

# MOTO

JOURNAL N° 318 LE JEUDI 5F

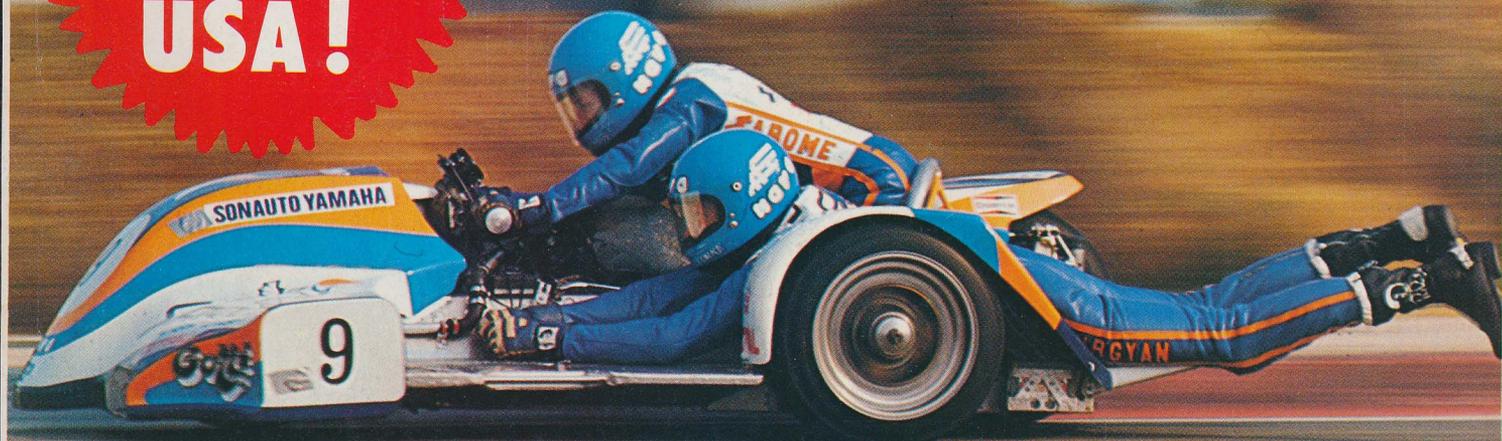
50 BPS «SILVER VASE»  
125 YAMAHA «ENDURO»  
ESSAI:

## LES EXPLOITS DU GRAND PRIX DE FRANCE

POSTER ROUGERIE



**COUTARD  
GAGNE AUX  
USA!**



# MOTO JOURNAL

SOMMAIRE No 318 — 2 JUIN 1977



Le Grand Prix de France au Ricard, ce fut la victoire de Michel Lecorre et side-cars, mais aussi la fantastique course d'Agostini en 500. Il se prépare ici à doubler Bonera.

VITESSE : Grand Prix de France au Castellet .....	C. Lacombe/J. Bussillet	4
TOPS VITESSE ET TOURISME .....		17
MAUVAISES LANGUES .....	K. Tranc Duc	21
TRUCS LECTEURS .....		23
MAGAZINE DU TOURISME .....	P. Salvaire	25
EDITORIAL .....	G. Bettiol	29
ESSAIS : Yamaha DT 125 MX .....	M. d'Awans	30
50 BPS Silver Vase .....	J.-P. Frisquet	73
MINI POSTER : Michel Rougerie .....	C. Lacombe	40
ARGUS .....		50
PETITES ANNONCES .....		52
MAGIC PUCES .....	Claudine	57
TOPS TOUT TERRAIN .....		66
CROSS : Journal .....		67
TRIAL : Championnat du monde aux U.S.A. ....	M. d'Awans	70

**COUVERTURE :** En pleine effort sur la piste, et unis pour le meilleur sur la plus haute marche du podium : Alain Michel et Gérard Lecorre ont remporté leur première victoire en Grand Prix. Elle leur permet de croire à un titre mondial même si la concurrence est sévère.



