

# MOTO 1

NUMÉRO 9 15 FF-5 FS

**HONDA 1100 V.F. :  
LA VIOLENCE ET LA FRIME...**

**CHOPPER SHOW**

**125 TRAIL**

**SIDE  
CARS**



**YAM 250 IT  
HONDA 350 XR**

M 1904-9 15 FF-

# SOMMAIRE

N° 9

Photo couverture : J.-P. Galtier (Canon)

## CUSTOMS

### Bourges, Daytona la même foi :

Une super concentration de machines exceptionnelles hautes en couleurs avec des bikers qui ne le sont pas moins.  
Par Pascal Szymezak  
photos J.-P. Lenfant (Canon) ..... p. 4



### Low-Rider Bike

Enfin voici une 1000 Sporster Harley qui va en faire voir à bien des machines ; un rêve sur deux roues.  
Par P. Szymezak ..... p. 10

## REPORTAGES

### Endurance

Un petit point et puis s'en vont, tel pourrait être la devise de ces pilotes hors du commun qui passent 24 heures à frémir et à faire frissonner le public.  
Par Eric Courly photos F. Cordon .. p. 16

### Vitesse

Une grande marque (Pernod) met toute sa foi dans l'élaboration de la machine à 100 % française qui court en grands prix 250 : la 250 Pernod, nous avons suivi un peu de leur aventure.  
Par Eric Courly ..... p. 60

### Side-cars

Et oui, c'est une grande aventure que de participer à un Tour de France Side-cars, surtout si en plus on le gagne avec Christian Lemoine, le « fou » du trois-roues...  
Par P. Swz ..... p. 68

## RALLYES ; L'AVEVENTURE !

### Les Pharaons 83 ! Rothmans

Certainement le rallye le plus attendu et le plus célèbre après le Paris-Dakar. Tout pour y aller, le règlement et tout... A ne pas louper ! ..... p. 54

### La Tunisie, avec une BMW 80

Dominique notre nouveau « globe trotter » vous rapporte un beau voyage à faire avec 3 000 F. Tous les trucs et même le troc !  
Par Dominique Eskenazi ..... p. 82

## ESSAIS

### 1100 Honda VF : la Custom !

Une machine pour « fondus » à gros cœur, inutile de tourner autour du pot, amateurs s'abstenir réellement ou alors il faut mettre une butée à droite.  
Par Horse with no name ..... p. 26  
Photos : Horse with no name - J.-P. Galtier



### Les 125 Trail, deux ou quatre temps ? Un beau comparatif

Cinq 125 en pleine balade délirante avec au bout un choix ! A votre avis laquelle

gagne ? Et bien lisez donc page 32.

Par Pierre Besomi, photos J.-P. Lenfant avec la participation de Swz, Jean-Pierre Galtier, non non pas Eliès ..... p. 32

### Ducati 600 Pantah

La plus svelte des Italiennes ; agile et puissante elle vient cette Européenne, damner le pion à bien des Japonaises.  
Par Pierre Besomi ..... p. 50

### Les Scooters, l'autre façon !

Et oui, ça possède deux roues, un moteur mais... Alors découvrez cette autre façon de rouler sur deux roues.  
Par Pierre Besomi photos Jean-Pierre Lenfant (Canon) ..... p. 42

### Yamaha 250 IT, Honda 350 XR



Une confrontation à ne pas manquer ! Deux temps, quatre temps deux écoles d'enduro. Un comparatif au sommet (des Japonaises) qui excitera les vocations.  
Par Jean-Pierre Galtier photos Jean-Pierre Lenfant et J.-P. Galtier ..... p. 74

## RUBRIQUES

Le courrier des lecteurs par

Myriam Zed ..... p. 14  
Les infos et les autres ..... p. 20  
Daytona, le feuilleton par E. Courly p. 46  
Bonne occasion par Pierre Besomi ... p. 40  
Mercedes-Dakar même combat .... p. 66  
Route 66 par Laurent Bachet ..... p. 90  
Les PA gratuites, si si ..... p. 93  
Réassort : si vous voulez des numéros de Moto 1 que par hasard vous n'auriez pas commandés-les ! ..... p. 73

Bien, j'ai l'impression que je vous ennue ! Alors bonne lecture et au mois prochain avec des surprises « Enaurmes » J Z

MOTO 1 est édité par Publi-Team S.A. 34 avenue des Champs Elysées 75008 Paris. Tél. 359.12.97. Directeur de la Publication: Bernard Bruchet. Rédacteur en Chef: Joël Zerbib. Secrétaire de Rédaction: Myriam Zed. Publicité: Béatrice Champion. Conception graphique: Carole Genès. Responsable des Essais: Pierre Besomi. Ont collaboré à ce numéro et par ordre d'entrée en piste: Pascal Szymezak, Erick Courly, Flash Cordon, Robert Laver, Jean-Pierre Galtier, Jean-Pierre Lenfant, Dominique Eskenazi, Laurent Bachet et Régis van de Walle. Photocomposition: Atelier Alfortville, P.G.S. Photogravure: Laser Graphic. Distribution NMPP. Imprimé par Technigraphic, 61 Saint Germain de la Coudre. La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations, dessins et photos publiés qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les documents reçus ne sont pas rendus et leur envoi implique l'accord de l'auteur pour leur libre publication. Les indications de marques et adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles de ce numéro sont données à titre indicatif sans aucun but publicitaire. Les prix peuvent être soumis à de légères variations. La reproduction des textes, dessins et photographies publiés dans ce numéro est interdite. Ils sont la propriété exclusive de MOTO 1 qui se réserve tous droits de reproduction et de traduction dans le monde entier. Numéro de Commission Paritaire: 64778. Dépôt légal 2<sup>e</sup> trimestre 1983

