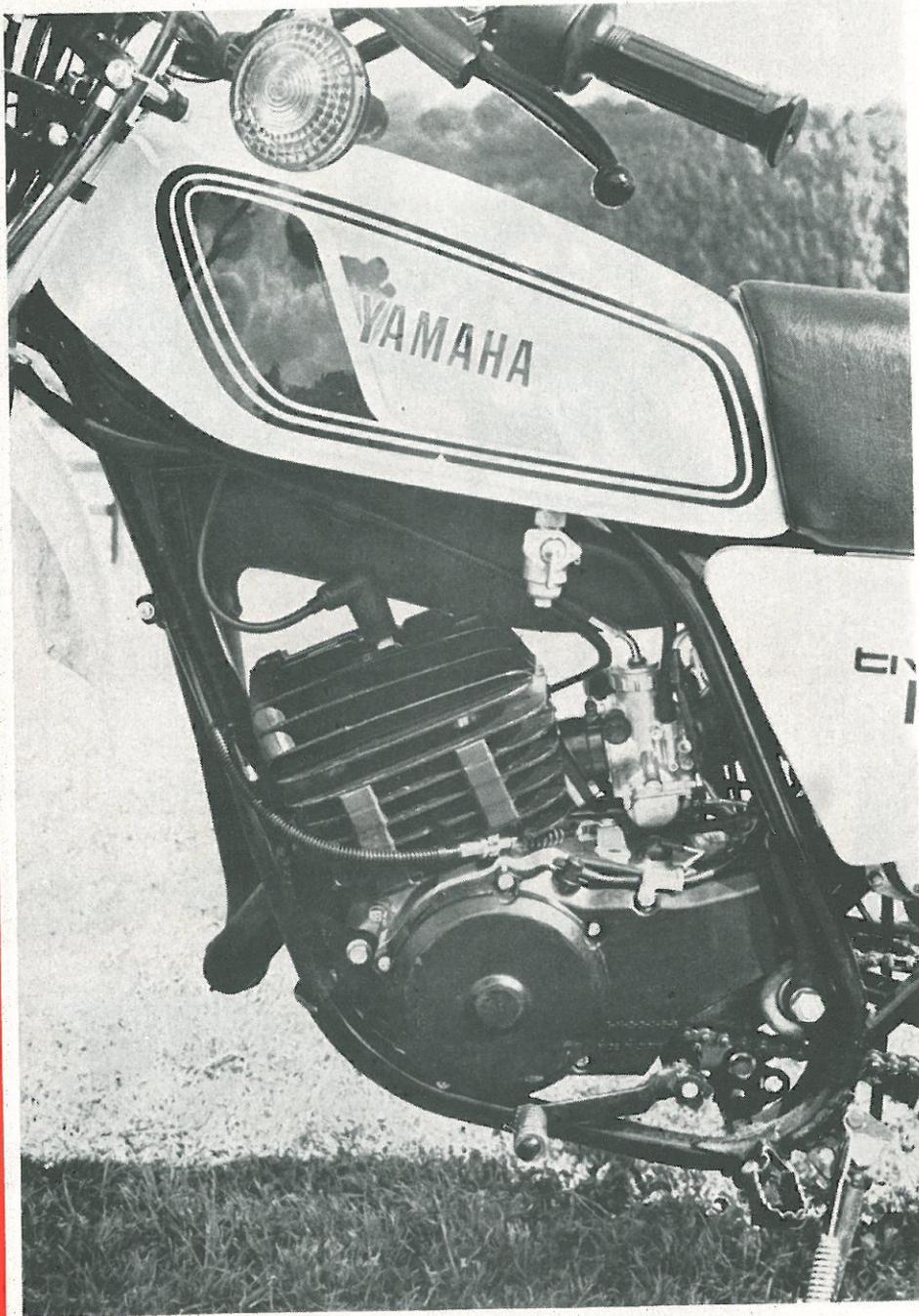
Comment donc ne pas saluer cette 125 cm<sup>3</sup> Yamaha DT MX comme l'une des grandes réussites de ces dernières années ? Incontestablement Yamaha a pris ici une longueur d'avance et ce dans une catégorie qui connaît chaque jour davantage de succès.

Non content d'adapter son produit aux exigences du client, le constructeur japonais a eu l'intelligence de créer un outil qui va bien au-delà de ce que réclame la moyenne des utilisateurs. Résultat : voilà une machine plus polyvalente que jamais. Parfaitement adaptée en usage urbain ou routier, avec un confort exceptionnel et des performances brillantes ; mais aussi terriblement efficace en tout-terrain. Désormais l'appellation « Enduro » est à peine usurpée, puisque, sur bien des points, la 125 MX fait jeu égal avec des machines spécialisées. Au surplus cette Yamaha est strictement conforme à la législation et surtout proposée à un prix des plus compétitifs.