LA PLUS FORTE  
VENTE  
DE LA PRESSE  
MOTOCYCLISTE

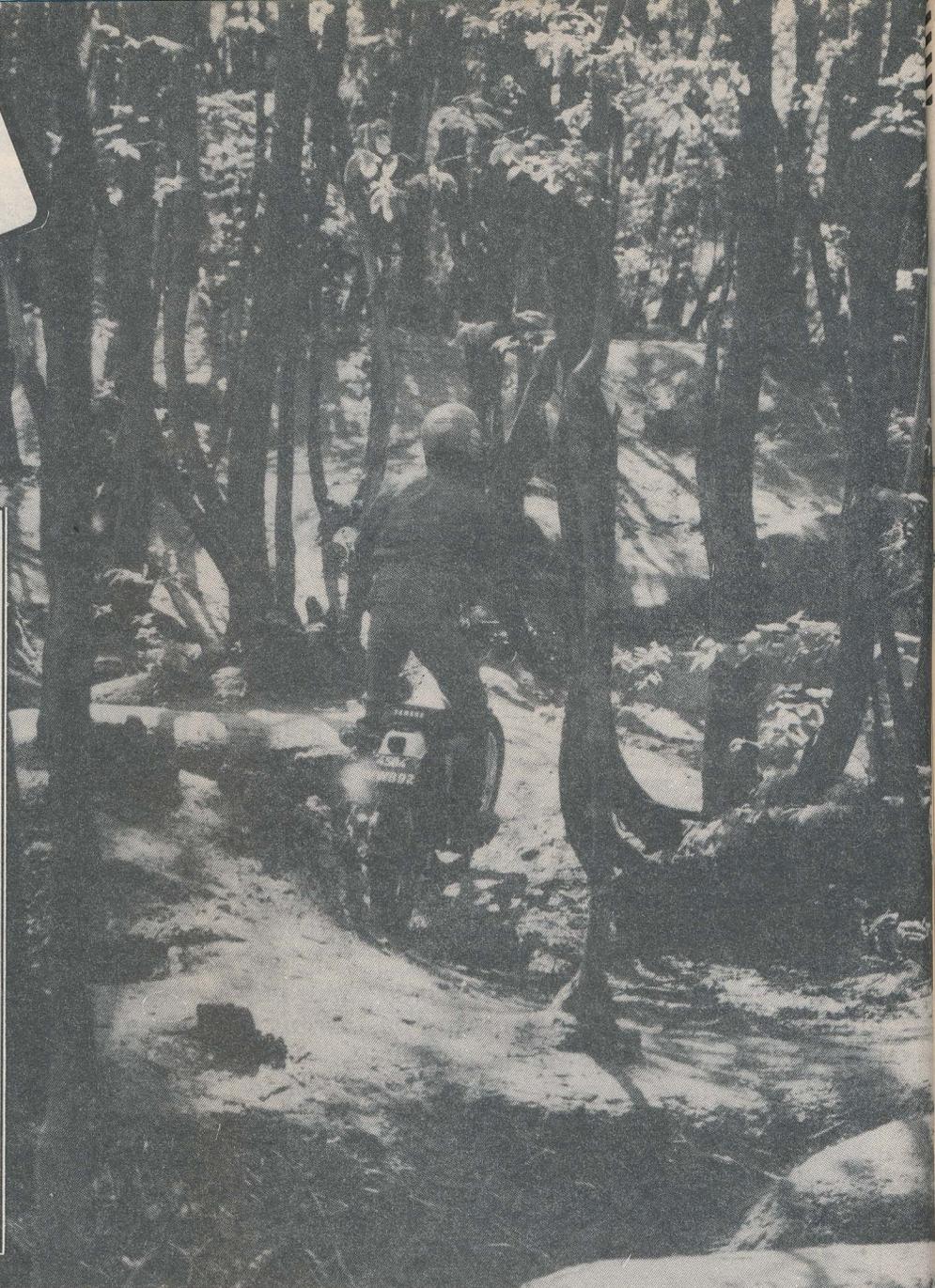
MOTO-JOURNAL, 54, rue de la Rochefoucauld, 92100 Boulogne. Tél. 603.36.40 (Rédaction, administration, petites annonces) - 842.78.00 (Abonnements) - Télex : Motobo 270876 F. Directeur : Pierre BARRET. Adjoint : Denis GODIN et Monique HELFENBERGER. Rédacteur en chef : Claude AUSTIN. Responsable de l'agence photo : Christian LACOMBE. Rédacteurs : Jacques BUSSILLET, François-Marie DUMAS, Jean-Pierre FRISQUET, Michel d'AWANS. Avec la collaboration de CLAUDINE, Frédéric TRAN DUC, Guy PRIX, Alain GORNY, BRAINNUT, Jean LEVASSEUR, HAUTPRE, Paul SALVAIRE, Eric MAURICE, Christ. DEMERY et de : David NIXON, Brian BONNY, Norman SHARPE (G.-B.) - Raphaël LOMBAR, Carlos DOMINGUEZ (Espagne) - Tetsu TAKAHASHI (Japon) - Tony MURPHY (U.S.A.) - HANNU LINDELL (Scandinavie). Photo : Jean-Yves RUSNIEWSKI. Dessins : J.-F. VIVANT. Maquette : Christian GUY et Harald LUDWIG. Secrétaire de rédaction : Dominique BREMENIL. Publicité : Patrick VALOT, Guillemette GIRAULT. Abonnements : Suzanne BRILLE. Petites Annonces : Sylvie RISBOURG. Abonnement 1 an : FRANCE, 250 F - Etranger sur demande. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire No 51.151. Distribution N.M.P.P. Imprimeur : LA HAYE MUREAUX. Bureaux de Paris : 261.56.15. Photocomposition : Girard Graphic. Photogravure Renou et Répécaud. Responsable de la publication : Pierre BARRET.

