

Aout 77/n°40/8f./70fb/5fs/\$1.30

moto verte

**DEUX MATCHS
EXCLUSIFS:**

**LES 125 TRAIL 77
DTMX
CONTRE TS 125**

**LES 250 D'ENDURO
AUX USA:
CANAM, YAMAHA
ET SUZUKI**

**VOYAGES:
MARCHAND
AU MAROC**

**SPORT:
CHAMPIONNATS
D'EUROPE
D'ENDURO**



ESSAIS

Deux matchs pour deux choix ! les 250 enduro Canam - Yamaha - Suzuki...	Gilles Mallet	14
et deux Super 125 trail : la Yam DTMX et la TS Suzuki	J.L. Bernardelli	72

NOUVEAUTES

Dix nouvelles BPS...	Georges Gori	63
... et deux nouvelles Kramer	Philippe Bora	62
Un drôle de trail	Georges Gori	8

PORTRAIT

Marland Whaley, n° 1 du trial U.S.	Eric Breton	32
------------------------------------	-------------	----

GUIDE DE L'UTILISATEUR

La Bougie et comment la choisir	Renaud Marchand	48
Essais produits		82

VOYAGES

Un Marchand en vadrouille au Maroc	Renaud Marchand	66
------------------------------------	-----------------	----

LE COIN DES ARTISTES

Le dessin du mois	Yann Renaud	4
Spécial gamelles	Photos Gaston Marziac	10

SPORT

Le side-trial	Eric Alesund	11
Les championnats d'Europe d'enduro 77	Gilles Mallet	26
Trial français : Saint-Christophe	J.L. Bernardelli	36
Cross français	Alain Kuligowski	44
Enduro français : Champagnac et la grève	Gilles Mallet	58
Le calendrier du mois		82

COURRIER DES LECTEURS		56
-----------------------	--	----

NOUVEAUX PRODUITS		52
-------------------	--	----

ACTUALITES - NOUVELLES DU MONDE		38
---------------------------------	--	----

sommaire

n° 40
Août 77



1. Une saison d'enduro en Europe (page 26).



2. Canam Qualifier, Yamaha IT 250, PE 250. Un grand match aux U.S.A. (page 14).

En couverture, Marchand au Maroc : super vacances vertes. (Photo R. Marchand).

POSTER :
Photo Dirt Bike.

LE CHASSEUR SE SACHANT CHASSÉ SANS SES CHIENS
L'été dernier, Loulou est parti vers les solitudes glacées du grand nord et il a vu un truc curieux : les Eskimos, qui n'ont pas les yeux dans leurs poches (vu qu'ils n'ont pas de poches) ont découvert que la moto-neige allait plus vite que leurs traîneaux à chiens, et, comme à défaut d'avoir des poches ils ont de la suite dans les idées, ils utilisent donc leurs engins pour aller chasser l'ours polaire. Il y a quelques jours, Mallet a vu une affiche grotesque où un ours faisait de la Vespa. A Moto Verte, on est des amoureux de la justice et puis on aime bien les gros nounours ; alors on s'est dit qu'on allait pouvoir lancer un sport nouveau : l'enduro des banquises. A ma gauche, les Eskimos, à ma droite, les nounours. Le premier qui rattrape l'autre a le droit de le bouffer. Et puis, l'idée peut être exploitée aussi par les dingues du « cocotier-sable blanc-parfum des îles ». Faut imaginer Queirel se tirant la bourre avec un gros, un très gros, un apocalyptique gorille...

Directeur de la publication :

Patrick Casasnovas

Directeur général :

Serge Pozzoli

Rédacteur en chef :

Gilles Mallet

Rédaction :

Renaud Marchand

Jean-Louis Bernardelli

Alain Kuligowski

Georges Gori

Philippe Bora

Eric Alesund

Eric Breton

Correspondants :

U.S.A. : François Bourret

Italie : Michele Verrini

Angleterre :

Peter Howdle, Brian Bonny

Conception graphique :

Claude Porchet

Pierre Turini

Eustache

Publicité :

Henri Guével

Marie-Thérèse

Ventes :

Georges Turon-Lagau

Secrétariat :

Viviane

Abonnements :

Monique Deregard

Petites annonces :

Arlette Mitrani

Administration-Rédaction

Publicité :

Moto Verte,

15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris

Tél. 200-22-07

C.C.P. 1159-15 Paris

TELEX : Motorvu 211678 F

Prix : 8 F.

Abonnement 1 an : 83 F.

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

par Jean-Louis Bernardelli



Pourquoi ces deux-là ?

Effectivement, il y a des tas d'autres trail sur le marché, japonaises ou pas. Le fait est que les autres japonaises n'ont pas fait le même effort de renouvellement. Ailleurs, on n'a rien trouvé d'approchant ou on n'a rien trouvé tout court vu qu'il n'existe rien ou que ce n'est pas encore disponible. Le créneau de ces machines, on vous le définit donc pour ne pas revenir dessus : utilisation mixte à majorité citadine, donc avec plein de confort partout ; confort matériel comme la selle, confort moral comme la présence de ces facilitateurs de vie que sont clignotants, phare qui éclaire, témoin de point mort, bruit feutré, démarrage facile, confort intellectuel comme l'esthétique ou le côté discrètement agressif et encore confort cérébral comme le graissage séparé qui évite de dépenser des sous à acheter à la pompe un liquide à « serrage-garanti-un-de-ces-jours ». Mais l'utilisation T.T. doit être chiadée puisque les citadins se mettent au vert de temps en temps, voire au carrément boueux s'ils font de l'enduro, et là, il ne faut pas qu'ils soient déçus, avec ou sans cédille !

