

EXCLUSIF

YAMAHA 125 DTE ET DTF

www.legends-yamaha-enduros.com

par Alain Kuligowski

BALLADE

Deux motos

A priori, avant de prendre possession de ces machines, nous pensions que D.T.F. et D.T.E. étaient pratiquement deux modèles identiques dont l'un ne différait de l'autre que par son moteur à démarreur électrique. À la vérité, il n'en est rien. Tout sur ces motos est différent, à tel point qu'il est plus rapide, ici, d'énumérer les points communs plutôt que les différences. Nous retrouvons sur les deux modèles, dans l'ensemble, les accessoires : réservoir de sept litres et la selle remanée et nettement plus rembourrée. Dans le même ordre d'idées le guidon, les cadrans, les leviers et les roues chaussées de pneus type trial 325 X 18 et 275 X 21 se retrouvent sur nos deux machines. Les suspensions sont également communes, tant pour la fourche de 120 mm de débattement que pour les amortisseurs. Mais ces derniers sont placés différemment sur les cadres.

Les châssis sont assez dissemblables. Celui de la D.T.F. est dérivé des anciennes Y.Z. de cross. Son dessin est très sportif, notamment au niveau du bras oscillant. La version 76 de ce cadre se signale surtout par un nouveau bras oscillant, sans oublier quelques aménagements de détail. Ce bras « 76 » est rallongé de 20 mm, ce qui augmente l'empattement d'autant et surtout, ravance la position inférieure des amortis-

A TROIS SUR DEUX YAM

Côté moteur, des différences également. Les cotes internes sont identiques mais la D.T.E. possède un démarreur. Sur la D.T.F., le kick est très court, trop court même. Par contre l'échappement occupe une excellente position. Mais les mécaniques se rejoignent au chapitre des performances. Celle-ci sont, en effet, très voisines.



A les voir côte à côte les deux modèles possèdent une silhouette moderne et très similaire dans l'absolu. La plus grosse différence semble être la position de l'échappement. Pourtant, en y regardant de plus près on constate que les cadres sont différents, ainsi que les moteurs.



seurs. Conséquence : le débattement de la roue arrière passe de 75 à 95 mm. Ce cadre de la D.T.E. pour sa part reste sensiblement identique à celui de l'an passé. C'est un double berceau tubulaire avec, en place de la triangulation au niveau du bras, une grosse poutre. Le bras lui-même reste classique. Les tubes sont droits et non pas cintrés comme sur la D.T.F. Ainsi l'empattement ne se trouve pas modifié. Il reste de 1 320 mm contre 1 340 mm à la nouvelle D.T.F. De toute évidence, la D.T.E. « cuvée 76 » reste fidèle, dans ses grandes lignes, à la version de l'an passé. Les changements ont surtout porté sur une adaptation de l'esthétique au goût du jour.

En fait, la plus grosse différence par rapport aux anciens modèles est le nouvel habillage et la nouvelle couleur. Côté moteur, pas de gros changements, excepté un carburateur qui n'est plus peint. Cependant, le taux de compression est passé de 6,7 : 1 à 7 : 1, ce qui doit, en principe, se traduire par une augmentation de puissance. A cet égard, le constructeur annonce 13 ch din en sortie de la boîte de vitesses et ce, à 7 000 tr/mn. Par contre, le couple a grimpé à 1,45 kg/m, à 5 500 tr/mn, contre 1,38 kg/mn sur les versions précédentes. Là là

Janvier 1976. Sonato, importateur Yamaha pour la France nous présentait en exclusivité, la nouvelle 125 Yamaha D.T.F. Trail. Le moins que l'on puisse dire est que le succès ne plonge pas les Ingénieurs de Yamaha en léthargie puisque ce modèle était apparu il y a à peine un an. En fait, il semble que Yamaha ait voulu régénérer complètement sa gamme « trail » pour renforcer la position de leader qu'elle a toujours occupé sur ce marché. Désormais les « trails » Yamaha portent sur le flanc la mention « Enduro ». Cela ne signifie pas pour autant que les voilà devenus de vraies bêtes de compétition, capables de rivaliser avec les K.T.M., B.P.S. et autres OSSA. Cependant, cette appellation nous renseigne sur les intentions du constructeur. Celui-ci paraît vouloir s'orienter vers des trails délibérément sportifs. Aussi, les nouveaux modèles héritent-ils de toute l'expérience que possède Yamaha en matière de tout-terrain et de moto-cross en particulier. La 125 DTF apparue l'an dernier illustre déjà cette tendance. La version 76, tout en conservant la même séduction, améliore encore ses performances aussi bien routières que « tout terrain ».