Suite  
de notre  
essai dégustation  
du numéro précédent.

Un simple point de vue esthétique, le marché des motos de tout-terrain est depuis longtemps dominé par Yamaha qui a su présenter des machines très attrayantes et particulièrement bien finies. Est-il utile de dire que la récente DT 125 MX de la marque est une nouvelle réussite dans ce domaine?...

Dans notre précédent numéro, François-Marie Dumas vous a présenté l'essai routier de cette moto comparée à la nouvelle RS 125 cc de route. Comparatif bien intéressant que nous complétons par l'essai de la DT au vert...

par Michel d'Awans.



# Essai tout terrain Yamaha DT 125 MX

## Les détails « tout-terrain ».

**L** E nouveau trail-bike Yamaha se distingue évidemment d'une machine de route par les nombreux détails pensés et conçus en fonction d'une utilisation en tout-terrain. Et on n'étonnera personne en écrivant qu'un accessoire attirera particulièrement les regards : il s'agit bien-sûr du cantilever, cette suspension arrière monoshock dont on a déjà parlé en long, en large et sur les côtés. Yamaha semble donc bien adopter définitivement ce système d'amortisseur unique pour la gamme complète des trails. Au niveau de la construction de la triangulation arrière à laquelle est fixé l'amortisseur, notons que l'écar-