Comme on va le voir, nos deux japonaises ont des tas d'atouts : entrons donc maintenant, montés sur ces machines de rêve extrême-orientales, dans le monde du savoir-vivre.

DT MX contre TS : les deux belles nippones

Yamaha avait déjà sorti un modèle DTF, Suzuki avait fait une précédente TS. Pour les deux marques, ce n'est pas un coup d'essai.

En fait, cette fois-ci, on a résolument d'un côté comme de l'autre, choisi l'argument « compétition ». D'engin joli pour minet, le trail devient machine de course quelque peu assagie pour cause d'urbanité.

Le coup d'œil de l'essayeur

Partie cyclément parlant, comme pour le reste d'ailleurs, ça sent le cross.

La Suzuki est de couleur jaune et noire, comme le modèle RM, et la Yamaha avec sa suspension cantilever a un petit air YZ. Les cadres tubulaires dédoublés, sont inspirés de ces modèles ; la Yamaha est dotée à l'arrière d'une triangulation, bien foutue d'ailleurs, rendue nécessaire par l'usage du cantilever.

Côté suspensions, la différence saute aux yeux ; à l'avant, Yamaha monte une fourche très balaise d'aspect, protégée par des soufflets, qui donne 180 mm de débattement, Suzuki s'étant contenté de tubes de section inférieure et d'un débattement de 140 mm. A l'arrière la YAM n'a plus d'amortisseurs (ça a d'ailleurs un certain succès !) ou plutôt elle n'en a plus qu'un gros, invisible puisque logé sous le réservoir, qui donne 145 mm de débattement. C'est en fait, dans le domaine

BETES ET BELLES A LA FOIS 2 NIPPONES DE CHOC

Un jour (funeste !) de ma vie, j'ai commencé à travailler. Rigolez pas, on y vient tous. Moi, c'était parce que j'avais fait une mauvaise estimation du coût moyen de l'expérience vécue, du kilomètre parcouru dans le monde ou de la personne intéressante rencontrée. J'avais vu trop de choses, trop de gens, trop de pays et... j'avais un paquet de dettes assez coquet à éponger. J'ai pris le métro, j'ai bossé, j'ai repris le métro et le lendemain j'étais chez un vendeur de motos parce que c'était ou ça ou crever (ça a fait aussi 400 sacs de dettes en plus mais quand on en est là...). Une 125 parce que c'est la plus petite des motos et qu'en ville l'utilité doit primer le côté frime (et puis aussi que ça coûte moins cher !) Une tout-terrain parce que c'était plus joli, plus aguichant et plus confortable. A l'époque, on a été des milliers à faire le même calcul et ce fut la grande épopée des trail-bike. Les temps n'ont guère changé. Le marché du trail représente l'énorme majo-

rité des ventes T.T. en France, et les acheteurs utilisent ces machines à 80 % en ville. Seulement ils sont devenus plus exigeants car les 20 % de terrain représentent cette soupape de sécurité morale qui permet d'accepter le béton 5 jours sur 7 et il est donc vital de pouvoir se marrer pendant le repos dit dominical. Yamaha et Suzuki viennent de sortir chacun leur façon de rendre la vie possible en ville et géniale dans les chemins. Moto Verte, comme toujours ou presque, ne parle donc pas seulement de motos mais de la vie. Pour casser la Yamaha DT MX et la Suzuki TS 125, j'ai été assisté par Philippe Chaline, trialiste de talent et Cyril Neveu, trialiste, enduriste et aussi côte-côtiste puisqu'il fit le dernier Abidjan-Nice et compte bien faire le prochain en Amérique. L'utilisation mixte des trails sera donc essayée de façon mixte : des belles motos, de la vie à pleins poumons et des compétences à revendre, voici ce que cela a donné.

UN MATCH
POUR
UN CHOIX

スズキ
TS
CONTRE

ヤマハ
DTMX

des trail-bikes, le truc révolutionnaire de l'année, découvert il y a des tas d'années et utilisé récemment en vitesse, puis en cross (YZ) en enduro (série IT, non vendue en France) et même en trial (sur le proto d'Andrews) par la marque.

Suzuki est resté aux amortisseurs classiques (« même pas à gaz ! » dira avec un certain mépris l'un de mes confrères en la voyant), inclinés cependant, donnant 85 mm de débattement. A priori, rien qu'à l'œil, le côté « tout terrain » de la Yam a été beaucoup plus chiadé. Un cycle ça roule, eût dit Monsieur de la Palice. Les jantes de nos deux japonaises sont en acier. Bien sûr, il y a mieux, par exemple l'alu à profil anti-boue, mais il faut quand même penser qu'il s'agit de motos mixtes à vocation type « moto-boulot-dodo », au moins à égalité avec le tout-terrain.

Moyeux côneux, freins commandés par triangle (qui passe en haut sur la Yam, encore un indice « vert »), tambours de Ø 130 mm, garnitures un peu plus larges sur la Yam (30 mm contre 28 à la Suzuki). Tout ça respire le costaud, les Japonais nous y ont habitué. Les pneus sont de 2,75 x 21 à l'avant ; à l'arrière la Suzuki est montée en 3,25 x 18, la Yam en 3,50 x 18.

A l'œil, celui de la Suzuki fait un peu moins, et il n'est pas exclu que ceci ait des conséquences sur son comportement sur le terrain.

Les réservoirs sont en tôle ; celui de la Yam contient 8 litres, et ferme par un bouchon (avec reniflard) qui se dévisse ; celui de la Suzuki contient 7 litres et ferme par un bouchon à clef. C'est bien, mais on le verra aux essais, ça... fuit !

Les garde-boue sont en plastique incassable : histoire de les tester, on les a tordu un peu dans tous les sens, mais on a toujours des doutes, surtout à l'arrière qui est toujours plus rigide : nous avons pu vérifier que celui de la Suzuki est vraiment incassable lors d'un magnifique soleil avec ramassage de terre à l'arrière.

