

**ESSAI****M****125****YAMAHA****EXCLUSIF**

Dans l'histoire récente de la compétition-client cross, il n'est pratiquement pas d'exemple de machine qui ait évolué aussi régulièrement et radicalement que la 125 cc Yamaha cross YZ. Au surplus, chacune des nouvelles versions apporte avec elle une nouveauté technique quasiment révolutionnaire. Cela a commencé en 1973 avec les amortisseurs à refroidisseurs et clapets interchangeable, puis nous avons eu droit au moteur avec « reed valves ». Ensuite, est apparue la suspension arrière cantilever et la boîte 6 vitesses. L'année dernière, naissait une nouvelle édition « tout à air » avec fourche oléo-pneumatique et suspension monocross. Et nous voici en 1977. Bien sûr, le département « recherche et engineering » de Yamaha a continué de perfectionner son modèle, ce qui nous vaut une toute nouvelle 125 YZ, aujourd'hui affublée de la lettre « D ». Selon la coutume bien établie désormais, cette nouvelle Yamaha diffère radicalement de la machine précédente. Rarement encore, dans la construction client, on était arrivé à un tel degré de perfectionnement. Souvent classée en tête au « box office » de la spécialité, la 125 Yam n'est pas prête de choir de son piedestal puisqu'elle rassemble pratiquement toutes les qualités éparpillées sur les autres machines officielles ou clients. Mieux encore : malgré une refonte complète, elle réussit le tour de force de conserver son prix de vente de 7 000 F.

Bien entendu, nous brûlions, comme tous les amateurs, de tester cette sensationnelle monture. Et, grâce à l'amabilité de Sonauto, nous sommes heureux de vous en offrir l'essai, et ce en exclusivité mondiale, ne vous déplaît !

**YZ « D » CROSS :**[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)

# belle, propre et bien bonne !..

par A. Kuligowski

**Partie-cycle 77**

Pas besoin d'une observation attentive pour remarquer que la 125 cc Yamaha 77 reçoit une toute nouvelle partie-cycle radicalement différente du modèle antérieur. Mais la filiation avec les séries 76 reste tout autant évidente puisque la machine conserve son coloris noir, rehaussé par un habillage blanc souligné de rouge. En outre, on retrouve, à l'arrière, la géométrie familière, chez Yamaha, de la suspension cantilever. Ainsi le châssis a été complètement remodelé.

Deux impératifs à cela : un allègement général et une plus grande fiabilité. Dans ce but, on n'a pas hésité à sortir des sentiers battus. Résultat : la nouvelle Yam reçoit un châssis à structure mixte, tubulaire ou emboutie. La partie emboutie fait office de poutre supérieure et d'épine dorsale. Le cadre est, en fait, un simple berceau dédoublé sous le moteur, mais comme le dédoublage des tubes se fait très haut, on pense facilement à un double berceau. Désormais, l'amortisseur unique, baptisé monocross, est logé dans la partie emboutie du cadre qui forme donc un écrin. Cet amortisseur, toujours du type oléo-pneumatique, fabriqué par Kayaba sous licence De Carbon, est d'un modèle totalement inédit. En effet, Yamaha, conscient de la difficulté que présentait, pour le client, le réglage de cet amortisseur par gonflage à l'azote, a introduit le système déjà présent sur les modèles « vitesse » de la gamme. C'est-à-dire une molette qui dose l'amortissement par action sur le diamètre du clapet. En même temps, il est possible de régler la tension du ressort puisque le réglage initial étant de 294 mm pour le ressort, on peut obtenir une longueur maxi de 296 mm et un minimum de 281 mm. Enfin, notons encore qu'il est toujours possible d'augmenter la pression de l'azote. Cette



pression est, d'origine, de 15 kg/cm<sup>2</sup>. Mais seuls quelques concessionnaires sont outillés pour « gonfler » l'amortisseur.

A ce nouvel amortisseur a été associé un ensemble cantilever complètement remanié. Désormais, toute cette triangulation oscillante est tubulaire. Un nouveau dessin augmente la rigidité ainsi que le débattement. Ce débattement postérieur bondit de 180 à 230 mm, soit un gain de 5 centimètres ! A l'avant, nous trouvons un débattement identique procuré par une nouvelle fourche, là encore, inédite.

En effet, cette suspension est une téléhydraulique, avec huile et ressorts. Mais, au surplus, nous trouvons, ici, une valve de gonflage sur chaque bras ce qui permet de mettre quelques cm<sup>3</sup> d'air afin de régulariser le fonctionnement. Les tubes ont un diamètre de 35 mm. Les fourreaux en alliage léger sont, bien sûr, déportés par rapport à l'axe de la roue avant. D'autre part, applaudissons le montage, de série, de soufflets de protection en caoutchouc, lesquels sont bien utiles pour la protection de joints. En effet, ceux-ci doivent toujours être en parfait état en raison de la présence du « coussin d'air ».

La présence de cette nouvelle partie-cycle

s'accompagne d'un renouvellement de nombreux éléments.

C'est ainsi que la roue arrière, toujours dotée d'une jante D.I.D., reçoit un tout nouveau moyeu conique. Celui-ci est en alliage léger. Sa fonderie a été particulièrement soignée afin de surmonter quelques faiblesses enregistrées de ce côté-là, l'an dernier. L'ancrage ne se fait plus par tringle mais directement sur le bras, côté gauche.