# 2 TEMPS OU 4 TEMPS ? LE CHOIX DES ARMES



C'est le temps des copains, des coups de poings et de l'aventure... Aussi à l'approche des vacances le choix d'une moto est une affaire délicate qui doit être rondement menée. Routière ou tout-terrain ? Et pourquoi un trail ? Ce n'est pas ce qui manque chez les constructeurs et puis c'est connu, ces motos là sont quasiment increvables. Oui, vraiment c'est le temps de l'amour, le temps des copains et de l'aventure comme le chante un certain Jacques Dutronc...

Texte : Pierre Besomi Photos : Jean-Pierre Lenfant (Canon)

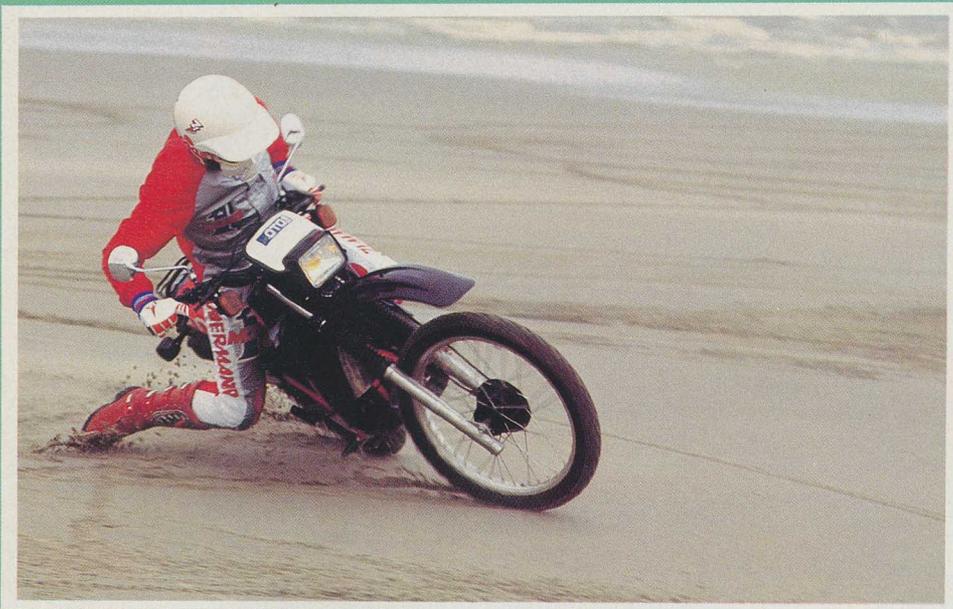
COMPARATIF 125 YAMAHA XT et DTLC — SUZUKI DR — HONDA MTX et XLR

# COMPARATIF 125

Rien de tel qu'une belle escapade par les sentiers de traverse pour découvrir notre belle France. Direction la mer ! La plage et les chariots de fruits de mer. Un hameau flanqué au creux d'une dune et entaillé par le petit port de pêche. Paysage de cartes postales. Dis donc coco, on n'est pas là pour se pâmer ! Reste à trouver les machines de notre évasion à bon marché... La Suzuki DR nous semble tout indiquée : c'est nouveau et ça vient juste de sortir. Très élégante sous sa belle robe noire, elle est d'office promue au rang de miss trail grâce notamment à ses magnifiques jantes dorées. Raffinée et sobre à la fois, cette petite cache son jeu qu'elle ne dévoilera que lentement... La Honda XLR, égale à elle-même, ne choque pas, ni ne déçoit : assez haute sur ses deux roues, elle en impose aux autres trails. Créé il y a 10