Donc, de ce côté, c'est bon.

Avec les selles, on attaque un truc important, car il s'agit du confort. Que ce soit en ville ou sur le terrain, c'est vital.

Celle de la Suzuki est moelleuse à souhait, et se soulève (facilement, on donne un tour de clé) pour donner accès à la sacoche à outils et réservoir d'huile ; étant assez basse (81 cm), c'est parfait.

Sur la Yam, c'est le grand moelleux, rendu encore plus confortable par le léger pfff ! du cantilever quand on s'assoit dessus ; il y a sur le côté un crochet porte-casque qui ferme à clé.

Le démontage est en revanche plus méridique, avec des boulons et tout et tout (en revanche, on démonte moins souvent puisque le réservoir d'huile est sur le côté).

Au guidon, c'est la grande classe nipponne : des gros et beaux cadrans, compte-tours, vitesse avec témoins de point vert et de phares, leviers de frein et embrayage solides (rylsanisés sur la Yam, le dernier cri !) et un détail chouette sur la Yam : le témoin d'huile ; si ça s'allume c'est qu'il faut en remettre dans le réservoir mais voilà, ça s'allume au point mort ; pourquoi ? ben parce qu'il faut pouvoir vérifier que... ça fonctionne pardi !

On termine les descriptions en vitesse vu que l'heure du déjeuner approche : repose-pieds crantés, béquilles latérales, kicks bien foutus (avec graisseur sur la Yam), boullonnerie cruciforme (faut croi-

re que les « Bétéhaires » n'existent pas au Japon ?), éclairage sérieux (le phare de la Yam est protégé par une grille, ça s'allume au guidon et non plus à la clé de contact), trop sérieux même sur la Suzuki dont l'énorme cabochon arrière doit coûter fort cher (ici encore, Yamaha fait plus « pensé » : les clignotants arrière sont montés souple et le feu arrière itou). La trousse à outils de la Suzuki est complète et bien logée sous la selle.

Celle de la Yam existe sûrement, mais sur le modèle essayé, il n'y avait que le logement, sur le côté, désespérément... vide ! D'après des sources bien informées, la trousse Yam est complète aussi, avec l'outil nécessaire au réglage de l'amortisseur arrière.

Enfin, les deux bécanes ont un système de graissage séparé avec réservoir. La Suzuki est mieux fichue que la Yam, car le niveau est visible de l'extérieur (sur la Yam, il faut enlever le carter latéral, il n'y a qu'à tirer, mais enfin c'est un peu congre).

Les mécaniques : on se rince l'œil

Vaut mieux se rincer l'œil sur une bonne mécanique que rincer son moteur parce qu'on a le mauvais œil eût dit le prophète et voyeur...

Les berlingues de nos deux machines viennent, comme les cadres, des modèles cross des marques (il s'agit du moteur 76 sur la Suzuki). Mais là, ce n'est plus de l'inspiration, c'est carrément dérivé. On les a seulement un peu calmés pour qu'on ne soit pas obligé, à l'usage, de prendre les Champs-Élysées comme De Coster et Mikkola gagnent un Grand

Prix. En effet, un moteur de cross, c'est pointu (comme le toit de la gare dont le chef, etc., etc.) et sur un trail, faut de la souplesse. Les deux motos sont équipées de clapets, la Yam directement sur l'admission, la Suzuki dans une dérivation vers le vilebrequin. La cylindrée calculée donne 123 cm³ pour les deux (les cotes sont les mêmes, 56 d'alésage et 50 de course), la puissance annoncée est identique, 14 chevaux. Allumage par volant magnétique sur les deux (le carter d'allumage de la Yam est en plastique), les carbus sont des Mikuni de Ø 24. Bref, tout est pareil, en tous cas sur le papier. En revanche, la Yam a une boîte 6 vitesses alors que la Suzuki n'en a que 5. Les filtres à air sont bien pensés, avec entrée planquée sous la selle et même imbibée de corps gras (passe-moi le beurre, je prends l'eau !), la Suzuki étant mieux protégée des projections d'eau car le garde-boue arrière est renforcé d'une bavette protectrice.

Pour finir, signalons que chez Yamaha, on a définitivement donné un aspect tout terrain à la MX au niveau de la chaîne : un guide, un tendeur (hélas à patin, ça va se bouffer) plus une roulette située sur l'avant, peu avant le passage sur le pignon de sortie de boîte. N'en jetez plus, c'est parfait. Sur la Suzuki y a : un pignon de sortie de boîte, une couronne, une chaîne entre les deux et... c'est tout !

Voilà, on vous a présenté les deux bécanes telles qu'on les voit. Quand on aura ajouté que ces deux motos, de ligne très sportive, très racée, sont vendues en différents coloris (noire ou blanche chez Yam, jaune, orange ou bleue chez Suzuki) on aura tout dit. Bon. C'est assez, comme disait la baleine, on va peut-être mettre nos verts fessiers dessus parce que regarder c'est bien, mais consommer, c'est mieux.



1, 2, 3. En tout-terrain, on tombe, c'est connu. Le gros cabochon arrière de la Suzuki (2), les clignotants rigides sont très vulnérables. La Yamaha est vendue avec un tout petit feu arrière, souple (1 et 3) et des gros clignotants montés souples également.

4. La vocation sportive des deux motos est évidente. Yamaha a fait sur ce plan un effort particulier qui débouche sur une machine qui peut se défendre en enduro.

5. Les grimpettes ardues. Avec un peu d'élan, en seconde sans problème.



Les essais systématiques et comparés

Doucement les gars, on n'est pas encore partis. Okay, on a les motos, mais y a encore des choses à dire. La différence avec le baratin du début, c'est que maintenant, on note, on juge !