A l'avant, la jante est également en D.I.D. alu. Le moyeu, bien sûr, est conique et moulé en alliage léger. Son diamètre est identique à celui de l'arrière : 130 mm.

L'équipement pneumatique associe un Bridgestone 300 x 21, à l'avant, et un I.R.C. 4,10 x 18, à l'arrière.

**Moteur « new-look »**

Côté mécanique, toujours monocylindre deux temps refroidi par air. On enregistre, là aussi, un changement visible et sensible à l'intérieur. A première vue, on remarque le bas moteur, plus compact, notamment au niveau du volant électronique. Gros changement également en ce qui concerne l'ensemble cylindre-culasse. Celui-ci s'est notablement « européanisé » puisque les formes sont rectangulaires et que la culasse est du type « hérisson ». Le refroidissement doit en être sensiblement amélioré. Pour en atténuer les vibrations, toujours importantes avec des ailettes aussi grandes, des « ponts » anti-vibrations réunissent les dites ailettes.

Tout le bloc propulseur, en bon japonais qu'il est, reste évidemment émaillé noir. Ça c'est pour l'extérieur, penchons-nous maintenant sur les organes mécaniques. En route pour la dissection ! Le cylindre, toujours en alliage léger, est dorénavant chemisé. Ses cotes, cependant, restent les mêmes qu'auparavant : 56 mm x 50 mm pour l'alésage-course, ce qui confère une



cylindrée de 123 cc. Le cylindre conserve ses sept transferts ainsi que l'admission « reed valve » par clapets. Le piston, à calotte presque plane, est forgé. Il ne reçoit qu'un seul segment spécial. Comprimé à 7,8 à 1 et alimenté par un carburateur Mikuni UM 32 SS, ce moteur délivre 24 ch à 10 500 tr/mn. Ce carburateur possède la particularité d'être monté légèrement obliquement par rapport au cylindre. C'est, bien sûr, la disposition du nouveau pot d'échappement qui rend obligatoire ce montage un peu inhabituel. L'échappement, pour sa part, a évolué vers la simplicité puisqu'il a une forme moins torturée, dévidant ses deux cônes sur le flanc gauche, entre culasse et réservoir. Le pot principal débouche dans un gros « concombre » silencieux, monté sur silent-bloc, à l'extrême gauche de la moto. Le graissage s'effectue, comme c'est la règle d'or en cross, par mélange. Le constructeur préconise 5 % d'huile supérieure.

L'allumage est confié à un volant électronique C.D.I. Hitachi. La bobine haute tension se trouve logée à l'abri sous le siège. En guise de volant, nous n'avons qu'un rotor de faible diamètre qui ne confère au moteur que très peu d'inertie, ce qui se vérifiera plus tard.

La boîte de vitesses est, bien sûr, à six rapports en prise constante. Voilà qui permet de redémarrer avec une vitesse enclenchée. C'est un gros atout en tout-terrain.

L'embrayage multidisque fonctionne en bain d'huile. La même huile que celle de la boîte de vitesses : 650 cc de S.A.E. 10 W 30.

Le sélecteur est placé au pied gauche, à distance correcte des nouveaux repose-pieds repliables, beaucoup plus robustes que par le passé.

Signalons encore que le nouveau cadre et le système différent de cantilever ont imposé un changement de boîtier à air. Nous trouvons maintenant, à la place d'un boîtier à deux cartouches symétriques, un gros boîtier unique, placé du côté droit et abrité par le carter latéral. La cartouche, en mous-

se imbibée, reste recouverte de poils, lesquels, comme ceux du nez, ont pour mission de retenir les impuretés. Ils auront d'ailleurs du travail puisque, malgré une protection accrue devant la roue, grâce à la selle et des bavettes bien étudiées, de nombreuses projections boueuses arrivent à franchir ce barrage et approchent l'ouïe rectangulaire de respiration. Il serait judicieux de prévoir, ici, le collage de fines bandes de mousse afin d'assurer une meilleure étanchéité du cache latéral. Par contre, il convient d'apprécier l'accès rapide et aisé à la cartouche : le cadre tient avec une seule vis, le couvercle du boîtier s'enlève facilement et l'on atteint immédiatement la cartouche filtrante sans avoir à déposer la selle.

### Équipement hors série

Avant d'enfourcher cette monture, ô combien aguichante, on ne peut manquer de s'extasier devant la qualité de l'ensemble, la finition générale et le luxe des équipements.

Des exemples ? Ils foisonnent ! Remarquons ainsi la qualité de l'ensemble réservoir-selle. Le siège est bien dessiné, long, assez haut et super léger car réalisé sur un fond en plastique. En plastique injecté aussi, le réservoir de 5,8 litres. Réalisé en blanc, il porte simplement la marque Yamaha.

Cet ensemble se dépose instantanément grâce à un système de fixation simplifié. Quatre boulons et le tour est joué ! On constate alors l'extrême légèreté de ces deux éléments : réservoir vide et selle (dépourvue de passager) n'accusent que 3,5 kg ! C'est un bel exploit technique !