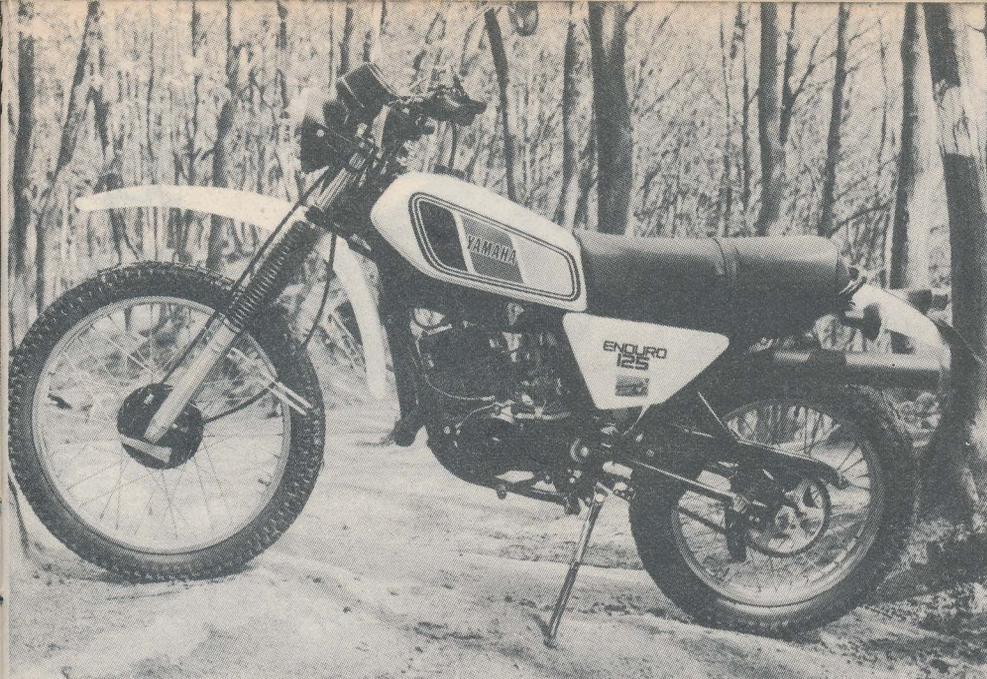
tement des tubes est assez important. Cela permet de passer la tringle de commande du frein arrière sans la torturer, bien que passant à l'intérieur de la triangulation. Autre constatation : le levier extérieur d'axe de came est cette fois dirigé vers le haut afin d'offrir un freinage plus progressif et finalement plus efficace.

L'utilisation en tout-terrain suppose souvent l'adoption d'un tendeur de chaîne. Dans ce domaine, la DT 125 MX est particulièrement bien armée. Outre le traditionnel tendeur de chaîne (qui fait aussi office de guide-chaîne) sous le bras oscillant, Yamaha a monté une rondelle mobile près du pignon de sortie de boîte ainsi qu'un second guide près de la couronne arrière. La tension de la chaîne se fait, comme pour la plupart des machines de tout-terrain, par des excentri-

ques crantés et même numérotés.

Outre la triangulation arrière et le montage assez spécial propre au cantilever, le cadre n'est guère différent des techniques actuelles. Signalons toutefois qu'il s'agit en fait d'un simple berceau dédoublé à l'avant du moteur. Quant au sabot de protection de ce dernier, il est parfaitement insuffisant car il ne protège ni échappement (qui descend assez bas) ni carters latéraux.

Les clignotants avant sont montés par colliers sur le guidon. A l'arrière, ils sont montés souple et souffrent de la même critique que ceux de la DT 250 précédemment essayée. En effet, plusieurs chûtes peuvent déloger la patte en caoutchouc et il est impossible de la remettre... Le clignotant ne tient alors plus que par le seul ressort (enrobé par la patte en caoutchouc) qui a tôt fait de se casser



Une vraie « trail » d'une esthétique et d'une finition exemplaires. Ce mono deux-temps développe, selon l'usine, une puissance maxi de 14 CV DIN à 6500 tours/minute. La boîte de vitesses est à six rapports et la suspension arrière est du type cantilever.

rétrograder en cas de montée, de vent violent, etc. Soulignons aussi que ce 125 cc tire très long d'origine et qu'au ralenti en première, le moindre obstacle provoque le calage du moteur... D'autant plus que la souplesse assez relative du moteur n'arrange pas les choses. La DT 125 MX est vraiment une machine des grands espaces... Le débutant qui effectuera ses premiers tours de roue en tout-terrain sera peut-être un peu surpris par la hauteur de cette moto. En cas de panique dans un devers, il s'agira de poser le pied côté amont...