A cet égard chacun pensait au moment de la sortie de cette D.T.F. qu'elle allait remplacer, à plus ou moins brève échéance, le modèle D.T.E. à démarreur électrique. La D.T.E. (« E » comme électrique) semblait, en effet, arrivée à bout de course puisqu'elle était, pour sa part, dérivée des 125 cc A.T., lesquelles séduisent, améliorent ses performances aussi bien routières que « tout terrain ». La D.T.E. poursuit sa carrière. Elle nous revient en 1976. Encore améliorée, encore plus séduisante que par le passé. Au surplus son prix de vente a fondu comme neige au soleil. Si bien que Yamaha propose désormais à tout éventuel acheteur de 125 cc Trail, deux modèles : 125 D.T.F. ou D.T.E.

Lequel choisir ? C'est ce que nous nous sommes efforcés de rechercher, en partant, par un beau matin de printemps pour une balade vers les berges de la Loire. Cette « balade à trois sur 2 Yam » de Paris à Briare avec retour par Glen nous a permis de tester ces mécaniques dans toutes les conditions auxquelles leur vocation les destine. A savoir : ville, route, tout-terrain et même duot. Le fruit de nos observations constitue un essai exclusif de ces deux nouveautés, oh combien intéressantes...

Les Belles de Paris

Les voilà donc ces deux nouvelles Yamaha. Sacrébleu comme elles sont belles les bonnes ! L'importateur, Monsieur Olivier, ne nous avait donc pas menti. La D.T.F. dont nous disposons possède une belle livrée verte. Le réservoir d'un nouveau gabarit encore plus moderne est orné d'une belle bande blanche dans laquelle Yamaha signe son nom. A vrai dire, la nouvelle D.T.F. existe en trois coloris : vert et blanc, blanc avec bande bleue et enfin, une élégante version toute noire, avec bande blanche.

Difficile de faire son choix tant les mariages de couleurs sont séduisants et raffinés. Au client donc de choisir et, comme le dit le proverbe : « De gustibus et coloribus non disputandum ».

Pour la 125 D.T.E. avec démarreur, nous n'avons droit qu'à une seule présentation. Mais quelle présentation ! Songez que la diabolos nous apparaît tout de blanc vêtu. Comme l'une des D.T.F., direz-vous ? Certes, mais ici le réservoir, lui aussi, à la forme new-look, est souligné de la bande rouge aux filets noirs qui orne les machines de compétition Yamaha ou encore la célèbre 125 cc T.Y. Avec, en outre, ses garde-boue blancs et le contraste du cadre noir, la nouvelle D.T.E. est séduisante, agaçante, diablement raffinée. Elle flatte la prunelle et titille les plus bas instincts de possession... Disons-le tout net : tous trois avons eu le coup de foudre pour cette 125 Yamaha D.T.E. Gageons que ce sera le cas pour de nombreux lecteurs. Donc si la D.T.F., dans ses trois versions est belle, son homologue « Electric » l'est plus encore : c'est le raffinement porté à l'extrême.



Les amortisseurs sont identiques mais placés différemment. Sur la D.T.E., plus sportive, ils sont avancés sur les bres oscillant dans le style cross. Le débattement est augmenté, l'amortissement y gagne mais la longévité y perd.



gain est loin d'être négligeable. La nouvelle D.T.F. quant à elle reçoit un nouveau moteur, ou plutôt un moteur dont la puissance est augmentée grâce à l'adoption de nouveaux transferts. Mais la modification la plus radicale concerne la boîte de vitesses, laquelle reçoit trois premiers rapports plus courts : ceux des ancêtres AT2 pour être précis. Pour le reste, nous

essai

www.legendes-yamaha-enduros.com



Lorsque l'on enlève les réservoirs et selles (opérations très faciles), on découvre deux châssis distincts. Celui de la D.T.F. vient du modèle cross. Sa triangulation est très bien réalisée. Sur la D.T.E. le cadre est plus rustique de conception. L'échappement bien que passant latéralement ne gêne pas du tout. Sur les deux machines, le bruit est très discret.

retrovoies le cylindre en alliage léger chemisé, avec vastes ailettes. Ce monocylindre est un super carré avec 56 x 50 mm d'alésage-course. Alimenté par un carburateur Mikuni de 24 mm et comprimé à 6.7 : 1, il délivre 13 ch Din en sortie de boîte. L'allumage est confié à un volant magnétique, tandis que la batterie de 6 volts alimente les accessoires : clignotants, stop, etc.

Équipement complet

Équipement différent. Le moteur de la D.T.E. reprend les mêmes cotes internes. Seul l'étagement de la boîte varie. D'autre part, l'alimentation en courant électrique se fait sous une tension de 12 volts. Cette intensité est rendue nécessaire par la présence du démarreur électrique, ou plutôt de ce dynastart qui ne permet pas de démarrer à froid, mais relance le moteur lorsque l'on cale inopinément. Ceci dit, nos deux Yam se rejoignent dans la qualité de leur équipement général. Il faut apprécier les clignotants, surtout ceux placés à l'avant sur le guidon qui ne risquent rien en cas de chute. Le rétroviseur monté d'origine à droite est très large et particulièrement rigide. Il ne vibre pas. Les cadrans de compteur et compte-tours sont montés séparés. Le premier possède un totalisateur partiel, tandis que le second reçoit trois voyants témoins de phare, de clignotant et de point mort. La selle qui bascule latéralement pour donner accès à l'orifice de remplissage du réservoir d'huile ferme à clef. A proximité de la serrure on trouve même un antivol de casque ! Le bouchon d'essence ferme à clef, tandis que la direction peut être blo-