**Jamais encore  
la 125 cc Yamaha YZ,  
maintenant baptisée « D », n'avait  
atteint un tel degré de perfection  
et ce, dans tous les domaines.**

D'ailleurs, toute la machine est à l'unisson puisque, lorsque nous l'avons pesée, nous avons trouvé 90,5 kg, sans essence mais avec huile. Le constructeur annonce 87 kg. Sans doute a-t-il trouvé ce poids, machine complètement à sec, sans huile ni air ?... Poursuivons notre promenade dans l'équipement pour apprécier le guidon bien réalisé et émaillé noir, les poignées très douces et revêtues de caoutchouc souple, les leviers en alu dotés de « protège-articulations » et garnis de rilsan noir.

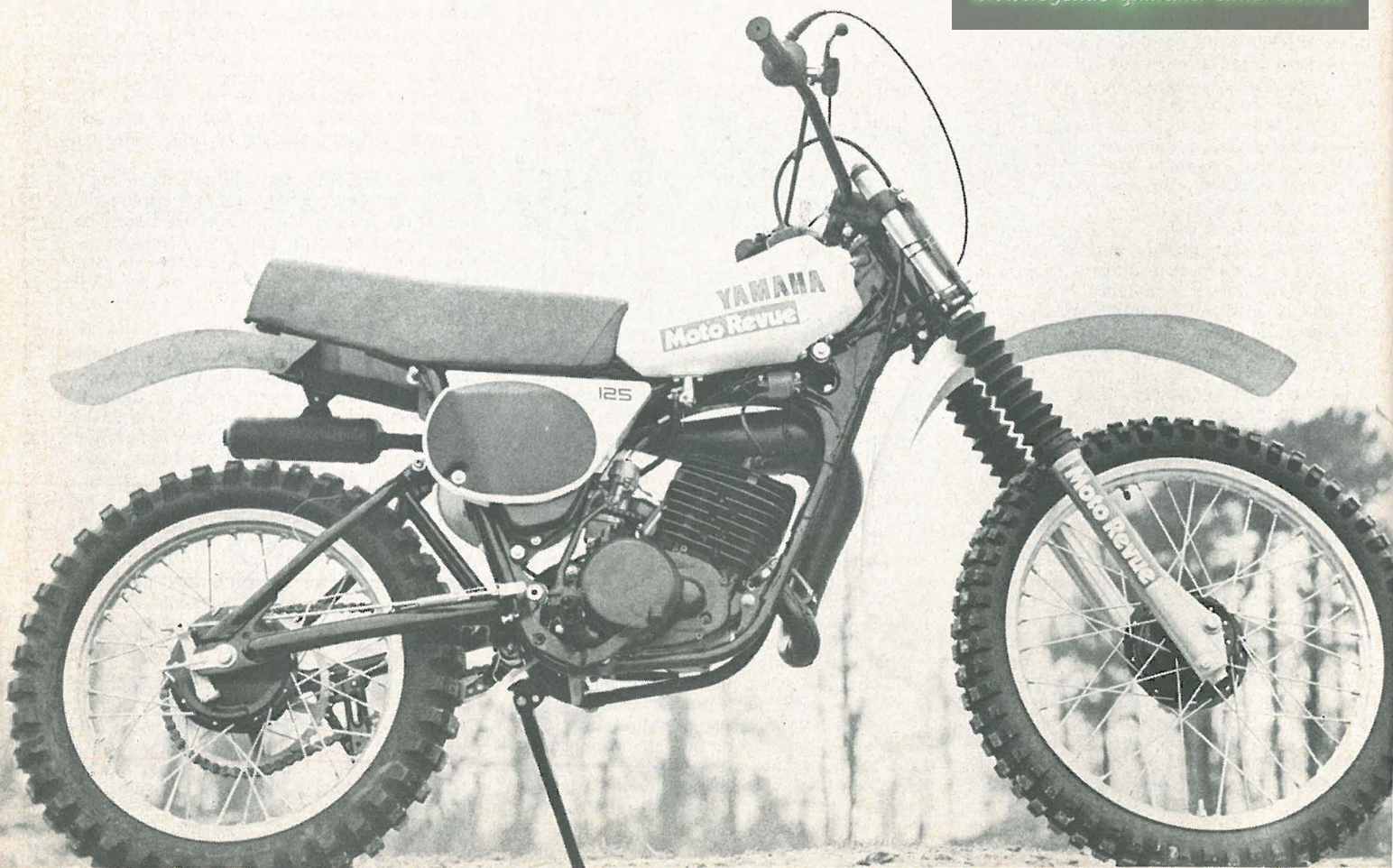
Un détail qui pourrait sembler minime mais qui reflète bien le soin attaché à la réalisation de cette machine : l'articulation du kick est entièrement protégée par un gousset de caoutchouc, donc à l'abri de la boue !

Sur le bras cantilever, à l'endroit où frotte la chaîne, nous découvrons une poulie tournante en plastique. Au surplus, la chaîne est maintenue en ligne par un guide-chaîne et tendue automatiquement par un tendeur à ressort comme toutes les machines modernes devraient en posséder un. Remarquons encore l'excellente facture du châssis, soigneusement soudé et émaillé, dans un noir très résistant. Un regret : il n'y a plus de sabot de protection. Enfin, nous avons gardé pour la fin ce que nous avons vraiment le plus apprécié : le magnifique garde-boue avant en plastique souple moulé. Un garde-boue d'un dessin et d'une conception remarquable qui assurent une protection exceptionnelle du pilote. C'est le garde-boue idéal pour ceux qui portent des lunettes de vue. On pourrait presque dire qu'il relègue au musée tout ce qui s'est fait auparavant dans ce domaine, Falk « Dirt Champion » excepté.