Au fil des kilomètres de sentiers et chemins campagnards, on apprend à tirer un maximum de la puissance du moteur. Celle-ci n'est guère fantastique mais situe tout de même la DT MX parmi les plus puissantes — sinon la plus puissante — du marché des trails 125 cc. Mais on regrettera une fois de plus la démultiplication assez longue qui « filtre » quelque peu les chevaux...

Côté suspension, le cantilever arrière donne cette fois entière satisfaction. Il n'y a plus ces rebonds indésirés que l'on avait condamné à l'issue de l'essai de la DT 250. Par contre, la fourche télescopique hydraulique à l'avant est trop souple lorsque le terrain est vraiment accidenté. A cela,

par les vibrations. Et voilà le clignotant qui pend lamentablement au bout de son fil électrique...

Citons encore quelques accessoires particuliers à une utilisation sportive : pédale de frein crantée, repose-pieds crantés et repliables, feu arrière minuscule et monté souple, tuyau de mise à l'air libre du réservoir à essence, soufflets en caoutchouc pour la fourche, système de dépose rapide de la roue arrière ainsi que l'ancrage par téton du frein sur le bras oscillant.

Avant de passer aux performances de la bête des bois, encore un mot de présentation. Le filtre à air, avec élément mousse, se trouve derrière le cache latéral gauche et le couvercle du boîtier est maintenu par cinq vis cruciformes. L'élément mousse est particulièrement important et le tout semble très hermétique. Le même cache abrite aussi la boîte à outils d'une taille minuscule (il faut s'y prendre à cinq fois pour « enfoncer » les outils livrés d'origine) ainsi que la batterie. Quant au réservoir à huile, d'une contenance assez juste (1 litre), il se trouve de l'autre côté.

Derrière le cache latéral gauche, le réservoir à huile d'une contenance assez réduite. Notez le tendeur de chaîne (qui fait aussi office de guide) sous le bras oscillant, la rondelle mobile près du pignon de sortie de boîte et un second guide-chaîne près de la couronne arrière.

## « Enduro » de par la partie-cycle...

Yamaha persévère à baptiser ses DT du nom d'enduro. Personnellement, cela m'a toujours gêné car il ne faut pas prendre l'habitude de confondre « chat » et « léopard ». La finition, très japonaise, et le moteur, peu nerveux comparativement aux moteurs des machines qui dominent dans la spécialité, sont en parfaite contradiction avec l'appellation « enduro ». Ce n'est pas une critique pour la machine, mais bien pour le vocabulaire qui prête plutôt à confusion.

Le seul point de comparaison avec une véritable machine d'enduro est que la DT 125 MX tient le cap, quelles que soient les conditions du terrain. Mais, en contre-partie, elle ne se tourne pas facilement. Loin de vouloir en faire une moto de trial, on est tout de même en droit d'exiger un demi-tour dans un chemin de campagne. Mais dans ce cas, la DT 125 MX, comme ses grandes sœurs de 250 et 400 cc, n'est pas maniable. Cela ne sert presque à rien de la tourner au guidon; il faut la coucher comme une machine de cross ou d'enduro.

La boîte de vitesses est à six rapports et l'étagement est bon pour le tout-terrain. Mais la sixième n'est guère utile, et, même sur route, il faut

