

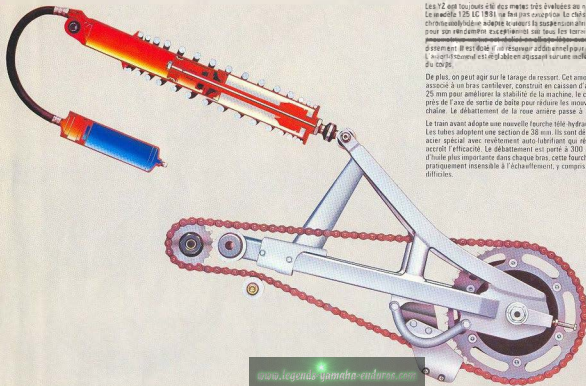
YAMAHA YZ 125LC  
250 465

YAMAHA





## Yamaha VZ



### Suspensions ultra modernes

Les VZ ont toujours été des motos très évoluées au niveau des suspensions. Le modèle 125 LC 1981 ne fait pas exception. Le châssis tri-braie en acier chromé-molybdène adopte à l'avant la suspension à fourche Monocross, célèbre pour son rendement exceptionnel sur tous les terrains. L'amortisseur de direction est doté d'un réservoir additionnel pour réduire l'échauffement. L'ajustement est réglable en agissant sur une inclaie placée à l'extrémité du corps.

De plus, on peut agir sur le tarage de ressort. Cet amortisseur monoshock est associé à un bras cantilever, construit en caisson d'aluminium. Rallongé de 25 mm pour améliorer la stabilité de la machine, le cantilever s'articule très près de l'axe de sortie de boîte pour réduire les mouvements excessifs de la chaîne. Le débattement de la roue arrière passe à 300 mm.

Le train avant adopte une nouvelle fourche téle-hydraulique avec valves d'air. Les tubes adoptent une section de 38 mm. Ils sont désormais usinés dans un acier spécial avec revêtement auto-lubrifiant qui réduit les frottements et accroît l'efficacité. Le débattement est porté à 300 mm. Avec une quantité d'huile plus importante dans chaque bras, cette fourche devient plus douce et pratiquement insensible à l'échauffement, y compris sur les circuits les plus difficiles.

## YZ 250 et YZ 465 : les deux fusées blanches !

D'Andersson à Carlqvist, en passant par Heikki Mikkola et Bob Hannah, la liste est longue des champions de moto-cross qui ont permis à Yamaha de développer et de produire les meilleures machines compétition-cient actuelles. En 1981, les nouvelles versions des YZ 250 H et YZ 465 H constituent les meilleures mécaniques dont puisse rêver l'amateur de moto-cross, du débutant au pilote international.

Des performances exceptionnelles jusqu'aux réserves aux pilotes d'usine, une facilité d'utilisation et d'entretien remarquable, des suspensions totalement insensibles aux circuits les plus défoncés : tels sont quelques uns des principaux avantages de ces deux machines hors du commun.

Le bras cantilever en aluminium est rallongé, pour accroître la stabilité. L'amortisseur mono-shock oléo-pneumatique type De Carbon est toujours équipé d'une bonbonne d'huile extérieure pour réduire l'échauffement. Le réglage d'amortissement dispose de 30 positions. Le débattement passe à 310 mm.

Le châssis est réalisé dans un nouvel acier qui améliore la robustesse et la rigidité tout en réduisant considérablement le poids.

La palette des gaz est à bride droit pour faciliter l'entretien.

Outre de nombreux aménagements sur la partie cycle, concernant la fourche, le cantilever rallongé et l'adoption d'un nouveau châssis plus léger, les YZ 250 et 465 reçoivent un monocylindre deux temps encore plus puissant.

Le bloc YZ 250, désormais équipé d'une boîte à cinq rapports, délivre 41 ch à 8.000 tr/min, le couple à 3,8 kg-m à 7.000 tr/min. Le couple à bas et moyen régime a d'ailleurs été augmenté par le montage du système Yamaha d'Induction Énergétique (YEIS). Le moteur de l'YZ 465 reste l'une des plus puissantes et des plus efficaces machines d'usine.