### En action

Naturellement, confronté à une machine d'une très grande classe, on a bien du mal à se retenir longtemps de l'enfourcher. Nous l'avons fait longuement et sur le circuit très sélectif de Larchant, afin de juger, chapitre par chapitre, le comportement de cette nouvelle Yam.

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





**Démarrage :** le levier de starter est bien placé et très accessible. Il convient de l'enclencher à froid. Le moteur démarre très facilement, sans avoir à donner des gaz. La compression, très réduite, surprend; ainsi, même une fillette pourrait facilement lancer le moteur. A chaud, le starter est inutile et un seul coup de kick du pied droit suffit toujours.

Le bruit est très feutré pour une machine de cross. Une 125 cc de surcroît ! A l'arrêt, on ne remarque pas de vibration dans le guidon ni dans le cadre même en montant très haut le régime. Ce bon équilibrage se vérifie en action.

La pignonnerie se révèle discrète tout comme le piston. Le moteur n'a plus ses bruits mécaniques qui caractérisent certaines productions nipponnes. Tout juste perçoit-on, au ralenti, que tient facilement ce moteur, le bruit des clapets qui « clapotent » dans la pipe d'admission.

**Le moteur :** ce moteur 77 est donc pratiquement inédit dans la mesure où tout le haut moteur a été modifié et que des changements profonds sont intervenus dans la boîte.

Première bonne surprise : la souplesse. Cette souplesse, propre aux Yamaha, qui avait disparu sur la version 76 malgré la présence des clapets, nous est revenue ici. Sans doute, faut-il la mettre au compte du carbu plus petit (32 contre 34) et du nouvel échappement. Toujours est-il que l'on évolue au pas, en première, sans avoir à jouer de l'embrayage ni donner de coup de gaz. Le moteur garde un régime régulier et accepte d'accélérer sans rechigner. Cette souplesse, qui nous est rendue, se vérifie à n'importe quel régime, sur tous les rapports, puisque, sur le plat, on peut rouler à 20 km/h en sixième !

Seconde surprise : le couple. Cette notion, souvent très relative sur une 125 cc, n'est réellement obtenue qu'avec un distributeur rotatif. Pourtant, à l'aide d'une alimentation conventionnelle — et des clapets, il est vrai —, Yamaha est parvenu à doter son

moteur d'un couple acceptable à bas régime et très sensible à moyen régime. C'est ainsi que l'on peut repartir très vite, même après une épingle très serrée, négociée en première, ou encore gravir une pente très prononcée en ouvrant simplement à mi-régime. Pas besoin d'être toujours à fond pour passer les obstacles.

Enfin, troisième caractéristique de cette mécanique : la puissance accrue à haut régime.

Cette puissance, nous la devinions d'ailleurs, dès le début, puisqu'elle est bien distribuée à tous les régimes. Cependant, lorsque l'on entreprend de rouler dans les hauts régimes, c'est le coup de grâce ! Des chevaux déferlent en quantité stupéfiante. Donnée pour 25 ch, la Yamaha n'usurpe pas ce chiffre puisque, de toute évidence, elle rejoint, dans cette nouvelle version, les plus puissantes machines actuelles. Si nous prenons les motos 76, nous ne voyons aucune machine pouvant rivaliser en puissance avec cette YZ « D ». Mais, plus encore que la puissance à haut régime, il faut apprécier, ici, l'excellente distribution de la cavalerie à n'importe quelle position de la poignée des gaz. Nous n'avons pas, ici, comme sur de nombreuses 125 cc, « une poignée de gaz à deux positions » : tout ou rien, mais une courbe de puissance régulière autorisant un pilotage efficace sur n'importe quel circuit et dans toutes les conditions : sol sec, glissant, gras, calouliteux, etc.... Une belle réussite, de toute évidence.

**Belle,  
propre et bien bonne  
la 125 cc Yamaha devrait être  
la machine à battre  
cette saison.**

## Les transmissions

La boîte de vitesses à six rapports techniques, déjà éprouvée depuis plusieurs années, donne entière satisfaction. Embrayage doux, progressif, insensible à l'échauffement même après un usage intensif. Sélection onctueuse, précise avec un faible débattement du sélecteur et, bien sûr, la faculté de passer les vitesses sans débrayer. D'autre part, nous l'avons déjà dit, il est très facile de démarrer « vitesse enclenchée ». L'étagement des rapports, correct dans l'ensemble, grâce à la « boîte six », laisse toutefois apparaître, dans des conditions sévères d'emploi, un léger trou entre la première et seconde. Néanmoins, dans la mesure où la démultiplication secondaire s'avère un peu longue (12 x 49), on peut penser que ce défaut s'atténuera lorsqu'on aura adopté une démultiplication un peu plus courte, convenant à la majorité de nos terrains.

Ainsi, telle qu'elle est livrée d'origine, la 125 Yamaha est capable d'atteindre 105 km/h à fond de sixième. Et bien peu de circuits autorisent une telle allure !