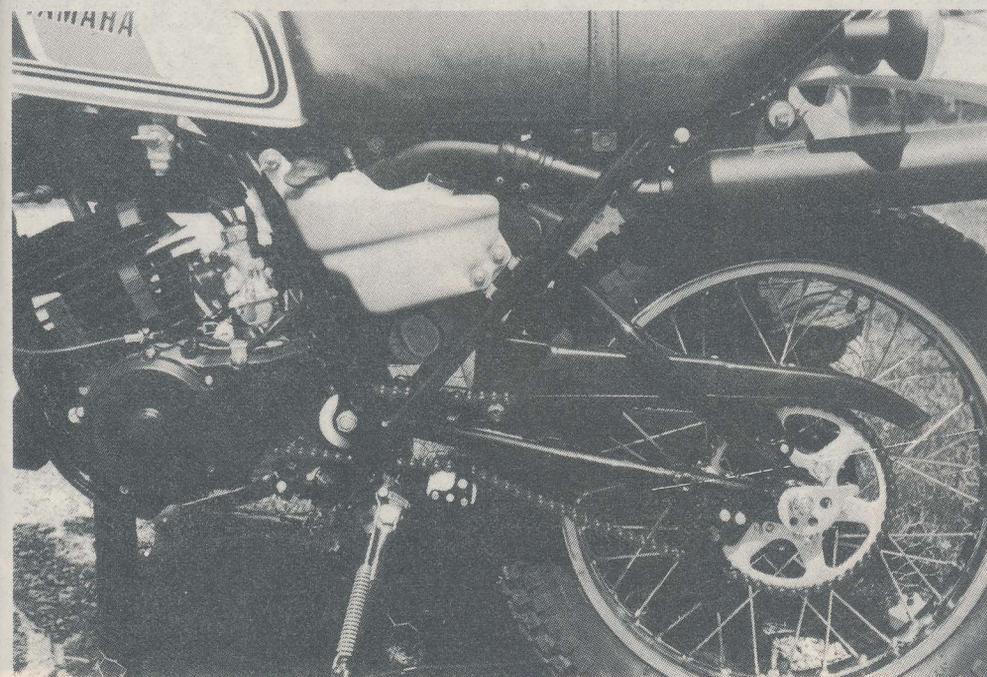
### J'AI AIME

- Esthétique et finition.
- Tenue de cap.
- Précision et étagement de la boîte de vitesses.
- Puissance du moteur.
- Cantilever arrière.

### JE N'AI PAS AIME

- Appellation « enduro » injustifiée.
- Boîte à outils (volume et contenance...).
- Capacité réservoir à huile insuffisante.
- Maniabilité imparfaite.
- Démultiplication trop longue.
- Fourche avant trop souple en utilisation intensive.

Détail des clignotants arrière et du feu minuscule montés souples.



La DT 125 MX déshabillée... La selle, très épaisse, est en nylon.

plusieurs solutions possibles en cas d'usage intensif : augmentation de la quantité d'huile, changement de viscosité ou changement des ressorts. La course de la pédale de frein est importante et permet de doser convenablement le freinage. On a toutefois remarqué une certaine tendance à bloquer à l'arrière, tendance qui n'existe pas du tout à l'avant.

## Une petite à la portée de tous...

Mis à part son esthétique et sa finition qui séduiront sans doute chacun, la DT 125 MX est une réussite dans la mesure où elle répond parfaitement à sa vocation de trail. Les trails bikes Yamaha ont évolué dans le bon sens : ce qui n'était qu'une machine de route déguisée par l'échappement relevé, guidon large et pneus à tétines traditionnels est finalement devenu une moto conçue en tenant compte des impératifs du tout-terrain. Voilà qui fait tout de même plaisir. Mais mettons-nous d'accord sur les termes : la trail ne vous permettra pas de battre une véritable « enduro » ou de réussir une zone de trial. Elle n'est d'ailleurs pas faite pour cela.