## LES 2 TEMPS LIQUIDES : FIABLES ET PERFORMANTS

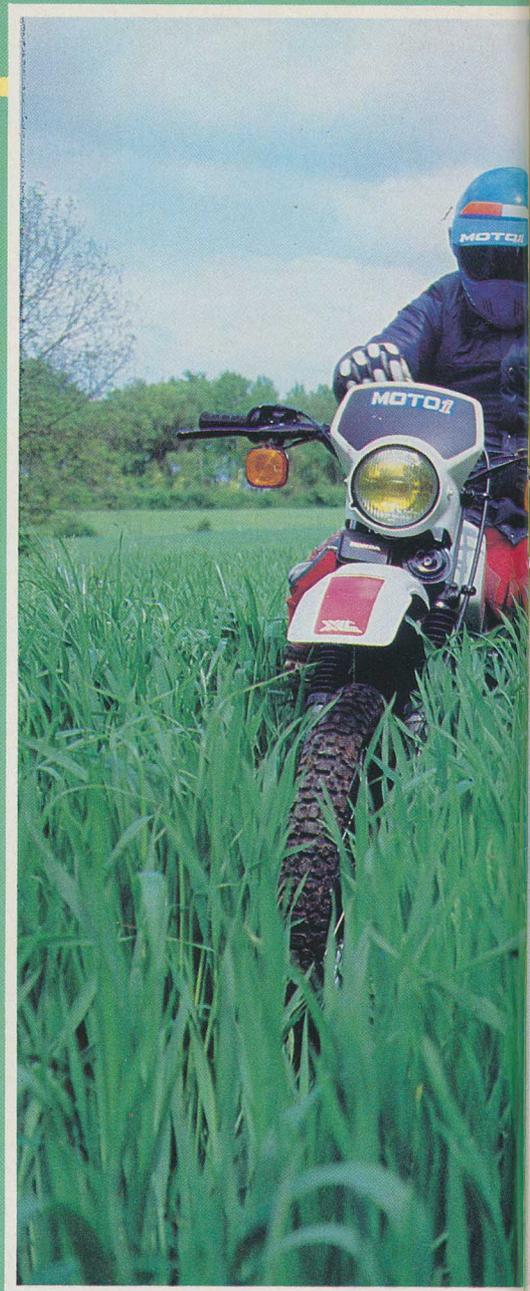
Rien de tel que la sortie de Paris pour tester les qualités purement routières des cinq challengers. Et malgré la molesse des 4 temps en rodage, rouler dans la circulation dense n'est pas véritablement un calvaire (ni un régal d'ailleurs). Autant prendre son mal en patience et de toute façon c'est limité à 60 km/h (sic). D'entrée de jeu, la MTX et la DTLC prennent le large à chaque démarrage, talonnée par la XLR qui se démarque déjà des deux autres 4 temps. La petite XT rame par contre comme ce n'est pas permis. Quant à la Suzuki, elle tente de sauver



Assez courte d'empattement, la MTX décroche brutalement.

ans, son moteur remanié et peaufiné est presque indestructible ; et pour s'en convaincre, il suffit de penser aux 125 SL, S, S3, XL et XLS. Avec de tels antécédents, la XLR ne peut pas se louper sinon c'est le bouillon ! Sa demi-sœur à 2 temps, la toute nouvelle MTX, semble plutôt bien armée pour disputer la course au titre suprême. Sa technologie de pointe impressionne déjà ses rivales tandis que sa ligne et sa finition générale ne passent pas non plus inaperçues... A suivre de très près ! En face du clan Honda, les deux Yamaha ne sont pas venues pour s'en laisser compter par ces deux locomotives de la catégorie 125. La DTLC surnommée la bombe à eau par les publicitaires de la marque porte bien son nom. Bourrée de tempérament, elle plaira aux jeunes loups de la poignée en coin. Comme la XLR, cette 125 est dérivée des toutes premières motos tous-chemins des années 70 : les fameuses DT qui ont tant fait rêver nos aînés à la sortie des lycées... Avec un tel curriculum, cette LC semble partie pour faire plus que l'effet d'une bombe !

l'honneur. Difficile pour ces trois dernières de dépasser le 80 km/h en rodage tandis que les deux autres caracolent loin devant. Malgré le rodage qui ne permet pas encore de donner la juste mesure des possibilités des trois trails 4 temps, on peut déjà noter une légère supériorité des moteurs à eau dont la vocation est paradoxalement plus destinée aux fantaisies en tout genre hors des sentiers battus. La MTX accroche en effet le 120 km/h compteur, suivie de la DTLC qui plafonne à 110 km/h. Pour des trails les performances routières sont très intéressantes. Mais malgré leur bonne volonté, ces machines restent encore un peu faibles pour dépasser des camions lancés à fond de train. Comme toutes les autres petites motos (mais nettement moins que les prétentieuses 50 et les stupides 80) ces 125 sont dangereuses. C'est papy-cardan qui vous le dit mes petits... Enfin personne ne vous oblige à faire les fous avec les 38 tonnes car de toute façon ils auront toujours le dernier mot ! Autant dire qu'à la première pause chacun y va de son commentaire. C'est à celui qui fourguera la XT au petit copain et tentera



Nos 3 quatre temps prennent un verre d'herbe.

une approche non dissimulée des clés de la MTX ou de la DTLC ! Il y a bien une raison, non ? D'abord les puissances annoncées par les constructeurs nous semblent un peu fantaisistes : 12 CV pour la XT ? Au banc nous ne serions pas surpris d'en compter à peine 9 ! La Suzuki est tout juste mieux lotie. Les liquides peuvent prétendre à une 1/2 dizaine de chevaux de plus que les 4 temps. Mais cette différence est assez logique : le 2 temps en petite cylindrée reste définitivement plus performant avec aujourd'hui en prime la fiabilité qui lui faisait tant défaut. Différence qui sera légèrement atténuée lorsque les 4 temps commenceront à se libérer... Et alors la XLR se révélera supérieure à ses aînées (XL et XLS).