La chaîne, pour sa part, se fait oublier. C'est dû, en grande partie, au tendeur très efficace. Ne pas oublier, cependant, de toujours bien graisser l'articulation. A noter aussi, la très belle couronne ajourée en alu trempé. La légèreté n'est pas un vain mot, ici. Notons, encore, que le sélecteur est bien dessiné. Il tombe parfaitement sous le pied. Qui plus est, il se tord — et se détord donc — mais ne se rompt pas. Un vrai roseau, quoi !

## Partie-cycle

**Position :** le nouveau cadre, les grands débattements de suspensions, voilà qui confère au pilote une position assez haute sur le siège. Heureusement, l'arrière s'affaisse un peu, et la majorité des crossmen se trouveront à l'aise sur un selle agréable et confortable. Le réservoir n'est pas plus bas que le siège ce qui permet de bien s'y caler en courbes. Le guidon est nettement





mieux conçu que sur les anciennes versions. Moins large, légèrement incurvé, il ne casse plus les poignets, pour peu qu'on le règle bien en inclinaison.

L'excellente disposition de l'échappement réduit au maximum l'encombrement en largeur, ce qui autorise un maintien parfait, aussi bien debout qu'assis. Dès lors, le pilotage s'en trouve bonifié et l'on peut songer à une exploitation parfaite du bloc propulseur.

**Cadre** : le nouveau cadre est apparu très rigide. Un effort a été fait dans la partie arrière qui n'est jamais affectée par un « roulis » parasite. Il est vrai que « l'épine dorsale » emboutie contribue pour une grande part à cette neutralité de réactions.

**Suspensions** : un grand pas a été franchi par Yamaha, c'est un grand pas pour le pilote. A cet égard, on peut dire que la 125 cc s'est « européanisée ». Ainsi, l'ensemble châssis-suspensions s'apparente à celui d'une 250 cc, comme c'est le cas sur la majorité des machines de cross européennes. La fourche, au tube de  $\varnothing$  35 mm, ne dépasse pas une quart de litre, d'autant que son débattement de 230 mm est le plus important jamais vu sur une 125 cc de série. Cette fourche se distingue par un fonctionnement parfait. Douce, progressive, elle absorbe aussi bien les petites inégalités que les grands trous. Cette sensibilité doit certainement être mise à l'actif du « coussin d'air » qui augmente, par sa présence, le rendement des ressorts. D'autre part, nous avons pu constater que cette fourche, comme les meilleures productions européennes, confère une très bonne adhérence à la roue avant et une excellente stabilité de la direction.

A l'arrière, le train propulseur, avec son cantilever modifié, fournissant un débattement de 230 mm à la roue, est aussi bien loti. La triangulation en tube allège l'ensemble, ce qui augmente la rapidité de réponse. Conséquence : la suspension arrière est extrêmement douce, elle colle le train propulseur au sol et autorise le franchissement des sections défoncées avec une vitesse et une sécurité inégalables. A la réception d'un saut, on peut apprécier l'excellence de l'amortissement. La machine touche le sol, s'enfonce et se redresse sans rebondir ni onduler.

A croire que cette suspension « digère »

l'obstacle et à aucun moment l'amortisseur ne talonne.

Détail appréciable : le long débattement a permis de doter le cantilever d'une plus grande sensibilité, laquelle se vérifie en courbe. Sur les petites bosses, la roue arrière n'a plus tendance à survirer, à déraiper à cause de petites pertes d'adhérence. Désormais, la roue reste toujours collée au sol, ce qui permet d'accélérer plus tôt.

L'accord avant-arrière, tel qu'il était réalisé sur la machine de série, nous a permis de nous exprimer au régime maxi sur le terrain pourtant défoncé de Larchant. Et une machine qui va vite à Larchant, ne peut aller que vite partout !

Une regret toutefois : pour régler la dureté de l'amortissement, grâce à la molette crantée, il faut sortir l'amortisseur du cadre. Mais, là encore, l'opération est rapide.

**Stabilité** : dotée d'un cadre rigide, de suspensions supérieures à la moyenne, la 125 cc Yamaha fait preuve d'une stabilité exceptionnelle. L'empattement de 1400 mm, l'excellente répartition des masses y concourent d'une façon indéniable. Lorsque le pilote choisit une trajectoire, la moto s'y conforme, sans amorcer un quelconque guidonnage, sans tanguer et cela même sur sol défoncé.

En fait, on va, là encore, très vite avec une grande impression de facilité. Et, à plusieurs reprises, des sauts amorcés de travers se sont terminés par une remise en ligne instantanée de la moto à la réception. A la limite, ce n'est plus drôle : la moto fait tout le travail.

**Maniabilité** : plus haute et équipée d'une fourche à fourreaux déportés, la Yam pourrait sembler défavorisée en courbes. Nous avons pu vérifier que ce n'était pas le cas. En fait, elle s'avère très saine aussi bien dans les épingles que les grandes courbes. En vérité la direction est restée aussi précise, et même aussi légère, malgré la plus grande fourche. En pratique, on constate qu'on peut aisément soulager l'avant avec un très léger coup de gaz. Mieux, en première-seconde, la machine fait facilement de la roue arrière, comme une « trial » !...