qué par un antivol bien placé. Notons également que le feu rouge arrière est monté souple sur une plaquette de caoutchouc, ce qui lui permet d'encalsser des chocs d'une certaine amplitude. Signalons aussi que le feu de stop peut être commandé indifféremment par le frein avant ou arrière. C'est une bonne chose en ville. Yamaha a donc particulièrement soigné la finition de ces trails. Nos deux modèles ressemblent ce qui se fait de plus complet en matière d'équipement.

Le départ

C'est le matin, la capitale commence doucement à se gorger de voitures. Sur les quais de la Seine les embouteillages s'intensifient, car un automobiliste a trouvé spirituel de tomber en panne d'essence dans la file du mille... Mais cela ne nous concerne pas, notre objectif à nous est de gagner la Porte d'Orléans et, de là, l'autoroute A6 qui nous conduira vers des lieux moins... encombrés. Il fait relativement clair, mais nous sommes en mars et les célèbres giboulées pourraient bien apparaître.

Les deux machines sont là, prêtes, rutilantes, avec le plein d'essence dans le réservoir (7 litres) et d'huile pour le graissage séparé : (1,2 litre).

Immédiatement on apprécie l'excellente position de conduite procurée par nos deux Yamaha. La selle, dont le rembourrage a augmenté en épaisseur apparaît beaucoup plus confortable que par le passé. Les échappements surélevés sont bien intégrés et ne gênent absolument pas ni le pilote, ni son passager. Mais, ici la palme va à la D.T.F. avec son échappement passant sous le réservoir, pour sortir du côté gauche sous forme d'un « concubine ». Sur la D.T.E. le pot passe simplement sur le flanc droit, mais il ne dépasse pas en largeur. De plus la jambe est protégée par une grille anti-calorifique très efficace.

Au guidon très bien dessiné dorénavant, les poignées et les leviers sont doux. Les pédales pédestres tombent bien sous les pieds et, comme les repose-pieds occupent une position idéale et sont recouverts de caoutchouc, le bilan est parfait. Enfin, presque partout puisque les poignées en caoutchouc sont d'un diamètre trop grand, ce qui diminue un peu la précision de la conduite. On déplore aussi ces repose-pieds passager non amovibles. Sur la D.T.F., surtout, en raison du grand débattement, le passager fatigue un peu des jambes à suivre ainsi les variations de niveau du bras oscillant. Heureusement ce défaut est pallié par un confort de selle excellent et un siège suffisamment long.

Le démarrage met, à nouveau, nos deux modèles d'accord dans la mesure où il est très facile sur l'une ou l'autre. Contact, essence ouverte, starter à froid : et un ou deux coups suffisent dans tous les cas. Cependant, la D.T.E. aura la préférence pour son démarrage. En effet, le kick plus long facilite la manœuvre. Au surplus, il est toujours possible, lorsque le moteur est chaud d'utiliser le dynamar, très pratique. Néanmoins il ne faut pas abuser de cet accessoire, lequel doit davantage être considéré comme un gadget que comme un vrai démarreur électrique. La batterie n'est pas grosse et se vide vite... Moteurs en route, nous apprécions la discrétion des échappements. Yamaha a fait ici un effort méritoire. Nos deux Yamaha ne sont pas plus bruyantes que des mobylettes. A tel point qu'avec le casque il est parfois difficile d'entendre si le moteur tourne ou non. L'intensité sonore est réduite à son minimum, au ralenti comme dans les accélérations. Grâce à un volume d'échappement un peu plus vaste la D.T.E. est encore plus silencieuse que sa sœur. Et comme les moteurs ne vibrent pas et ne claquent pas, nos deux Yamaha nous sont apparues comme des modèles de silence.

Et c'est parti pour une traversée de Paris ! Au hasard des feux rouges le passage ou plutôt la passagère passera de l'une à l'autre des selles afin de nous permettre une comparaison des comportements en duo. Sur ce point, la D.T.F. est légèrement avantagée, en ville, grâce à ses trois premiers rapports plus courts et à une puissance plus franche. Les montées en régime sur la D.T.F. sont maintenant très rapides. Sur ce chapitre l'amélioration par rapport à l'ancienne version est très sensible. La D.T.F. « 76 » est plus puissante et elle accélère avec netteté plus de vigueur. En revanche, le moteur est légèrement plus pointu et il faut parfois conserver le régime pour obtenir une puissance suffisante. Si elle apparaît comme moins impétueuse à l'accélération la version électrique est, par contre, beaucoup plus souple. Cette souplesse est due, pour une certaine part, à la présence du dynamar, lequel engendre une inertie supplémentaire. En outre, le couple est ici légèrement supérieur : 1,45 kg/mn contre 1,40 kg/mn pour la D.T.F., toujours à 6.500 tr/mn.