AVANT DE PARTIR, LES ESSAIS STATIQUES

Esthétique

Bien sûr, c'est le test de l'arbitraire total. La Yamaha est plus sophistiquée, plus racée, plus finie. Les mauvaises langues diront peut-être plus « tape à l'œil », mais enfin le fait est là. C'est la Sophia Loren du trail. La Suzuki, c'est plutôt Marie Dubois. Oh, c'est de la belle ouvrage, excitante et tout et tout, mais c'est plus simple, plus rustique. Rien qu'un truc comme les soufflets de fourche ou le petit feu arrière (comparé au gros cabochon, et monté sur portique encore, de la Suzuki), ça y fait beaucoup. L'avantage à la Yamaha.



Mise en route

A froid, ça part du premier coup ; la Yam a un starter à tirette, la Suzuki un levier. En revanche, à chaud, la MX a quelques réticences alors que la TS est un monument de docilité. Les kicks sont bien

dessinés, le coup de jarret n'est jamais titanesque. La Suzuki l'emporte donc d'un poil, à chaud (et on vous rappelle qu'un poêle, c'est fait pour être chaud, ouaf-ouaf-rires-gras !).



Position assise

On vous l'a dit, quand on s'assoit sur la Yam, on soupire d'aise. En plus, le guidon est assez bas, selon le style habituel en enduro et ces gens-là s'y connaissent en confort assis. Seul truc, la selle est assez haute, mais le court-sur-pattes que je suis l'enjambe sans problèmes. La Suzuki a une position plus classique, plus trail « à l'ancienne ». Bref, on est mieux assis sur la Yam.



Position debout

Z'allez dire qu'à Moto Verte on est vraiment des balaises ou des vicelards de tester la position debout sur une machine qui ne roule pas encore. Ben c'est simple, on fait ça à l'arrêt parce que en piste, on peut être influencé par les suspensions ou la nature du terrain. On tient la moto droite, le testeur monte bien en équilibre sur les repose-pieds et voit va-

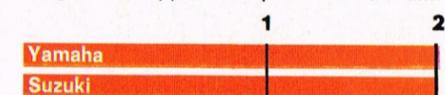


LES ESSAIS EN TOUT-TERRAIN : LES TRAILS AU VERT

Démultiplication, étagement de la boîte

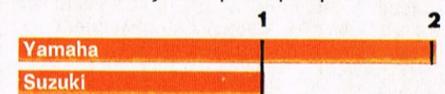
En général, les trail vendus dans le commerce tirent un poil long, même sur route. Ici, ce n'est pas le cas. On n'a jamais cette impression désagréable qui tend à faire rétrograder sans arrêt. Une fois trouvé le rapport convenable, on le tient facilement.

L'étagement est également satisfaisant sur les 2 machines. Pas de trous notoires, on trouve toujours ce qui convient sauf peut-être sur la Suzuki qui a des problèmes en 2^e sur une côte aride, avec un poids lourd au guidon. Mais enfin, tout le monde n'est pas gros, et ladite Suzuki a des tours à revendre, même en zone rouge, et nous les collons donc à égalité malgré un rapport de plus sur la Yam.



Aptitude en côte

Stabilité et adhérence conditionnent le confort intellectuel du débutant. Trahi par ses suspensions, la Suzuki donne la victoire à une Yamaha royale en la matière, d'autant plus que la boîte 6 vitesses donne un plus grand choix de sélection. Net et sans bavure. La stabilité est également supérieure, la fourche excellente, la hauteur des repose-pieds et l'emplacement devant y être pour quelque chose.



Couple, souplesse

Une côte, on arrive en 2^e ou 1^{re}, on coupe, puis on ouvre en grand ; puis on coupe progressivement et on rouvre juste avant le calage. C'est beaucoup plus délicat avec des machines lourdes dotées de moteurs de cross qu'avec des motos de trial, mais on y parvient. Ce n'est jamais fabuleux, l'origine cross des moteurs se paye ici, mais enfin la Yam est plus souple que sa concurrente.



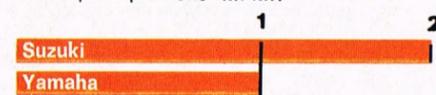
Maniabilité du type trial

Une petite zone qui tournicote à souhait, vacharde en diable. La Yam est plus longue certes mais, là encore, les suspensions et le couple jouent à fond. De plus, sur terrain plat, elle vire un poil plus court. Nos deux trialistes d'essayeurs n'avaient qu'un seul mot : « Un vrai vélo ! » Elle prend donc le point sur une Suzuki vraiment pas faite pour ça (à supposer d'ailleurs que la Yam le soit, parce qu'honnêtement les possibilités en la matière des deux machines sont super-réduites).



Accélération

Ce test est effectué départ arrêté, sur 200 mètres, distance nécessaire pour passer le rapport supérieur (6^e sur la Yam, 5^e sur la Suzuki). Après, ce n'est plus la peine, les motos étant à plein pot. La Suzuki l'emporte de 2/10^e de seconde. On lui donne donc le point, mais en fait c'est pratiquement kif-kif.



Reprises

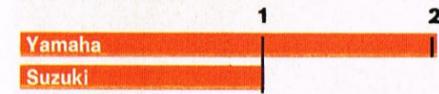
Z'êtes à 70-80 sur une route, et vous suivez depuis 20 minutes un camion nouséabond qui vous noircit des pieds à la tête. Faut doubler. Mais en face, il y a le Rallye des Cévennes, donc faut pas perdre trop de temps à doubler. On ouvre à fond et... la Suzuki passe devant.