A cet égard, nous avons grandement apprécié l'amélioration du comportement en courbe apporté par la nouvelle suspension arrière. Ainsi dotée, la moto ne pique pas de la direction, elle ne vire plus de manière saccadée, mais tourne régulièrement et sûrement. Au surplus l'excellente position du pilote, bien collé au réservoir, entraîne encore plus de finesse de pilotage. En vérité il ne faut pas avoir peur de coucher la machine en courbe. A condition d'aller vite : elle s'incline, s'incline, sans déraiper et tourne dans un mouchoir.

Ici l'équipement pneumatique, en particulier le pneu arrière joue un grand rôle. Bien cramponné sur les flancs le pneu avant Bridgestone accroche dans le gras. Mais attention sur piste très sèche : il glisse et fait légèrement déraiper le train avant. Par contre à l'arrière un grand progrès est accompli avec le montage du pneu I.R.C. Celui-ci est réalisé dans une gomme qui s'apparente à celle d'un Metzeler. Comme le pneu allemand, il confère une bonne adhérence dans la majorité des cas. Toutefois on pourrait lui reprocher une section un peu faible et une taille de crampons insuffisante. Résultat : à l'accélération sur terrain gras on patine un peu du train propulseur, ce qui compromet le gain de vitesse en courbe.

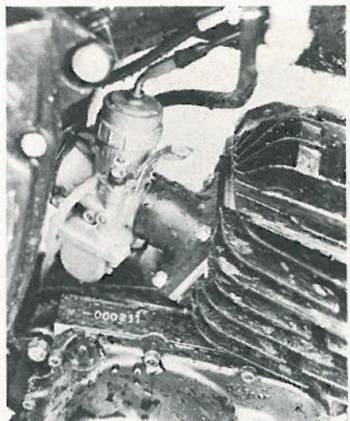
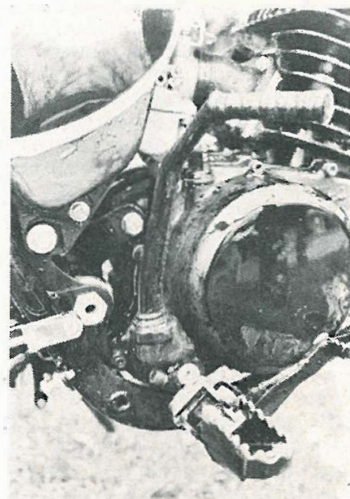
**Adhérence** : là encore les très bonnes suspensions concourent à augmenter l'adhérence. Mais il faut aussi faire entrer en compte la souplesse, le couple à bas et moyen régime, la progressivité des reprises et le dosage aisé de l'accélération.

N'oublions pas non plus l'équipement pneumatique arrière. Ce pneu I.R.C. est réellement une bonne surprise. Dommage qu'il soit un peu étroit et que ses crampons ne soient pas plus incisifs.

**Freinage** : de tous temps les Yamaha se sont distinguées par un excellent freinage. La nouvelle YZ ne fait pas exception à la règle. Les deux tambours en alliage léger sont équipés de mâchoires qui assurent de puissantes décélérations à n'importe quelle allure. On dose parfaitement le freinage à l'aide des leviers bien conçus. Comme de plus l'adhérence des roues est remarquable, cette moto touche à la perfection en ce domaine. Remarquons par ailleurs que le moyeu postérieur est modifié car il s'était révélé fragile l'an dernier.

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

**Agressive, performante, séduisante, aguichante la nouvelle YZ possède beaucoup d'atouts pour un prix réellement compétitif.**



### Le pour

- Esthétique très réussie.
- Finition et équipement remarquables.
- Partie-cycle très bien réalisée.
- Suspensions à grand débattement très efficaces.
- Bon freinage.
- Moteur très moderne et très puissant.
- Beaucoup de couple et de souplesse à bas régime.
- Boîte de vitesse très agréable et sélection précise.
- Prix extrêmement compétitif.

### Le contre

- Absence de sabot protecteur.
- Protection du filtre à air un peu précaire.
- Léger trou entre première et seconde.
- Démultiplication finale un peu longue d'origine.