Néanmoins ces accélérations, il ne faut pas se contenter de les ressentir, il faut aussi les chiffrer. Ici le « 400 m départ arrêté » est d'un grand secours. Assez curieusement nos deux Yamaha ont obtenu la même performance : 20" 2/10 ! Ce chrono réalisé, en solo naturellement, appelle deux remarques. La première est que la nouvelle D.T.F. gagne 1" 2/10 par rapport à l'ancienne version, chronométrée dans un essai comparatif. Un beau résultat ! Seconde remarque la D.T.E. qui n'améliore son chrono que de 4/10 par rapport à l'an dernier est aussi brillante que la D.T.F. Et pourtant, elle donne l'impression d'être plus douce, moins nerveuse... L'explication est simple. La D.T.F. possède trois rapports très courts, ce qui lui donne l'avantage dès les premiers mètres. Mais les 4^e et 5^e rapports sont identiques à ceux de la D.T.E. Il y a donc un léger trou. Par contre la D.T.E. possède une boîte un peu moins courte au départ, mais l'étagement est plus régulier, ce qui lui permet de combler son handicap plus vite dans les derniers mètres.

Conclusion : deux variations sur un même thème donnent finalement des résultats identiques...

Très comparables également apparaissent la douceur et la précision de la sélection. Les vitesses passent très facilement et c'est un plaisir jamais démenti que de jouer de la boîte de vitesses pour se faufiler en ville. Nos deux « sœurs rivales » répondent avec une même docilité aux moindres sollicitations de leurs pilotes. Elles constituent des jouets incomparables en milieu urbain. A noter que le duo ne ternit que très légèrement les prestations. Ainsi avec la D.T.F. il ne faut ajouter que 2" au chrono établi sur 400 m, en duo. Un beau résultat !

Mais les accélérations c'est une chose. En ville il faut surtout pouvoir « arrêter » très promptement. Les obstacles divers et les passants, sans oublier les automobiles, semblent prendre un malin plaisir à surgir inopinément devant vos roues...

En ce domaine nos deux Yamaha ne craignent rien. Nous osons le dire, leur freinage peut être classé parmi ce qui se fait de mieux en 125 cc. Les deux tambours de 130 mm dont elles sont chacune équipées autorisent un freinage particulièrement incisif. Mieux encore, le frein arrière commandé par tringle ne bloque jamais la roue, même sur chaussée humide. La répartition des masses est bien conçue : si bien qu'à aucun moment, même en duo nos engins ne s'écartent sur l'avant. Ainsi pour chiffrer les décéléralions notons que nos deux Yam se sont arrêtées, de 50 km/h à l'arrêt complet, en utilisant les deux freins, sur environ 7,50 m.

Voilà des décéléralions modèles qui représentent un facteur important de sécurité en



Les fourches sont identiques. Ne diffère que la position du garde-boue avant. Sur la D.T.E. il est à ras la roue, ce qui évite bien des projections mais entraîne un risque de « bourrage » en tout-terrain. Le freinage est très puissant. C'est un facteur de sécurité, en ville, comme en tout-terrain.

agglomération. Côté freinage nos deux Yamaha se classent très loin en tête, devant toutes leurs concurrentes ! Avant d'arriver à la Porte d'Orléans, nous avons également eu le temps d'apprécier l'excellente maniabilité de ces motos. Elles se faufilent très facilement le long des trottoirs, entre les voitures et permettent de déjouer, en un temps record, les piéges du trafic. Malgré un guidon type cross qui donne une largeur hors tout assez importante : 850 mm, on passe à peu près partout. Il convient, toutefois de ce méfier du rétroviseur qui sort latéralement. C'est ainsi que nous avons failli, à Denfert, nous faire lyncher pour avoir accroché le sac à main qu'une passante portait en bandoulière...

La route est à nous

Mais nous parlons, nous parlons et voilà quelques minutes que nous sommes arrivés à l'entrée de l'autoroute A6, dite « du Soleil ». Un dernier regard sur la mécanique : tout semble O.K., alors nous mettons le cap vers le Sud. Le trafic est dense sur les premiers kilomètres. Nombreux sont maintenant les passants qui vont travailler en banlieue... Ah décentralisation que de crimes on commet en ton nom !



Malgré la densité de la circulation nous n'avons aucune peine à rouler à environ 80 km/h compteur. L'aiguille du compteur est alors à 6.250 tr/mn sur la D.T.E. et seulement 6.000 sur la D.T.F.

Les premières rampes sont avalées sans problème en solo. Sur la D.T.F. lestée de deux passagers un rétrogradage s'impose lorsque la pente se prolonge.

Mais dans l'ensemble nos machines font preuve d'une bonne endurance et la moyenne ne faiblit pas.