YZ 250 et YZ 465 adoptent une nouvelle fourche téle-hydro-pneumatique. Le diamètre des tubes passe de 38 mm à 43 mm pour accroître la rigidité. L'augmentation du volume d'huile améliore l'amortissement. Les tubes sont traités pour réduire la friction.

Le monocylindre de six temps refroidi par air délivre 52 ch à 7.000 tr/min. À 6.000 tr/min, le couple atteint la valeur impressionnante de 5,75 kg-m : c'est l'un des gros avantages de ce moteur de 485 cc ! Le cylindre à 7 lumières (Torque Induction) est lubrifié par mélange. Les diagrammes ont été redessinés. L'échappement est lui-aussi modifié pour améliorer les reprises.

La boîte de vitesses à 5 rapports est à bride droite. Le levier de commande est à gauche.

le frein arrière, le  
corde au moteur  
100 tr/min, avec un  
considérablement  
caniques de série.

Sa puissance maximale à 90 et à 7000 tr/min. Sur la version BT, la courbe de puissance est plus "plate" pour améliorer la vivacité des reprises sur tous les régimes.  
Si pour vous -- comme pour Yamaha -- la vitesse est une tradition, sachez que les blancs YZ 250 et 465 vous attendent. Chez votre concessionnaire seulement, car sur le circuit, elles seront loin de gaz!

Le moteur YZ 250, désormais équipé du système YEIS, est léger et compact. Sa cylindrée de 246 cc est obtenue par un alésage de 70 mm, pour une course de 64 mm. L'allumage est électronique et l'alimentation s'effectue par l'intermédiaire d'un carburateur Mikuni de 38 mm. Il adopte un nouveau diagramme de distribution, un nouveau filtre à air et un échappement redessiné.

Le bras porteur en aluminium est rallongé de 25 mm ce qui augmente l'empattement et améliore la stabilité. L'ajustement "washcock" à réglage séparé est équipé d'un réglage d'amortissement avec 30 positions, au lieu de 22. Cela permet au pilote de régler la machine pour combattre de précision.



## Le Système d'Induction Énergétique

Le Système Yamaha d'Induction Énergétique (YEIS) est une grande nouveauté technique pour 1991. Le YZ 250 est le premier à le présenter.

Le YEIS a été conçu et développé pour améliorer le rendement énergétique des moteurs deux temps. Très simple, il augmente considérablement le couple disponible à bas et moyens régimes. Il se compose d'une chambre d'admission reliée à la pipe d'admission à 3 points. Lorsque le moteur fonctionne à basse allure, la chambre de mélange de mélange par contre-débit le mélange n'a pas besoin et le stock. Lorsque l'on accélère, le mélange est aspiré énergiquement ce mélange est aspiré et s'ajoute ainsi au flux principal provenant du carburateur, se nourrissant en quelque sorte, le moteur. Au pic, à l'accélération, exactement la quantité de mélange air-essence dont il a besoin.

Avec ce système YEIS, le moteur YZ n'est pas seulement plus puissant, mais aussi plus simple et plus performant sur l'ensemble de sa courbe de puissance.

à cinq rapports reçoit un nouvel  
travaille l'exploitation du moteur.  
disques en bain d'huile est renforcé  
sélection est identique à celui des  
se.

Les pneumatiques inaugurent un nouveau dessin de crampons pour accroître la traction au sol.

# Yamaha YZ 125 LC: même refroidie par eau, l'YZ 125 LC ne manque pas d'air !

Le châssis tubulaire en acier "haute résistance" est redessiné pour intégrer, dans ses tubes supérieurs, la circulation de l'eau du système de refroidissement.

La présence du radiateur de refroidissement à l'avant de la fourche n'altère pas la maniabilité. Étroit et léger, le radiateur joue également le rôle de plaque à numéros frontale.

La nouvelle fourche procure un débattement de 300 mm à la roue avant. La rigidité est optimisée par l'adoption de tubes de 38 mm de section, spécialement traités pour réduire la résistance au frottement. Le volume d'huile dans chaque bras est plus grand ce qui améliore l'amortissement et la résistance à l'échauffement.