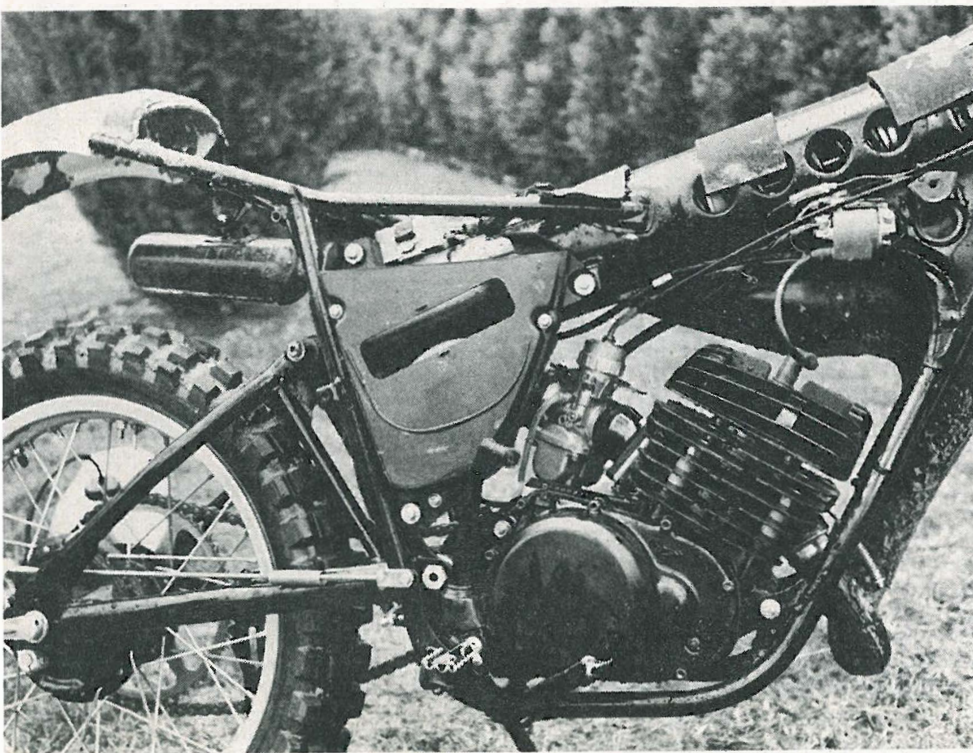




### Conclusion

En consultant notre rubrique « Pour et contre » on constate immédiatement que l'actif dépasse largement le passif au bilan général. Dans le domaine du 125 cc cross cette nouvelle Yamaha Y.Z. « D » doit être saluée comme une grande réussite. En vérité cette machine à l'habitude des places d'honneur et depuis la première version « cantilever » elle est régulièrement sacrée « reine » de la catégorie. Jamais encore cette moto n'avait mieux mérité cette appellation. De l'esthétique au comportement mécanique, de la finition aux suspensions, de l'équipement à la tenue de piste elle reçoit la note maximum.

Si l'on ajoute à cela son prix de vente qui reste fixé à 7 000 F on devine que la 125 Yamaha fait facilement oublier quelques petites imperfections de détail pour fournir, à l'amateur comme au professionnel, l'outil le plus élaboré du moment.



Détail suprême : l'articulation du kick est protégée par un gousset en caoutchouc. Notez les nouveaux repose-pieds.

La version 77 est équipée d'un carburateur Mikuni de 32 mm qui fournit une plus grande souplesse. Il est monté en biais en raison de l'échappement d'un dessin plus simple.

Le nouveau cantilever est profondément modifié. Allégé, rigidifié il procure de plus un débattement de 230 mm.

Remarquez le « concombre » de l'échappement et le bon pneu I.R.C.

Le nouveau châssis fait appel à une structure mixte. Pas tubulaire mais presque... avec une épine dorsale en tôle emboutie dans laquelle prend place l'amortisseur oléo-pneumatique. Dommage qu'il faille le sortir pour procéder au réglage.

La version « D » reçoit un nouveau filtre à air à cartouche unique. Comme on le constate la protection du cache latéral n'est pas parfaite.

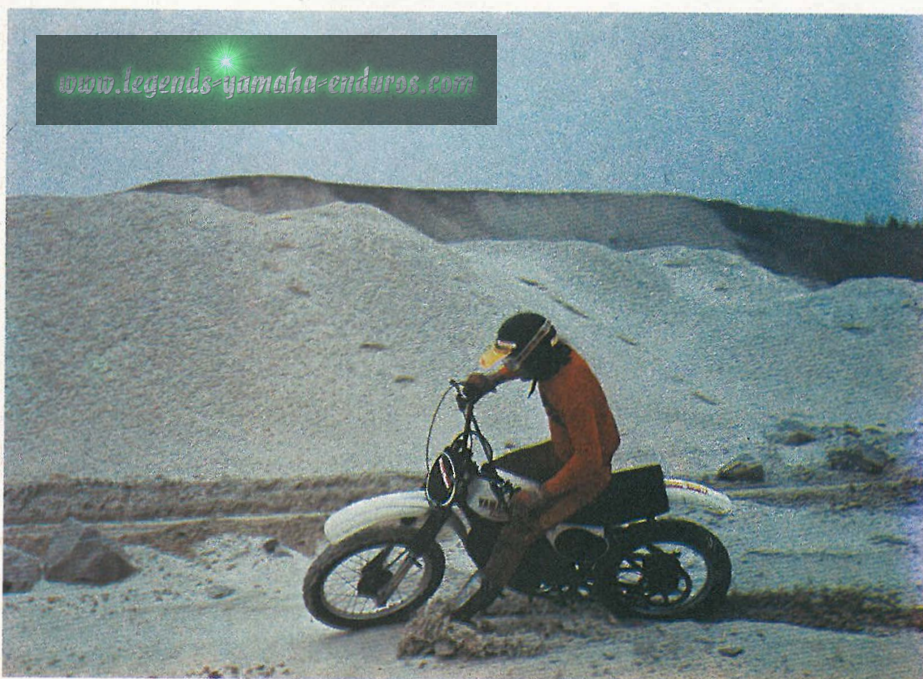
Voir fiche technique p. 18





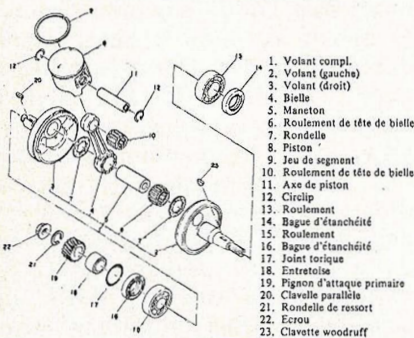
# fiche technique

125 YAMAHA YZ « D »



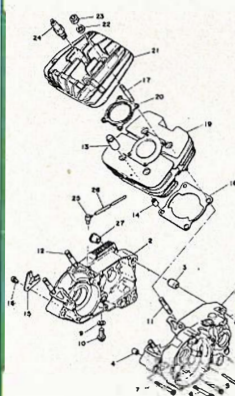
Les grandes suspensions n'empêchent pas une excellente maniabilité encore améliorée par une bonne répartition des masses et un équipement pneumatique raisonnable.