Le confort reste bon, exception faite pour le passager dont les jambes continuent à « faire du yoyo ». Sur les stries antiverglas, les pneus trial ne vont pas sans occasionner quelques louvoiements, en particulier en duo. Cependant, en évitant les coups de guidon trop brusques, les motos conservent une bonne trajectoire, toujours à 75 - 80 km/h. Un bon point pour la rigidité des cadres ! Lorsque la passagère prendra place sur la D.T.E., le tableau se ternira un peu car la machine fera parfois quelques embardées. Manifestement le cadre est légèrement moins rigide ici et atteint ses limites en duo. A moins que ce soit l'empattement plus court ? Vraisemblablement les deux à la fois.

Malgré une vitesse de croisière limitée, le trajet sur autoroute ne nous a pas paru fastidieux. Les suspensions très douces filtrent bien les inégalités et surtout, les moteurs ne vibrent pas, ce qui autorise une conduite très décontractée. Sur ce trajet autoroutier, nous ne sommes pas réellement parvenus à départager nos deux motos. Leur agrément est identique et toutes deux semblent pouvoir tenir indéfiniment un bon 80 à l'heure en vitesse de croisière, en duo comme en solo. L'A 6 est abandonnée à Fontainebleau — péage très peu pour nous ! — et nous attaquons maintenant la RN 7 qui doit nous conduire à Briare.

Vitesse maxi

Avant d'arriver dans la ville célèbre pour son château Napoléonien il est une ligne droite rigoureusement plane sur laquelle il aurait été dommage de ne pas réaliser quelques chronos. Chronos destinés, notamment à évaluer la vitesse maxi. Les « Ponts et chaussées » nous ont d'ailleurs facilité la chose avec leurs bornes kilométriques...

Une seconde fois nous avons une belle surprise : nos deux Yam sont pratiquement aussi véloces : lancés sur 1 km, elles atteignent toutes deux pratiquement un 100 km/h chrono, 98 km/h exactement pour la D.T.F. et 96 km pour la D.T.E. cela, bien sûr en solo. Pourtant, la D.T.E. est légèrement plus lourde : 112 kg à plein, contre 106 à la D.T.F. De plus son moteur de conception plus ancienne paraît moins sportif. Mais les chiffres sont là... il faut cependant apporter une petite remarque qui explique beaucoup de choses : pour faire ces tests de vitesse maxi nous avons décidé de ne pas entrer dans la zone rouge. En effet si le constructeur fixe une zone rouge à un certain régime, il a une bonne raison : assurer la longévité mécanique. Cette restriction n'a pas posé de gros problèmes avec la version « Electric » puisque, à 7.000 tr/mn, nous étions à fond, sans pouvoir aller plus vite. Donc aucun risque de surrégime. Par contre, avec la version F, nous n'étions pas complètement à fond au seuil de la zone rouge. Au prix d'un surrégime il était donc possible de grignoter quelques km/h, donc de dépasser les 100 km/h. C'est cependant un risque que nous n'avons pas voulu assumer. Il est bon néanmoins que le lecteur le sache... En outre, faut-il le répéter ? « qui veut voyager loin ménage sa monture... ». Après avoir laissé les moteurs refroidir un peu après ces sprints chronométrés, nous avons repris la route.

La révision de détail

Une portion de route humide nous a permis de constater que les pneus Dunlop trial te-



naient correctement la route. Leur adhérence est bonne à l'allure à laquelle ils sont utilisés. La grande descente de Bourron nous a permis d'adopter une conduite plus « racing » afin de juger le comportement routier, notamment dans les grands courbes. Le bilan est positif : les deux montures ont viré avec précision. La direction, légère et idéalement équilibrée autorise de nombreuses imprudences car on reprend facilement la trajectoire voulue. Même lorsque la chaussée est dégradée, les courbes sont négociées avec aisance, sans aucune arrière pensée.

Peu à peu nous approchons de Montargis, première étape importante. C'est chez Bernard Marceau, concessionnaire Yamaha réputé et mécanicien émérite de Chalette que nous avons décidé de procéder à une petite révision. Une question nous hante, en effet, depuis le départ : les échappements ne fument pas du tout, alors les pompes à huile sont-elles bien réglées ? La réponse n'est pas sans importance pour la suite de notre voyage...

A la vérité notre inquiétude était sans fondement : les pompes de graissage séparé « Autolube » sont parfaitement synchronisées. Le graissage se fait à merveille et nos moteurs ne reçoivent que la quantité idéale de lubrifiant, d'où l'absence surprenante de fumée.

En fait la révision se résumera à une vérification des bougies et à la tension des chaînes.

Par contre, il ne sera pas possible de trouver un remède au léger manque de progres-

sivité que nous avions constaté sur l'embrayage de ces deux Yam. Il doit s'agir d'un défaut structurel puisque le fonctionnement de cet embrayage est sans problème, seulement, l'attaque est un peu trop franche.

Chez Pierre...