Voilà donc un beau pavé dans la mare de la concurrence, et des habitudes reçues. On ne prend donc aucun risque en prévoyant un succès considérable et immédiat pour cette moto en tous points exceptionnelle.

# fiche technique

125 YAMAHA DT MX



## Moteur

Type et nombre de cylindres : monocylindre 2A8.  
Cycle : deux-temps.  
Refroidissement : par air.  
Alésage : 56 mm.  
Course : 50 mm.  
Cylindrée : 123 cm<sup>3</sup>.  
Taux de compression : 7,2 à 1.  
Puissance : 14 ch DIN.  
Régime : 6 500 tr/mn.  
Couple maxi : 1,53 kgm.  
Régime de couple maxi : 6 500 tr/mn.  
Allumage : par volant magnétique.  
Source d'énergie : bobine.  
Batterie : 6 V 6 A.  
Lubrification : par graissage séparé « Autolube ».  
Carburateur : Mikuni VM24SH.  
Diamètre de passage des gaz : 24 mm.  
Démarrage : par kick.  
Bougie : Champion N7.

## Transmissions

Type : bloc moteur, boîte six rapports en prise constante.  
Transmission primaire : par engrenages.  
Rapport de démultiplication primaire : non communiqué.  
Transmission secondaire : par chaîne.  
Rapport de démultiplication secondaire : non communiqué.  
Rapports internes de boîte :

1 <sup>re</sup>	3,500 (35/10)
2 <sup>e</sup>	2,214 (31/14)
3 <sup>e</sup>	1,556 (28/18)
4 <sup>e</sup>	1,196 (25/21)
5 <sup>e</sup>	0,957 (22/23)
6 <sup>e</sup>	0,800 (20/25)

## Partie-cycle

Cadre : tubulaire, double berceau.  
Angle de la colonne de direction : 30°.  
Angle de braquage : 45°.  
Chasse : 126 mm.  
Suspension avant : téléhydraulique.  
Débattement : 180 mm.  
Suspension arrière : cantilever avec amortisseur oléo-pneumatique.  
Débattement : 145 mm.  
Réglage de dureté : par vis.

## Freins

A tambours, moyeux coniques.  
Frein avant : simple came.  
Diamètre du tambour : 130 mm.  
Frein arrière : simple came commandé par tringle.  
Diamètre du tambour : 130 mm.  
Largeur des garnitures : 30 mm.

## Roues

Jantes : acier Takazago.  
Pneu avant : 275-21 4PR.  
Pneu arrière : 350-18 4PR.

## Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 085 mm.  
Largeur hors tout : 865 mm.  
Hauteur hors tout : 1 120 mm.  
Hauteur de selle : 920 mm.  
Empattement : 1 350 mm.  
Garde au sol : 265 mm.  
Poids à sec : 98 kg.

## Capacités

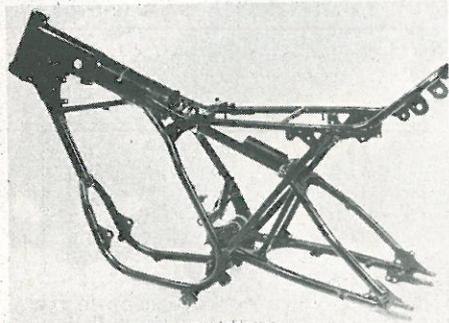
Réservoir d'essence : 7 litres.  
Réservoir d'huile : 1 litre.  
Carter moteur : 650 cm<sup>3</sup> ± 50 cm<sup>3</sup>.

## Importateur

Sonauto, 97 rue du Moulin de la Cage, 92230 Gennevilliers. Tél. 790-63-50.

## Prix

5 200 F clefs en main.



Le moteur est la version dégonflée du bloc cross 77. Le carter d'allumage est en matière plastique. La boîte est à six rapports. Remarquez l'ailette en « éventail » et les barrettes de caoutchouc anti-vibratoires. Le carburateur possède un starter à poussoir latéral.

Le châssis de la nouvelle DT MX reste tubulaire. Le treillis du cantilever est parfaitement conçu pour conférer une fiabilité maximum avec un minimum de poids. Le dessin du châssis est inspiré de la nouvelle cross dans sa partie avant avec le simple berceau dédoublé très haut. L'arrière est inspiré des modèles cross de l'an dernier.