L'amortisseur monoshock éléo-pneumatique avec réserve additionnelle est réglable en amortissement et en tarage de ressort. Associé au bras oscillant en caisson d'aluminium rallongé de 25 mm, il procure à la roue arrière un débattement de 300 mm.

YAMAHA

125

L'allumage électronique C.D.I. procure une étincelle constante à tous les régimes. Il est indéréglable.

La boîte de vitesses à six rapports a été soigneusement renforcée pour tenir compte de l'accroissement de puissance de 20 %. L'embrayage multidisques en bain d'huile est de plus gros diamètre. L'axe du bras cantilever est très proche et au même niveau que celui du pignon de sortie de boîte pour minimiser les mouvements de la chaîne secondaire.

À l'arrière et à l'avant, les roues en alliage d'aluminium reçoivent des pneus dont le dessin est plus accrocheur.

# Yamaha YZ 125 LC, YZ 250, YZ 465

# - 1981 -

NB : ces véhicules ne sont pas homologués par le service des mines et donc réservés à la compétition ou à un usage sur terrain privé.

## Spécifications

### Moteur

	YZ 125 LC	YZ 250	YZ 465
Type	monocylindre, 2 temps	monocylindre 2 temps	monocylindre 2 temps
Cylindrée	123 cc	245 cc	465 cc
Alésage/course	56 mm x 50 mm	70 mm x 64 mm	85 mm x 82 mm
Taux de compression	8,1 : 1	8,1 : 1	7,0 : 1
Puissance maxi	30 CH / 22,1 kW (10.500 tr/min)	41 CH / 30,2 kW (8.000 tr/min)	52 CH / 38,2 kW (7.000 tr/min)
Couple maxi	2,07 kg-m / 20,3 Nm (10.250 tr/min)	3,8 kg-m / 37,2 Nm (7.000 tr/min)	5,75 kg-m / 56,4 Nm (6.000 tr/min)
Lubrification	mélange (16 : 1)	mélange e(16 : 1)	mélange (16 : 1)
Démarrage	kick	kick	kick
Allumage	C.D.I.	C.D.I.	C.D.I.
Réservoir d'essence	6,5 l	9 l	10 l
Transmission	6 vitesses	5 vitesses	5 vitesses

### Partie cycle

	YZ 125 LC	YZ 250	YZ 465
Longueur hors-tout	2.140 mm	2.175 mm	2.175 mm
Largeur hors-tout	880 mm	880 mm	880 mm
Hauteur hors-tout	1.250 mm	1.220 mm	1.220 mm
Hauteur de la selle	945 mm	950 mm	950 mm
Empattement	1.450 mm	1.480 mm	1.480 mm
Garde au sol	345 mm	320 mm	320 mm
Poids à sec	89 kg	99 kg	104 kg
Pneu avant	3.00-21-4 PR	3.00-21-4 PR	3.00-21-4 PR
Pneu arrière	4.00-18-4 PR	5.10-18-4 PR	5.10-18-4 PR
Frein avant	tambour	tambour	tambour
Frein arrière	tambour	tambour	tambour

Les YZ 125 LC, YZ 250, YZ 465 sont livrés d'origine avec un kit de pièces détachées dont le contenu varie suivant le modèle.

PRÉCONISATION  
EXCLUSIVE



CACHET DU CONCESSIONNAIRE

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

Importateur SONAUTO S.A.  
1, avenue du Fiel  
Z.A. Les Béthunes  
St-Ouen-l'Aumône - B.P. 479  
95005 CERGY PONTOISE CEDEX

Yamaha Motor N.V. is a registered trademark of Yamaha Motor N.V. in the Netherlands and other countries. Yamaha Motor N.V. is a registered trademark of Yamaha Motor N.V. in the Netherlands and other countries. Yamaha Motor N.V. is a registered trademark of Yamaha Motor N.V. in the Netherlands and other countries.



**YAMAHA MOTOR N.V.**

Postbus 10700 Post Box 10700  
Amsterdam (Holland)