## Vilebrequin - Piston



1. Volant compl.
2. Volant (gauche)
3. Volant (droit)
4. Bielle
5. Maneton
6. Roulement de tête de bielle
7. Rondelle
8. Piston
9. Jeu de segment
10. Roulement de tête de bielle
11. Axe de piston
12. Circlip
13. Roulement
14. Bague d'étanchéité
15. Roulement
16. Bague d'étanchéité
17. Joint torique
18. Entretoise
19. Pignon d'attaque primaire
20. Clavette parallèle
21. Rondelle de ressort
22. Ecrrou
23. Clavette woodruff

## Cylindre - Carter



1. Couverture (gauche) de carter
2. Couverture (droite) de carter
3. Goupille cylindrique
4. Goupille cylindrique
5. Boulon à 6 pans
6. Boulon à 6 pans
7. Boulon à 6 pans
8. Boulon à 6 pans
9. Joint
10. Obturateur
11. Goujon
12. Goujon
13. Ecrrou
14. Goupille cylindre
15. Arrêt (Droit)
16. Vis à tête cylindrique
17. Goujon
18. Joint d'embase de cylindre
19. Cylindre
20. Joint de culasse
21. Culasse
22. Rondelle plate
23. Ecrrou à 6 pans
24. Bougie d'allumage
25. Benillard
26. Tube
27. Entretoise



La nouvelle fourche de 230 mm à ressort, huile et air se caractérise par une grande efficacité de fonctionnement. Il convient également d'apprécier les soufflets et le magnifique garde-boue en plastique souple. De la belle ouvrage en vérité.

## Moteur

Type et nombre de cylindres : monocylindre deux-temps YZ.  
Cycle : deux-temps.  
Distribution : alimentation par clapets.  
Refroidissement : par air.  
Alésage : 56 mm.  
Course : 50 mm.  
Cylindrée : 123 cc.  
Taux de compression : 7,8 à 1.  
Puissance : 24 ch.  
Régime : 10 500 tr/mn.  
Couple maximum : non communiqué.  
Régime de couple maximum : non communiqué.  
Allumage : électronique C.D.I.  
Source d'énergie : bobine.  
Batterie : non.  
Lubrification : par mélange 5 %.  
Carburateur : Mikuni VM 32 SS.  
Diamètre de passage des gaz : 32 mm.  
Démarrage : par kick au pied droit.

## Transmissions

Type : bloc moteur, boîte six rapports en prise constante.  
Transmission primaire : par engrenages hélicoïdaux.  
Rapport de démultiplication primaire : 3,227 (71,22).  
Transmission secondaire : par chaîne.  
Rapport de démultiplication secondaire : 4,083 (12 × 49).  
Rapports internes de boîte :  
1<sup>re</sup> 2,461  
2<sup>e</sup> 1,875  
3<sup>e</sup> 1,500  
4<sup>e</sup> 1,250  
5<sup>e</sup> 1,091  
6<sup>e</sup> 1,000

## Partie-cycle

Cadre : simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur.  
Angle de la colonne de direction : 59°.  
Angle de braquage : non communiqué.  
Chasse : 139 mm.  
Suspension avant : télé-oléopneumatique Kayaba.  
Débattement : 230 mm.  
Suspension arrière : cantilever avec amortisseur unique oléopneumatique.  
Débattement : 230 mm.  
Réglage de dureté : 7 positions.

## Freins

A tambour.  
Frein avant : simple came.  
Diamètre du tambour : 130 mm.  
Frein arrière : simple came commandé par triangle.  
Diamètre du tambour : 130 mm.  
Largeur des garnitures : 30 mm.

## Roues

Jantes : D.I.D.  
Pneu avant : 3,00-21 Bridgestone cross.  
Pneu arrière : 4,10-18 I.R.C. cross.

## Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 075 mm.  
Largeur hors tout : 900 mm.  
Hauteur hors tout : 1 175 mm.  
Hauteur de selle : 890 mm.  
Empattement : 1 400 mm.  
Garde au sol : 280 mm.  
Poids à sec : 90 kg.

## Capacités

Réservoir d'essence : 5,8 litres.  
Carter moteur : 650 cc (SAE 10W30).  
Fourche avant (par bras) : 284 cc SAE 10W30.  
Pression air (par bras) : 1 kg/cm<sup>2</sup>.  
Pression de l'azote de l'amortisseur arrière : 15 kg/cm<sup>2</sup>.

Importateur : Sonauto, 97, rue du Moulin-de-la-Cage, 92230 Gennevilliers. Tél. 790-63-50.  
Prix : 7 000 F t.t.c.