Freinage

Vous avez doublé votre camion et puis devant il y a une manif (contre le Rallye des Cévennes) qui traverse la route. Debout sur les freins et on voit ce que cela donne. La Suzuki bloque de l'arrière et va plus loin que la Yam. (Bien entendu, ce test est effectué à une vitesse identique.) A 60 à l'heure, vitesse logique en ville, il s'en faut d'un mètre cinquante. Sur la Yam, ça freine sec mais le cantilever

à la Yam et un démontage de selle super long si on veut tout nettoyer. Cette égalité est en fait battue en brèche quand on arrive à la roue arrière. La Yam a un système avec escargots crantés pour la tension de chaîne et pour serrer la roue, l'extrémité du bras oscillant est ouverte (et fermée par une goupille de gros calibre). On vire la chaîne, on desserre et hop, tout vient. Sur la Suzuki, on a gardé le système avec écrous - contre écrous, difficile à remettre après coup et le bras oscillant est juste percé de 2 trous pour l'axe. D'où un démontage-remontage nettement plus énervant. La Yam l'emporte donc finalement.



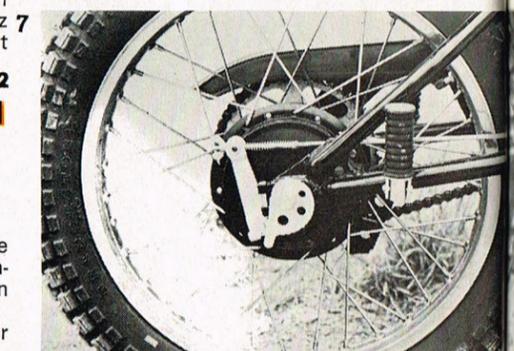
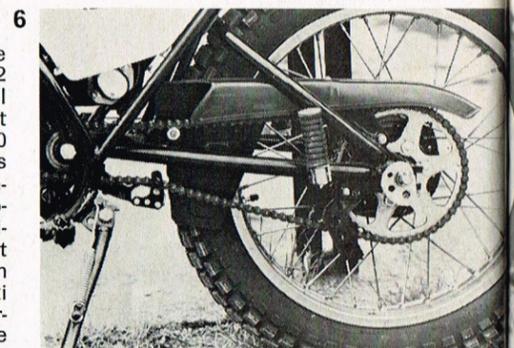
Bon. On a fini avec ces essais avant décollage. Maintenant à cheval et à nous les grands espaces.

ESSAIS SUR ROUTE ET EN VILLE

Bon nombre d'acheteurs de trail ne pensent qu'à l'utilisation citadine ou touristique sur routes. Il était donc logique d'y consacrer quelques tests.

Vitesse maxi

Le test a été fait sur 1 km, départ lancé, à plein pot. Le pilote est assis normalement et non couché, c'est-à-dire qu'il se met dans les conditions de conduite normale sur route. Les 2 motos étaient



6, 7. Guide, tendeur, roulette, tension par escargots crantés (6), levier de came de frein vers le haut (7), la panoplie complète d'une tout-terrain sérieuse : la Yam est prête pour la boue !

8. Avec la Yamaha, Cyril Neveu a un peu emmanché sur une spéciale, perdue en pleine nature, courte mais technique. Excellents résultats.



en fait à la limite de la zone rouge (8.000 tr) avec encore un peu de réserve. La Suzuki l'emporte avec 101 km/h, la Yamaha ne faisant que 97,6 km/h. Différence minime bien sûr, d'autant plus que sur la Yam, on pouvait encore ouvrir. Signalons qu'en position couchée, les 110 km/heure eussent été certainement approchés.



pousse fort : nos deux essayeurs se sont faits des roues... avant ! Donc, à condition de faire gaffe, c'est efficace.



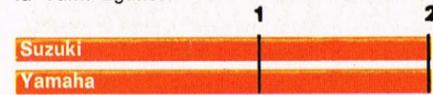
Voilà pour l'utilisation en costard. Maintenant, chaussez bottes et combinaisons et suivez-nous à la campagne. Les oiseaux chantent, l'herbe et les arbres remplacent les tours et les autoroutes. Un petit chemin qui part à gauche, partout et nulle part, et... c'est parti, vive la terre !

chement mieux la position des accessoires. La Suzuki a lesdits repose-pieds un peu bas (d'ailleurs ils accrocheront en tout-terrain), mais le guidon est mieux fichu, car plus haut que celui de la Yam sur laquelle, par ailleurs, il est plus difficile d'attraper les vitesses. Donc ici, le point à la Suzuki, d'autant plus qu'elle est plus étroite, au niveau de la selle, que sa concurrente.



Agrément des commandes

Les poignées de gaz sont douces, les leviers d'embrayage sont doux, les leviers de frein sont doux, les pédales de frein sont douces, les vitesses passent facilement, ces japonaises baignent dans l'huile et sont rigoureusement indépartageables sur ce chapitre, ou alors sur d'infimes détails tels que le coupe-contact de la Yam. Egalité.



Poids

Là en revanche, c'est un argument du même métal. Avec les pleins faits (essence et huile) la Suzuki pèse 100 kilos (45 AV, 55 AR) et la Yam 104 kilos (49 AV, 55 AR). Même en considérant qu'il y a 1 litre d'essence en plus sur la MX, la TS Suzuki emporte ce test.