Neutralisation I Sur ces entrefaites, midi sonne et nos estomacs crient famine aspirant à une collation réparatrice... Nos agapes se feront « Chez Pierre », un estaminet « bon-copieux et pas cher » bien connu dans la « Venise du Gâtinais »...

Mais bientôt, il faut reprendre la route, la digestion se fera en selle...

Jusqu'à Briare, la RN 7 est pratiquement rectiligne et n'offre que peu d'intérêt. Les mécaniques tournent comme des horloges helvétiques et ne nous donnent aucun souci. A Briare, voilà la Loire dont les eaux sombres s'écoulent avec vivacité sous les surprenant « Pont Canal ». Voir une péniche passer sur un pont placé au-dessus d'un fleuve, voilà un spectacle qui ne manque pas de surprendre...

De Briare à Gien, une ondée passagère nous apporte la preuve qu'un effort a été fait, chez Yamaha, du côté de l'étalement électrique. Jadis, la moindre goutte d'eau perturbait irrémédiablement le bon fonctionnement du moteur. Sur les « cuvées 76 » ce désagrément n'est plus qu'un lointain souvenir.

Autre constatation : avec son garde-boue surélevé, surtout destiné au tout-terrain, la 125 D.T.F. asperge consciencieusement le visage du pilote, lorsqu'il pleut ou lorsque

l'on traverse une bonne flaque d'eau... Placé à ras la roue, le garde-boue en tôle blanche de la D.T.E. est alors bien plus efficace ! Arrivés à Glen nous avons la possibilité de découvrir, après la ville et la route, la troisième facette de nos Yamaha : le tout-terrain. Manifestement c'est vers une amélioration du comportement dans ce dernier domaine que tendent en ce moment, les efforts de tous les constructeurs de trails. Et là encore, Yamaha arrive à la pointe du progrès technique. Certes l'appellation « Enduro » est plus qu'usurpée mais il n'en demeure pas moins vrai que la D.T.F., autant que la D.T.E. ont un comportement diabotement attachant dès que l'on quitte le bitume.

Nos premiers pas en tout-terrain ont commencé avec une sorte d'entraînement pour le Touquet « 77 ». En effet, que trouve-t-on en bordure de Loire ? Du sable, encore du sable ! Et pour peu que l'on s'écarte un peu des habitations il est possible de trouver des circuits au moins aussi difficiles que celui du Touquet. A quand un enduro géant entre Nevers et Nantes ??? Mais trêve de plaisanterie, revenons à nos Yamaha. Celle-ci dans le sable meuble ne se sent pas trouvées ridicules. Toutefois elles ont une manière radicalement différente de surmonter les difficultés. Ainsi, avec la D.T.F., ses rapports courts et son moteur nerveux un peu pointu, il convient « d'attaquer » pour surmonter les obstacles. Ici l'héritage cross se manifeste clairement. Par contre, la D.T.E. permet de passer en douceur, en souplesse, en jouant du couple. Une conduite trial est davantage de mise. En tout cas, les réactions des deux machines ne sont pas du tout vicieuses et les suspensions continuent à mériter une mention bien, en particulier à l'avant. Cependant, la D.T.E., dans certains passages très meubles est handicapée par les 6,5 kg qu'elle concède à

sa rivale. Lorsque le terrain devient réellement difficile, le pilotage de la « E » requiert davantage d'efforts. Pourtant, dans le sable ou la boue, il n'a pas été possible de dire que le cadre cross de la D.T.F. était supérieur à celui, moins élaboré de la « E ». Encore une fois, une moto c'est un ensemble homogène. Un moteur donné, ne réagit pas toujours de la même manière avec un certain type de châssis. Et ici, l'accord partie-cycle moteur de la nouvelle D.T.E. est excellent.

« A la Souppes »

Naturellement nos essais en tout terrain ne se sont pas bornés à une cavalcade sur le sable. Sur le chemin du retour nous avons fait halte près de Souppes-sur-Loing dans un vaste carrière qui possède un agréable petit terrain de cross, des zones de trial, des rochers, etc. Le coin idéal pour un trail en liberté ! Ici nos deux Yam ont pu donner toute leur mesure. Sur le parcours de cross, la D.T.F. grâce à ses chevaux, ses rapports serrés a pu s'exprimer pleinement. Réagissant comme une vraie machine de compétition elle nous a permis de prendre immédiatement la cadence supérieure. Le débattement augmenté de la roue arrière améliore encore la tenue du train propulseur. En sauts également, les progrès se font sentir. Hélas, chaque médaille a son revers : le rythme s'accélérait grâce à l'amélioration du comportement, mais certains accessoires ne suivent plus. C'est le cas des amortisseurs, lesquels chauffent et perdent vite de leur efficacité. Dans le même ordre d'idées les ressorts de fourche s'affaiblissent un peu en raison de la souplesse de cette suspension. La 125 cc D.T.E. est moins sensible à ces faiblesses dans la mesure où elle reste une machine moins percuteuse. A son guldon, on adapte un style plus coulé, moins nerveux mais