### QUESTION DE PRIX

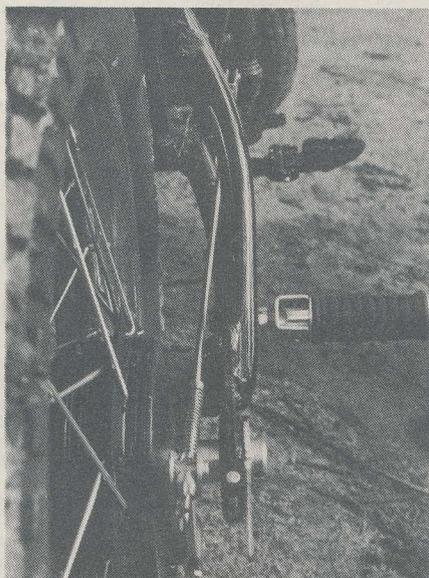
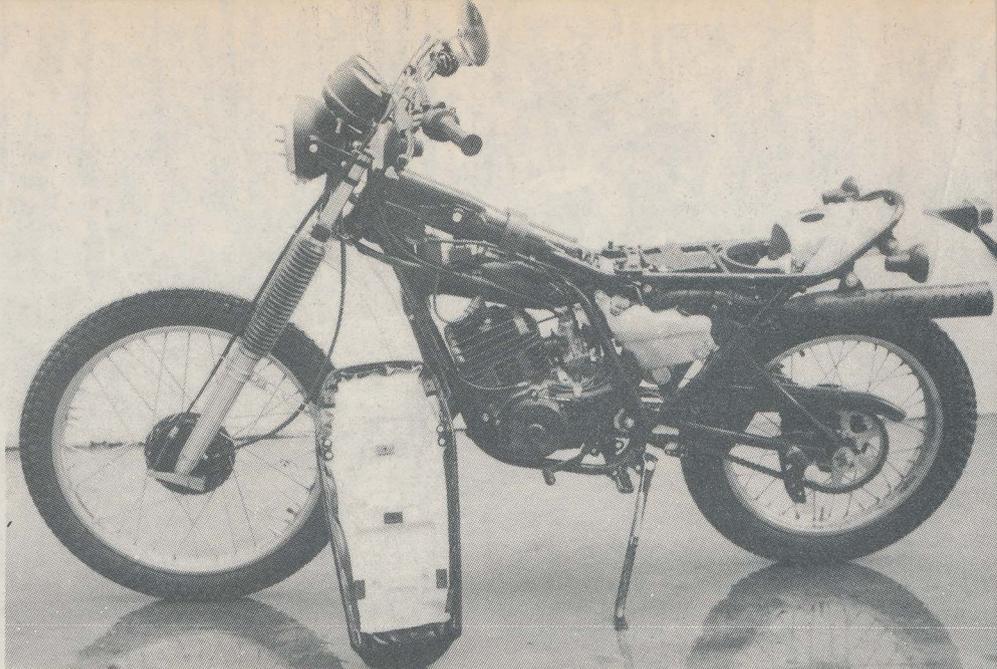
Les caractéristiques techniques complètes de la 125 DT/MX vous ont été données la semaine dernière dans l'essai comparatif routier qui a opposé la trail à la 125 RS/DX. Nous y rajouterons les prix « clés en mains » pour la région parisienne, c'est-à-dire : prix TTC + transport, 60 F; frais de mise en route, 60; carte grise, 10 F, soit 130 F.

125 DT/MX, prix TTC : 5059 F, prix clés en mains : 5189 F.

125 RS/DX, prix TTC : 4378 F, prix clés en mains : 4508 F.

Prix en vigueur au 25 mai 1977.

Le phare, est équipé d'une grille de protection et les clignotants avant sont montés sur le guidon.



**ERRARE YAMAHA EST :**  
La semaine dernière nous avons admiré le compteur journalier de la 125 DT en déplorant chiffre.  
Cela nous étonnait quand même bien un peu. Effectivement, vérification faite sur des machines neuves chez l'importateur, notre modèle d'essai est le seul à avoir ce défaut, sur les autres, la remise à zéro se fait très rapidement.

Les tubes de la triangulation arrière du cadre sont assez écartés pour laisser passer la tringle de commande du frein arrière sans la plier.

L'élément du filtre à air est en mousse. Sous le boîtier du filtre, la boîte à outils, minuscule, et la batterie.