Bruit

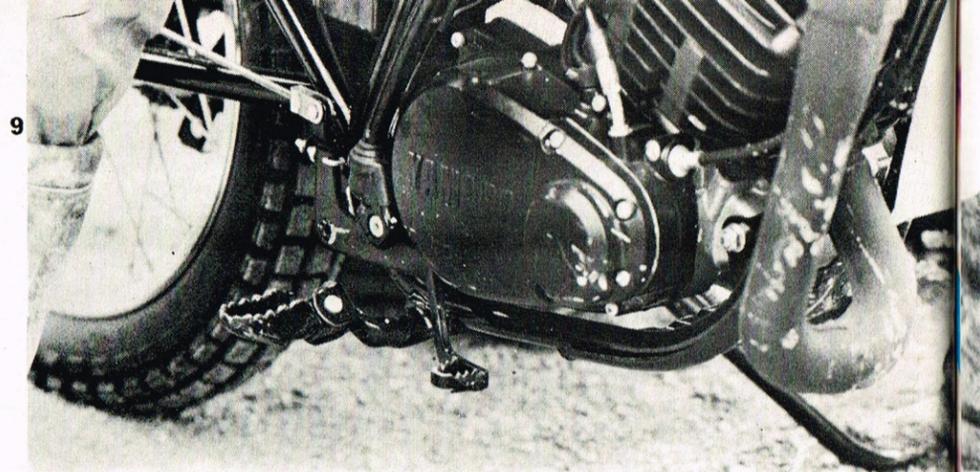
C'est un truc important pour la survie de la moto verte en général. On a fait 2 tests, sans appareil de mesure tant il est vrai que ce qui importe est le bruit ressenti. D'abord, on se met tous 10 mètres derrière, on démarre l'une après l'autre, on monte à 4.000 tr au compte-tours. Ensuite, on fait partir chaque moto droit devant et on écoute jusqu'à épuisement du bruit, pour voir laquelle est inaudible la première. Ce test n'a rien de scientifique mais les 2 fois, Suzuki s'en est sorti avec les honneurs, pourtant, son pot d'échappement ressemble au pot de cross mais enfin, c'est comme les raviolis, le plus important est ce qu'il y a dedans. Ceci dit, il s'en faut d'assez peu (une quinzaine de mètres) au test « roulant ».



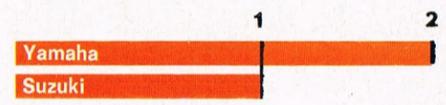
Accessibilités diverses

Ça, c'est la rubrique : « c'est pas la peine de dépenser autant d'argent pour s'emmerder à cent sous de l'heure sur un truc indéfaisable ! ».

On a donc vu le carbu, le filtre à air et la roue arrière. Le carbu de la Yam est monté souple des 2 côtés, avec des colliers de type Serflex. Celui de la Suzuki est monté avec 2 goujons ; quand on a dévissés les écrous, ce qui prend déjà du temps, il faut tirer la bête le long des goujons et il y a toujours un truc qui gêne, quand il ne s'ingénie pas à vous ouvrir un doigt. Pour le filtre, en revanche, c'est beaucoup plus simple sur la Suzuki, avec 2 vis à défaire et un tiroir, contre 5 vis



bien qu'un passeport, la Suzuki est nettement plus difficile à piloter.



Bosses

Ici, comme dans les trous de la piste, la Suzuki est franchement larguée : les amortisseurs talonnent, la fourche supporte aussi mal les gros trous que moi les gros cons, tandis que sur la Yam, c'est la grande réception, comme sur un tapis de mousse : le cantilever et la nouvelle

fourche font décidément un malheur !



Il manque à ce test, pour être complet, l'épreuve de freinage après passage dans l'eau. Là, on a été un peu coincés, n'ayant le choix qu'entre rien du tout ou... l'Yonne en crue. Mais enfin, comme c'est du jap, on peut affirmer sans grosse crainte de se tromper que ça doit être satisfaisant. On a quand même noté qu'après moult sollicitations, le frein arrière de la Yam grince désagréablement.



Tenue de piste

Là, on est nettement plus dans nos pompes, eussent pu dire ces deux belles japonaises. On a pris une piste plein pot, avec des trous et des pièges. La Yamaha l'emporte haut la main (et non pas haut les mains parce qu'un enduriste qui lâche son guidon, ça fait un peu comme le flamand rose qui en a marre de dormir sur un seul pied et qui soulève le deuxième !).



Virages

2 ou 3 grandes courbes, en terrain pas trop défoncé. Mes 2 pilotes emmanchent sec, prennent ça en sucette, changent de moto, recommencent. Les suspensions jouent ici à fond, la Yamaha passe royalement, les virages se contrôlent aussi

LES ARGUMENTS BASSEMENT MAIS FICHTREMENT MATERIELS

Le prix

La Yamaha coûte, clés en main, 5 200 F. La Suzuki, clés en main, vous sera échangée contre 5 020 balles et gagne le test.

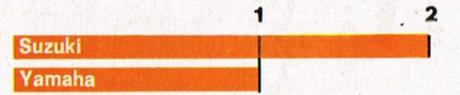
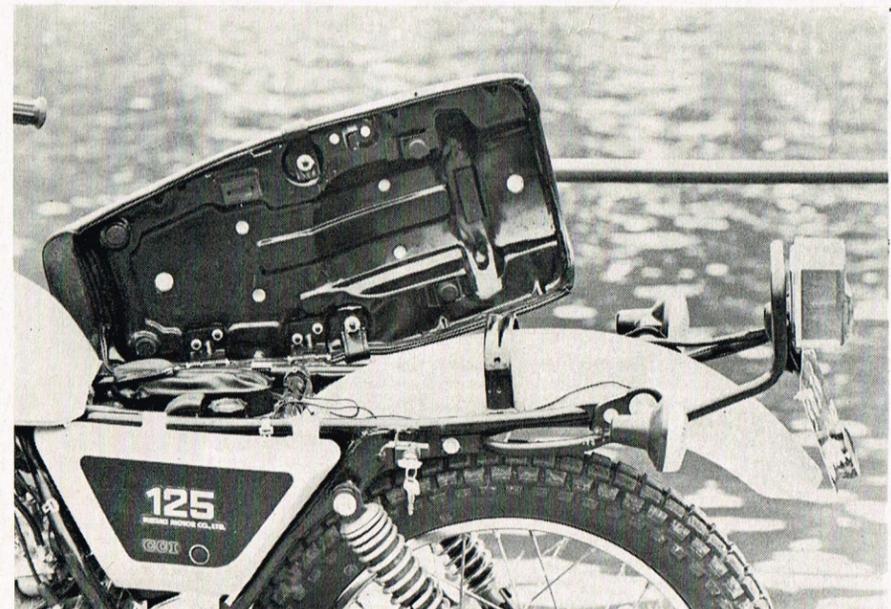