tout aussi efficace. En réclamant moins d'expérience elle permet d'aller tout aussi vite. Et lorsqu'il faut affronter les passages trial, son couple et sa souplesse lui permettent de se tirer très facilement d'affaire. Au surplus, la suspension arrière, certes moins élaborée que celle de la D.T.F. fait appel aux mêmes amortisseurs qui tiennent davantage le coup. Reconnaissons cependant qu'en tout terrain rapide, voire en Enduro, les amortisseurs ne font pas le poids et sont indignes de machines ainsi dénommées. Pour en rester avec la D.T.E., il convient aussi de signaler que le garde-boue avant s'avère, en tout terrain, une gêne lorsque le terrain est gras. La terre reste alors entre le garde-boue et le pneu et la roue peut se bloquer. Un seul remède : passer très vite... Signalements encore que sur l'une ou l'autre des deux D.T., la garde au sol de 250 mm est très suffisante. Enfin, ici plus encore que sur route, nous avons apprécié la discrétion de l'échappement.

Derniers tests

Après cette séance de tout terrain, il nous a fallu à nouveau retendre la chaîne. L'opération est facilement réalisable grâce aux outils disposés dans une petite trousse, sous la selle sur la D.T.F. et dans une boîte à outils sous le filtre pour la « E ». Sur notre lancée, nous avons décidé de nettoyer la cartouche en mousse du filtre à air. Sans le vouloir nous avons mis le doigt sur une différence de conception particulièrement sensible. En effet, le démontage de la cartouche ne prend que 2 minutes sur la D.T.F. en raison d'un filtre à air bien placé et facilement accessible. Par contre, il faut près de 10 minutes sur la D.T.E., car pour accéder au filtre, il faut démonter le réservoir d'huile. Ici la conception commence à dater un peu...

www.legends-yamaha-enduros.com



Heureusement, sur le chemin du retour, alors que la nuit nous a surpris aux abords de Paris, la D.T.E. a redressé la barre en sa faveur grâce à son éclairage nettement plus puissant. Et pourtant, les phares ont le même diamètre ! Mais sur la « E » le circuit électrique est en 12 volts...

Peu gourmandes

Arrivés au bercail après 350 km de pérégrinations diverses, il restait une formalité à remplir : évaluer les consommations d'huile et d'essence. La consommation n'est plus aujourd'hui un problème secondaire, aussi nous avons tenté d'être aussi précis que possible. Ainsi, nous avons obtenu un chiffre de 5,10 litres au 100 pour la D.T.F. et 4,98 litres pour la D.T.E. Précisons que les machines ont pratiquement effectué le même kilométrage et, qu'en outre, elles se sont partagées le transport de la passagère. La différence est insignifiante. Pour ce qui est de l'huile, nous avons obtenu environ 1.700 cc aux 1.000 km pour les deux machines. Que penser de ces chiffres ? Une consommation d'essence comprise autour de 5 litres de super aux 100 km, pour 1.700 d'huile aux 1.000 km, cela constitue une consommation somme toute modeste. De toute évidence, les nouvelles Yamaha ne sont pas gourmandes. Voilà qui dément certains bruits comme quoi l'arrivée des Iranleins...

En vérité, nous n'avons pas spécialement roulé à l'économie. Il sera donc possible d'abaisser ces chiffres, notamment si l'on utilise son trail en majorité en ville. En tout terrain cependant, il faudra considérer 5 litres aux 100 km comme un minimum. En fait, on fera difficilement 100 km de tout terrain avec un seul plein. Mais là nous rentrons dans la spécialisation.

Bilan général

Les machines ayant regagné le port, l'heure est maintenant au bilan général. Avant de différencier les deux machines, voyons leurs défauts et leurs qualités. Les faiblesses d'abord : elles sont peu nombreuses : un kick trop court sur la D.T.F. et des amortisseurs manquant de résistance pour le tout-terrain. En outre, les deux versions ont en commun un embrayage manquant de progressivité. De plus, les ressorts de fourche ont tendance à s'affaïsser en raison d'une souplesse exagérée. Enfin, des poignées plus fines seraient bienvenues.

Au chapitre des qualités, les louanges sont de rigueur. Nous avons apprécié le confort, la finition remarquable, l'esthétique, le brio en ville, la maniabilité, le freinage, les performances, les excellentes prestations en tout terrain, sans oublier la sobriété et l'économie à l'achat. Bravo donc les Yamaha trail 76 qui s'imposent d'emblée parmi les meilleures machines de la catégorie. Quant à déterminer laquelle choisir d'entre la D.T.F. et la D.T.E. c'est très délicat. En fait, la lecture de cet article devrait, par la description du caractère de l'une ou l'autre, vous avoir permis de faire votre choix parmi ces deux versions très brillantes. Disons en substance que la D.T.F., tout en étant plus moderne de conception, a pour elle d'être moins chère et plus sportive. La D.T.E. a, par contre, un charme fou. Elle n'est absolument pas démodée et possède même, outre son esthétique très « In » des arguments comme le dynastart ou l'éclairage en 12 volts. En fait, la version E s'adresse en priorité aux jeunes, à ceux qui achètent un trail pour se faire plaisir, à ceux qui font presque exclusivement de la ville et un peu de route, enfin à ceux qui veulent simplement s'amuser en tout-terrain sans soucis de performances, ou sans posséder de grandes qualités de pilote.