## MOTO-CULTURE

Nous voilà repartis sur les chapeaux de roue pour attaquer cette fois les sentiers bien gras, les clairières humides et les chemins pierreux. Et pas n'importe lesquels puisque

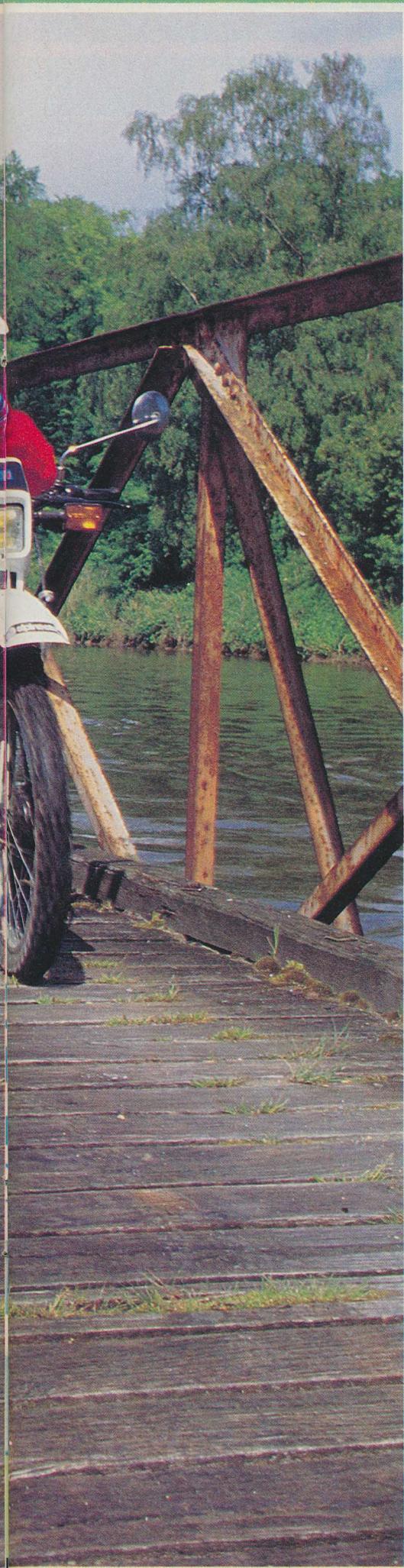


nous avons choisi de couvrir le circuit touristique de la vallée de la Somme. Quand on pense qu'un bon million de Parisiens et de banlieusards s'agglutinent chaque week-end sur l'asphalte ennuyeux des autoroutes tandis que la campagne est quasiment désertique (tu l'as dit bouffi), c'est carrément jouissif pour ceux qui s'éclatent alors en toute liberté au guidon de petites motos bien sympathiques (Jean-Pierre s'est même tellement bien éclaté qu'il s'en claquera les trois métacarpiens de la main droite...). Heureusement que Papy-cardan était là avec le Toyota de service (merci patron) pour ramener le petit chez les siens ! Imaginez avant cet intermède douloureux une jolie petite vallée comme il en existe des centaines par chez nous « cré vaindiou » : des églises aux clochers en dentelle ou du plus pur style gothique, des châteaux médiévaux de toute beauté, des tourbières gorgées de milliers de secrets ancestraux et des étangs où venaient s'y baigner les jeunes nymphes des seigneuries d'antan... Comme quoi on peut aimer la moto et faire dans le culturel !  
Après un après-midi passé à quadriller la

vallée de la Somme, les participants au festival de gamelles de haute voltige aspirent au repos du guerrier. C'est l'occasion de passer en revue chaque machine et d'en dresser le portrait.  
La MTX recueille l'unanimité des suffrages. C'est vraiment la meilleure 125 trail du marché. Polyvalente à souhait, elle sait se montrer rapide sur route, maniable en ville et géniale en T.T. Une vraie petite moto de cross capable de distraire même les pilotes les plus aguerris. Son inspiration cross est indéniable et il suffit pour cela de s'attarder sur sa partie-cycle.  
Dotée du meilleur moteur de sa catégorie, elle est gavée de puissance à tous les régimes ce qui la rend très facile de contact. Son couple omniprésent surprend pour une machine 2 temps. Le système ATAC est manifestement une réussite. Jamais le moteur ne semble forcer et il prend 10 000 tr/mn sans rechigner. Très maniable, elle manque pourtant un peu de stabilité en T.T. car elle glisse facilement. C'est sûrement son empattement plutôt réduit qui lui nuit dans ce domaine. De toute façon il

faut aussi savoir qu'aucune de ces 5 machines n'était équipée de bons pneus T.T. c'est la rançon des nouveaux profils mixtes plus à l'aise sur le bitume que sur terrain gras...  
Dommage car il vous faudra déboursier 600 F supplémentaires pour bien adapter votre machine aux conditions du terrain. Mais revenons à notre MTX : parmi ses inconvénients, notons aussi la hauteur de selle de cette 125 qui nuira donc aux petites jambes. Hauteur générale qui alourdit la moto. Si la boîte est précise sur route, elle devient trop parfaite pour être géniale en T.T. car il arrive de passer 2 vitesses d'un coup. Cela dit, jamais la boîte ne surprend en décrochant et c'est quand même important. Bizarre cette MTX avec ses bruits mécaniques caractéristiques provenant aussi de la transmission. Il faut avouer que cela n'inspire pas toujours confiance. Heureusement qu'il n'en est rien des freins absolument irréprochables qui donnent une impression de sécurité rare sur ce type de machine. Enfin le confort est tout à fait à la hauteur des performances grâce à une fourche très moelleuse et un Pro-link qui est





Sur le pont de la rivière « SOMME ».

désormais la référence en matière d'amortissement.