Le prix de la casse

Les motocistes, on les aime bien parce qu'on est comme vous, chez eux, on rêve. Mais on y dépense aussi des sous alors autant rêver pour le moins cher possible. Si vous cassez quelque chose sur votre moto, voici ce que cela vous coûtera.

Le prix de la casse		
Nature du délit	Yamaha	Suzuki
Tube de fourche	169 F	137 F
Fourche complète	1 111 F	846 F
Réservoir	719 F	399 F
Sélecteur	36 F	34 F
Cabochon feu arrière	27 F	non commun.
Piston complet	143 F	97 F
Amortisseur	952 F (unique)	388 F (paire)
Clignotant avant	51 F	96 F
TOTAL	3 208 F	1 997 F

La Yamaha perd ce point, même si l'on peut considérer que le prix du cabochon, non communiqué par Suzuki, doit tempérer cette défaite de quelques billets de mille. D'autre part, il faut aussi signaler que l'amortisseur arrière prend moins de coups que les classiques de la Suzuki. Honnêtement, les gars, si vous tombez en Yam, on vous souhaite vraiment de ne toucher ni à la fourche ni au réservoir !



Conclusion

C'est très simple. La Suzuki est plus performante sur route et en ville, gagne d'un poil au niveau de l'agrément de conduite et prend la culotte en tous terrains. C'était assez logique. Les deux marques ont maintenant une bonne pratique du marché sur lequel les Japonais ont fait un malheur. En fait, et cela est bien ainsi, ceci laisse le choix selon ce que l'on aime. La Suzuki, puissante, poussant dans les hauts régimes, plaira à ceux qui font peu de chemins ; la Yamaha, confortable et

9, 10. Les pédales de frein des deux machines, les repose-pieds de la Suzuki sont d'abominables accrocheurs de branches (ou de cailloux !).

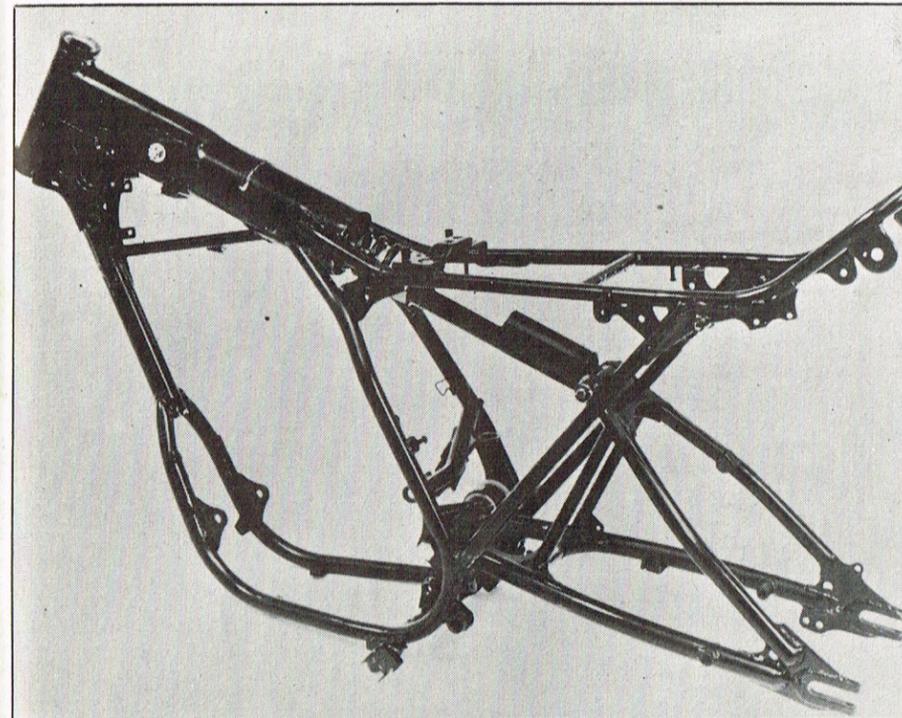
11. La randonnée est possible avec ces trails : peu de bruit, ça grimpe bien. Et vivent les petits sentiers perdus !

12. L'ouverture très pratique de la selle de la Suzuki, qui permet d'accéder au réservoir d'huile (dont le niveau est visible de l'extérieur) et à la trousse à outils bien calée et bien protégée.



exceptionnelle en terrain défoncé, aura les faveurs de la clientèle que nos amis du goudronneur définissent de ce mot un tantinet méprisant mais gentil : les « boueux ». Pour ceux qui veulent se faire une « enduro » très correcte pour pas cher, il faudra modifier pas mal de trucs sur la Suzuki et un peu sur la Yam. Et, à mon avis, cela devrait donner d'excellents résultats et pour un prix défiant toute concurrence, la 125 enduro moyenne valant de nos jours des fortunes. Et rappelons encore une fois que nous n'avons pas jugé définitivement entre deux adversaires mais qu'il s'agit simplement de guider votre choix. Il est évident, après essais, que ces deux motos n'ont rien, absolument rien des poubelles dévastatrices de budget. Les verts copains, je vous salue bien bas et à vous de jouer, ça en vaut la chandelle ; et, à propos de chandelles, il est l'heure de diner. Bonsoir !