Rivale directe de la MTX, la DTLC est plus agressive de tempérament. En effet, son moteur est très pointu. Avantage : la pêche au-dessus de 6 000 tr/mn est vraiment surprenante. Défaut : le moteur manqué singulièrement de vivacité à bas et moyen régimes. C'est lamentable de se traîner de la sorte si on ne veut pas attaquer. Certes la DTLC ne cache pas sa vocation première mais elle risque de dissuader ceux que la poignée en coin n'attire pas forcément en permanence. Par contre pour les jeunes loups fraîchement émoulus cette bombe à eau est certainement la plus passionnante à piloter car son tempérament sans concession donne l'impression de mener une véritable petite machine de cross. Si sa robe un peu classique aujourd'hui lui donne un petit air de déjà vu, la DTLC n'en est pas moins très belle en noir. Le capotage du radiateur pourtant trop exposé en cas de chute remplit parfaitement sa mission si bien que la LC ne risque pas trop de vieillir prématurément.

Côté maniabilité et tenue de route, c'est presque exactement l'inverse de la MTX : en ligne la DTLC est supérieure grâce à son empattement plus long mais par contre elle est nettement moins facile à diriger avec précision dans les cas de figures périlleux surtout en T.T. Le Cantilever est pour sa part complètement dépassé comme sur toute la gamme d'ailleurs (sauf pour la Ténére). C'est fou comme dans ce domaine les choses vont vraiment très vite. Le freinage reste bien dans le coup sans être extraordinaire. Voilà une moto qui fit l'effet d'une bombe il y a déjà presque 2 ans et qui semble encore bonne pour le service. Son moteur qui ne mollit pas en côté ni face au vent est époustoufflant de nervosité et de punch : c'est le trail des bourres bien crapuleuses entre copains !

## LE TRAIL EN DOUCEUR

Que dire des trois 4 temps face à ces deux bombes bourrées de punch ? Molles, lourdes, banales disent les plus durs. Absurde, un mono à soupapes offre d'autres avantages tels que le frein moteur, l'endurance et la souplesse. Alors qui va l'emporter de ces trois mono au bruit d'échappement feutré et sourd à la fois ?

La DR Suzuki ne semble pas bien placée. Elle tire vraiment trop long et la 6ème ne sert presque jamais tant le moteur peine pour emmener la machine et son chargement dans de mauvaises conditions de circulation. C'est l'enfer pour les doigts de pieds et la cheville qui ne cessent pas de bouger pour changer les vitesses. En côte, il n'est pas rare de redescendre en 3ème et donc de se traîner lamentablement à 70 ou 80 km/h en limite de zone rouge. C'est l'angoisse de prendre la route dans de telles conditions ! Pourtant le moteur est très souple à bas régime et il grimpe allègrement dans les tours façon moulin électrique. Mais jamais aucune sensation ne viendra vous surprendre : c'est l'ennui permanent surtout en

T.T. car le moteur s'étouffe si l'on veut passer la 4ème. Il suffirait de retirer de 3 à 5 dents à la couronne pour redonner le souffle qui lui fait tant défaut. Car par ailleurs la DR offre des qualités indéniables : sa ligne fine et tout en courbes est un régal pour les yeux. C'est important de flatter le futur propriétaire et le petit côté rétro de la robe noire y est sûrement pour quelque chose... Par ailleurs la partie cycle est tout à fait à la hauteur : le full-floater est excellent en toutes circonstances quoique le comportement du DR soit parfois étrange à cause d'un angle de chasse un peu faible. Le freinage est correct mais la roue arrière a une fâcheuse tendance au blocage ce qui est carrément mauvais en T.T. Si la boîte est très bien étagée et se manie à la volée sans broncher, les autres inconvénients relevés réduisent considérablement les prétentions du DR. C'est dommage car cette moto nous a beaucoup plu par sa présentation très soignée.

## LE BON BOUGRE

L'utilitaire, le petit malentendu (en deux mots comme Jobert), l'économe, le bon bougre en quelque sorte, c'est le XT. Sans tape à l'œil (il n'a même pas de compte tours !), il ne demande qu'à rendre de bons et loyaux services tout au long de l'année sans réclamer d'autres soins qu'un petit lavage épisodique et deux dés à coude d'huile neuve. Pour sa gloire, rappelons que le brave petit Max Commençal est parvenu jusqu'à Bamako (Mali) au guidon d'un XT 125 que certaines mauvaises langues prétendent kiter en 175. Peu importe car, en attendant, la machine s'est révélée excellente malgré un piston percé qui retarda le pauvre Max. Meilleur banc d'essai, ce type d'épreuve est une excellente carte de visite pour le XT. Par contre, ne vous attendez pas à chevaucher une moto endiablée. C'est plutôt dans le genre « Chi va piano va sano » que se distingue le XT de cet essai. Est-ce dû au rodage ? Pourtant toutes les machines étaient neuves. Alors que dire du moteur qui brille par son absence totale de brio ? Avec sa boîte 5 (le seul dans ce cas) le XT parvient pourtant à devancer la DR en T.T. Mais ces capacités sont trop limitées pour distraire les fans d'émotions fortes. Le moteur ne rechigne pas à prendre des tours mais sans aucune conviction. C'est franchement dramatique.