14



13. Les essais de maniabilité sur route débouchent sur des attitudes parfois assez « charlot ». Mais faut bien voir comment ça tourne, bande d'irrespectueux !

14. Freinage impeccable sur les deux ; moyeux coniques, gros tambours progressifs et puissants, du bon boulot typiquement jap.

15. Le cadre de la Yamaha : imbattable.

fiches techniques

YAMAHA DTMX 125

Moteur :
Alésage-course : 56 × 50.
Cylindrée : 123 cm³.
Taux de compression : 7,2 à 1.
Puissance : 14 ch à 6 500 tr/mn.
Couple maxi : 1,53 kgm à 6 500 tr/mn.
Allumage : volant magnétique 6 V.
Lubrification : graissage séparé.
Carburateur : Mikuni Ø 24.

Transmissions :
Boîte de vitesses : 6 vitesses, en prise constante.
Transmission primaire : par engrenages.
Démultiplication : 16 × 49.
Rapports de boîte :
1^{re} 3,50
2^e 2,21
3^e 1,55
4^e 1,19
5^e 0,95
6^e 0,80

Partie-cycle :
Cadre : tubulaire dédoublé.
Chasse : 126 mm.
Suspension avant : télescopique, débattement 180 mm.
Suspension arrière : amortisseur unique cantilever : 145 mm.
Freins AV et AR : tambours, moyeux coniques Ø 130.
Jantes : acier.
Pneu AV : 2,75 × 21.
Pneu AR : 3,50 × 18.

Dimensions principales :
Longueur HT : 2 085 mm.
Largeur HT : 685 mm.
Hauteur HT : 1 120 mm.
Hauteur de selle : 920 mm.
Empattement : 1 350 mm.
Garde au sol : 265 mm.
Poids : 104 kg.
Prix : 5 200 F.
Disponibilité : immédiate.
Importateur :
SONAUTO, 97 rue du Moulin de la Cage, 92230 Gennevilliers.

SUZUKI TS 125

Moteur :
Alésage-course : 56 × 50.
Cylindrée : 123 cm³.
Taux de compression : 6,5 à 1.
Puissance : 14 ch à 6 500 tr/mn.
Couple maxi : 1,09 mkg à 6 000 tr/mn.
Allumage : volant magnétique 6 V.
Lubrification : graissage séparé.
Carburateur : Mikuni Ø 24.

Transmissions :
Boîte de vitesses : 5 vitesses en prise constante.
Transmission primaire : par pignons hélicoïdaux.
Démultiplication : 15 × 44.
Rapports de boîte :
1^{re} 3,09
2^e 2,00
3^e 1,36
4^e 1,09
5^e 0,87

Partie-cycle :
Cadre : tubulaire dédoublé.
Chasse : non communiquée.
Angle de braquage :
Suspension avant : télescopique, débattement 140 mm.
Suspension arrière : amortisseurs classiques : 85 mm.
Freins AV et AR : tambours, moyeux coniques Ø 130.
Jantes : acier.
Pneu AV : 2,75 × 21.
Pneu AR : 3,25 × 18.

Dimensions principales :
Longueur HT : 2 080 mm.
Largeur HT : 850 mm.
Hauteur HT : 1 090 mm.
Hauteur de selle : 810 mm.
Empattement : 1 335 mm.
Garde au sol : 230 mm.
Poids : 100 kg.
Prix : 5 020 F.
Disponibilité : immédiate.
Importateur :
Pierre BONNET, 78 avenue du Général Leclerc, 92100 Boulogne.

Il y a des mecs bien

Au cours de nos essais, le pilote de la Suzuki s'est pris la gamelle du siège dans un virage en haut de côte. Sélecteur tordu, pédale de frein vrillée, repose-pied arraché (il est d'ailleurs trop bas et accroche si on penche un peu trop, on vous l'a dit mais, ce coup-là, n'importe quelle machine aurait morflé). Philippe Chaline est allé à Auxerre chez Jean Gary, sur la route de Troyes. Il a d'abord expliqué qu'il était coincé parce que n'étant pas de la région et on l'a dépanné (et fort bien !) sur le champ, sans avoir besoin d'utiliser cet argument de poids qu'est le fait de travailler pour un journal. Le tôlier m'a expliqué qu'il est aussi débordé que les autres mais qu'il essaye d'aider au maximum les gars qui sont en panne loin de chez eux. Il est concessionnaire d'un tas de marques et a plein de pièces. Un endroit sympathique, en un mot le rêve du motard en difficulté. (Jean Gary, route de Troyes, 15, avenue Jean-Mermoz, Auxerre. Tél. : 52-00-90.) Merci, vieux !

GRAND TOTAL

Rubriques	Yamaha		Suzuki	
	1	2	1	2
Esthétique	2	1	1	2
Mise en route	1	2	2	1
Position assise	2	1	2	1
Position debout	1	2	2	1
Agrément des commandes	2	2	2	1
Poids	1	2	2	1
Bruit	1	2	2	1
Accessibilité	2	1	2	1
TOTAL agrément de conduite	12	13	14	8
Vitesse maxi	2	2	1	2
Accélération	1	2	1	2
GRAND TOTAL	34	32	34	32

Reprises	1	2
Freinage	2	1
TOTAL utilisation route et ville	6	7
Démultiplication, étagement de boîte	2	2
Aptitude en côte	2	1
Couple, souplesse	2	1
Maniabilité	2	1
Tenue de piste	2	1
Virages	2	1
Bosses	2	1
TOTAL « tout terrain »	14	8
Prix	1	2
Prix de la casse	1	2
GRAND TOTAL	34	32