Reste donc la XLR : c'est une bonne moto, solide et très fiable qui peut aisément parcourir 40 000 km sans problèmes notoire. Sa partie cycle remise au goût du jour lui confère à la fois une excellente tenue de route, un bon confort général. Certes ses capacités en tout-terrain ne sont pas exceptionnelles mais elle s'en tire bien grâce à une bonne motricité. Pour les petites jambes, la hauteur de selle et le poids un peu élevé restent deux inconvénients majeurs mais on s'y fait très vite. Forcément, le géant japonais ne pourra encore proposer longtemps un mono « classique » sans lui ajouter le fameux système RFVC (chambre hémisphérique) qui dote aujourd'hui la gamme trail à quatre soupapes... Mais chut ! Avec son

freinage puissant et progressif, une bonne position de conduite, un ronronnement du moteur qui s'apparente au XT 500 (eh oui, pourquoi pas le bruit de la concurrence) et une présentation soignée et complète, la XLR peut prétendre rivaliser les deux liquides.

## LES ANTI-GASPI

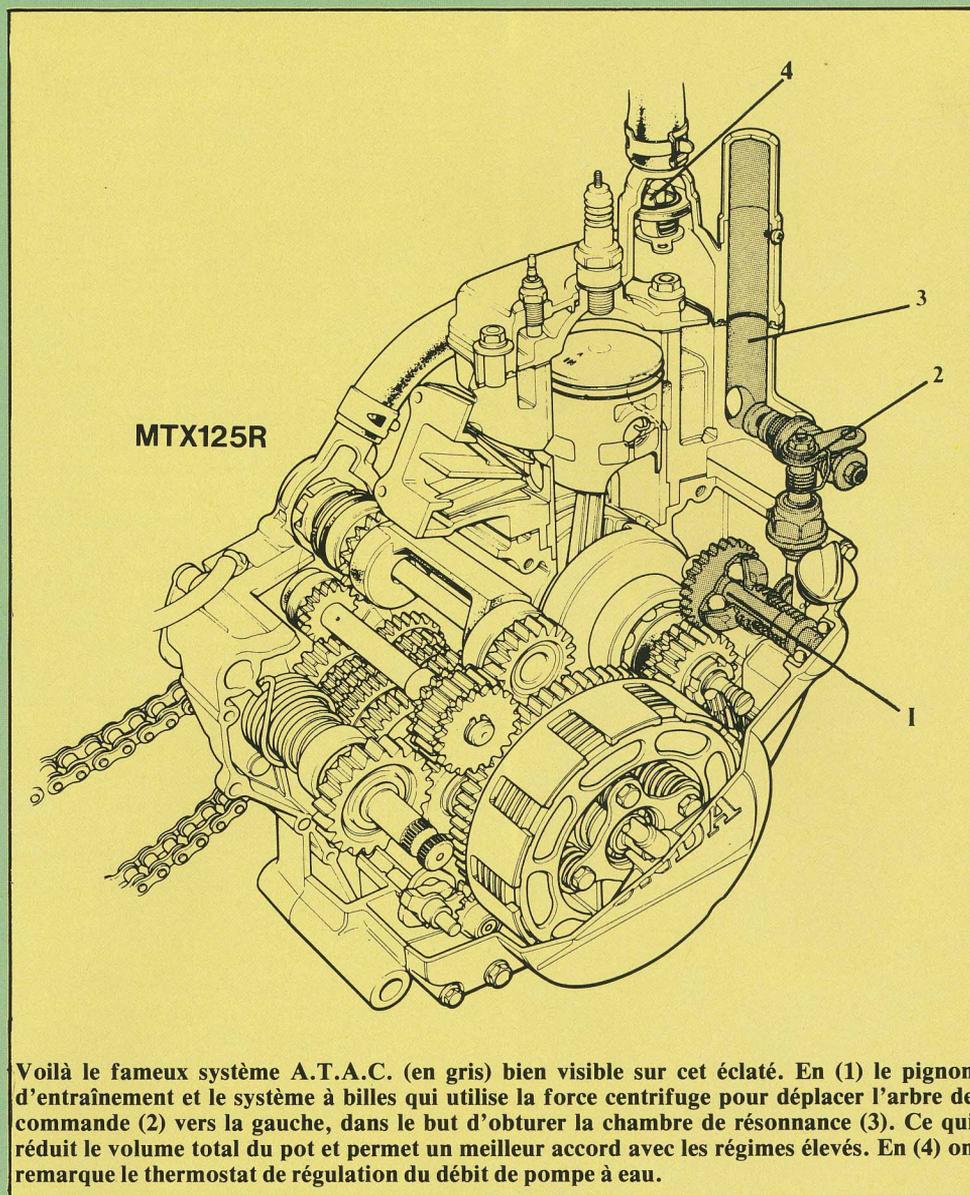
Important la consommation pour les petits budgets. Rassurez-vous car ces 125 sont plus que sobres, surtout les 4 temps. La moins gourmande est sans conteste le XT avec ses 2,6 l./100 sur route. Vient la XLR avec 2,9 l./100 et le Suzuki avec 3 l./100.

En T.T. le Yam est le plus économique puis viennent les autres 4 temps avec un litre de plus que sur route : cela reste très raisonnable compte tenu de ce que l'on peut demander à ces machines lors des essais. Et les 2 temps ? C'est la bonne surprise ! La MTX se contente en effet de 3,7 l./100. Par contre en T.T. la consommation remonte sensiblement à 5,6 l./100 pour la MTX et 5,9 l./100 pour la DTLC. Des consommations à la portée de presque toutes les bourses surtout quand on sait que les trails sont utilisés dans leur immense majorité à 75 % sur le bitume.

## LE CHOIX DES ARMES

Après une journée de loisirs en vallée de Somme, il est temps de gagner la côte pour faire un plan photo sur fond de Manche. Eh oui, que voulez-vous la Côte-d'Azur ce sera pour une autre fois ! Remarquez, les plages de Cayeux-sur-Mer, avec leurs galets et le sable mou sont un excellent terrain d'essai pour nos motos. A part les 2 temps qui s'en tirent correctement, il est difficile de s'amuser dans ce genre de terrain difficile pour des 125 manquant singulièrement de puissance. A l'heure de repartir pour la Capitale, chacun sait exactement sur quelle moto il veut rentrer : la MTX et la DTLC. Vient ensuite la XLR, la DR et la XT. C'est notre classement effectué sur 500 km de routes et de terrains variés. A vous de choisir en fonction de vos goûts et de votre budget. Mais faites vite car le temps des vacances dure seulement l'espace d'un été... ■

**FIN**



Voilà le fameux système A.T.A.C. (en gris) bien visible sur cet éclaté. En (1) le pignon d'entraînement et le système à billes qui utilise la force centrifuge pour déplacer l'arbre de commande (2) vers la gauche, dans le but d'obturer la chambre de résonance (3). Ce qui réduit le volume total du pot et permet un meilleur accord avec les régimes élevés. En (4) on remarque le thermostat de régulation du débit de pompe à eau.

### FICHE TECHNIQUE YAMAHA 125 XT

**Moteur**  
Type : Monocylindre 4 temps à refroidissement par air  
Cylindrée : 124 cm<sup>3</sup>  
Alésage/ Course : 57 mm x 48,8 mm  
Taux de compression : 10 : 1  
Puissance maximum : 12 ch à 9 000 tr/mn  
Couple maximal : 1 kg.m à 8 000 tr/mn  
Système de lubrification : carter humide  
Système de démarrage : kick  
Système d'allumage : électronique CDI  
Transmission : boîte 5 vitesses  
Transmission secondaire : par chaîne

**Châssis**  
Longueur hors-tout : 2 155 mm  
Largeur hors-tout : 845 mm  
Hauteur hors-tout : 1 160 mm  
Empattement : 1 330 mm  
Garde au sol : 260 mm  
Hauteur de la selle : 835 mm  
Poids à sec : 99 kg  
Capacité du réservoir d'essence : 7,3 l.  
Suspension avant : fourche télescopique  
Suspension arrière : monocross  
Pneus avant : 2,75 x 21  
Pneus arrière : 4,10 x 18  
Frein avant : tambour  
Frein arrière : tambour

Prix et coloris : 8 394 F - vermillon blanc

### FICHE TECHNIQUE HONDA 125 XLR

**Moteur**  
Type : Monocylindre 4 temps refroidi par air, simple A.T.C.  
Cylindrée : 124 cm<sup>3</sup>  
Alésage/ Course : 56,5 mm x 49,5 mm  
Taux de compression : 9,4 : 1  
Puissance maximum : 13 ch à 9 000 tr/mn  
Couple maximal : 2,1 kg.m à 7 000 tr/mn  
Système de lubrification : par carter d'huile  
Système de démarrage : kick  
Système d'allumage : électronique C.D.I.  
Transmission : boîte  
Transmission secondaire : par pignon et chaîne

**Châssis**  
Longueur hors-tout : 2 045 mm  
Largeur hors-tout : 840 mm  
Hauteur hors-tout : 1 185 mm  
Garde au sol : 265 mm  
Poids à sec : 106 kg  
Capacité du réservoir d'essence : 8 l.  
Suspension avant : fourche semi pneumatique  
Suspension arrière : pro-link  
Pneus avant : 2,75 x 21  
Pneus arrière : 4,10 x 18  
Frein avant : tambour  
Frein arrière : tambour

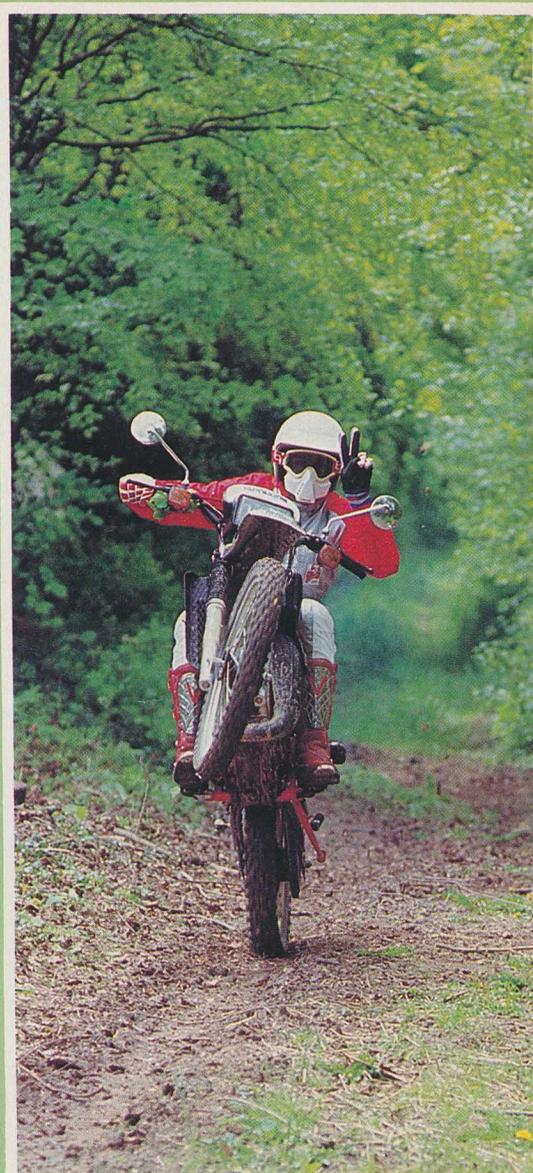
Prix et coloris : 10 240 F - blanc et rouge.



Une XT au caractère bien paisible.



D' un extrême à l'autre, la rageuse DTLC rênne sa petite sœur.



Meilleure 125 Trail du moment, la MTX vous salue.

## FICHE TECHNIQUE YAMAHA 125 DT LC

### Moteur

Type : Monocylindre 2 temps à refroidissement liquide  
Cylindrée : 123 cm<sup>3</sup>  
Alésage/Course : 56 mm x 50 mm  
Taux de compression : 7,2 : 1  
Puissance maximum : 16,2 ch à 7 000 tr/mn  
Couple maximal : 1,7 m.kg à 7 000 tr/mn  
Système de lubrification : autolube  
Contenance du réservoir d'huile : 1,3 l.  
Système de démarrage : kick  
Système d'allumage : électronique CDI  
Transmission : boîte 6 vitesses  
Transmission secondaire : par chaîne

### Châssis

Longueur hors-tout : 2 135 mm  
Largeur hors-tout : 820 mm  
Hauteur tout : 1 195 mm  
Empattement : 1 345 mm  
Garde au sol : 270 mm  
Hauteur de la selle : 840 mm  
Poids à sec : 97 kg  
Capacité du réservoir d'essence : 9 l.  
Suspension avant : fourche télescopique  
Suspension arrière : monocross  
Pneus avant : 2,75 x 21  
Pneus arrière : 4,10 x 18  
Frein avant : tambour  
Frein arrière : tambour

Prix et coloris : 9 950 F - bleu, noir, blanc.

## FICHE TECHNIQUE HONDA 125 MTX

### Moteur

Type : Monocylindre 2 temps refroidi par eau  
Cylindrée : 124 cm<sup>3</sup>  
Alésage/Course : 67 mm x 55 mm  
Taux de compression : 7,5 : 1  
Puissance maximum : 20 ch à 7 500 tr/mn  
Couple maximal : 2,5 kg.m à 7 000 tr/mn  
Système de lubrification : par graissage séparé  
Contenance du réservoir d'huile : 1  
Système de démarrage : kick  
Système d'allumage : électronique CDI  
Transmission : boîte 6 vitesses  
Transmission secondaire : par chaîne et pignon

### Châssis

Longueur hors-tout : 2 085 mm  
Largeur hors-tout : 830 mm  
Hauteur hors-tout : 1 170 mm  
Garde au sol : 295 mm  
Poids à sec : 99 kg  
Capacité du réservoir d'essence : 9 l.  
Suspension avant : fourche télescopique  
Suspension arrière : pro-link  
Pneus avant : 2,75 x 21  
Pneus arrière : 4,10 x 18  
Frein avant : tambour  
Frein arrière : tambour

Prix et coloris : 11 540 F - noir, rouge

## FICHE TECHNIQUE SUZUKI 125 DR

### Moteur

Type : Mono 4 temps refroidi par air, simple A.T.C.  
Cylindrée : 124 cm<sup>3</sup>  
Alésage/Course : 57 x 48,8  
Taux de compression : 9,5 à 1  
Puissance maximum : 12 ch à 8 000 tr/mn  
Couple maximal : 1,02  
Système de lubrification : par carter d'huile  
Système de démarrage : kick  
Système d'allumage : électronique CDI  
Transmission : boîte 6 vitesses  
Transmission secondaire : par chaîne

### Châssis

Longueur hors-tout : 2 085 mm  
Largeur hors-tout : 850 mm  
Hauteur hors-tout : 1 182 mm  
Empattement : 1 345 mm  
Garde au sol : 264 mm  
Poids à sec : 110 kg  
Capacité du réservoir d'essence : 8,5 l.  
Suspension avant : fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques  
Suspension arrière : à bras oscillant et amortisseurs central type Full Floater  
Pneus avant : 2,75 x 21  
Pneus arrière : 4,10 x 18  
Frein avant : tambour Ø 130 mm  
Frein arrière : tambour Ø 150 mm

Prix et coloris : 10 195 F - noir.