De toute manière et pour conclure : « que l'on mette un F ou un E derrière D.T. peu importe, de toute manière ce sera un bon choix !

fiche technique

125 YAMAHA D.T.E. = 76 »

MOTEUR :

Type et nombre de cylindres : 1 GO monocylindre.
Cycle : deux temps.
Refroidissement : par air.
Alésage : 56 mm.
Course : 50 mm.
Cylindrée : 123 cc.
Taux de compression : 7 : 1.
Puissance 13 ch Din.
Régime : 7 000 tr/mn.
Couple maximum : 1,42 kg/m.
Régime de couple maximum : 6 500 tr/mn.
Allumage : volant magnétique.
Source d'énergie : dynamo-batterie.
Batterie : 12 V.
Lubrification : par pompe séparée, sous pression « autolube ».
Carburateur : Mikuni.
Diamètre de passage des gaz : 24 mm.
Démarrage : par kick et dynastart.

TRANSMISSIONS :

Type : bloc moteur, boîte cinq vitesses.
Transmission primaire : par engrenages hélicoïdaux.
Rapport de démultiplication primaire : 3,895 à 1.
Transmission secondaire : par chaîne.
Rapport de démultiplication secondaire : 2,313 (16/37).

Rapports internes de boîte :

Rapports de boîte	Rapports finals
1. 2,833	25,519
2. 1,875	16,887
3. 1,368	12,325
4. 1,090	9,825
5. 0,957	8,615

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau tubulaire.
Angle de la colonne de direction : 59°
Châsse : 120°.
Suspension avant : fourche téléhydraulique.
Débattement : 120 mm.
Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques.
Débattement : 80 mm.
Réglage de dureté : 5 positions.
Freins : à tambours.
Avant : simple came.
Diamètre du tambour : 130 mm.
Arrière : simple came commandée par tringle.
Diamètre du tambour : 130 mm.
Largeur des garnitures : 28 mm.

ROUES :

Jantes : en acier.
Pneu avant : 275 × 21.
Pneu arrière : 325 × 18.

DIMENSIONS PRINCIPALES :

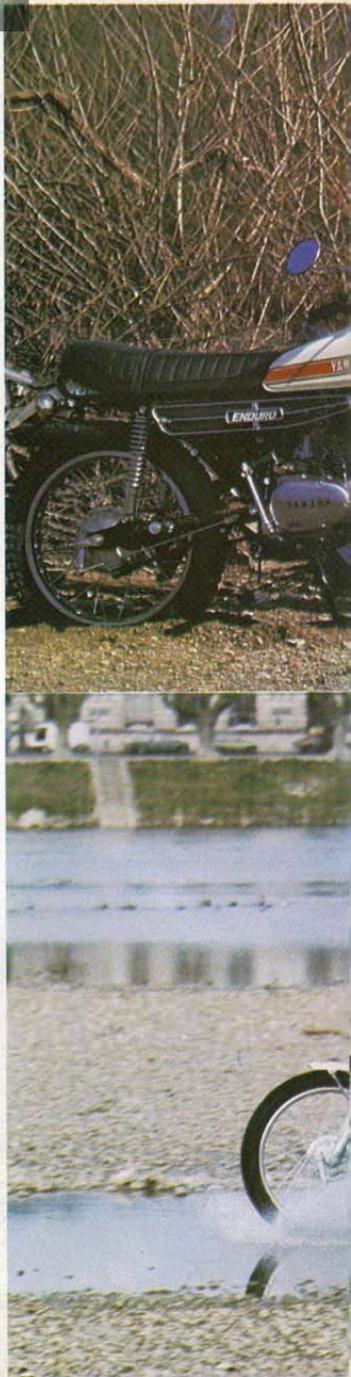
Longueur hors tout : 2 060 mm.
largeur hors tout : 860 mm.
Hauteur hors tout : 1 090 mm.
Hauteur de selle : 910 mm.
Empattement : 1 325 mm.
Garde au sol : 250 mm.

CAPACITES :

Réservoir d'essence : 7 litres.
Réservoir d'huile : 1,2 litres.

IMPORTATEUR : Sonauto, 53-57, rue Marjolain 92300, Levallois Perret.

PRIX : 4 600 F TTC.





www.legends-yamaha-enduro.com

fiche technique

125 YAMAHA D.T.F. "76"

MOTEUR :

Type et nombre de cylindres : 1F. 9 monocylindre.

Cycle : deux temps.

Refroidissement : par air.

Alésage : 56 mm.

Course : 50 mm.

Cylindrée : 123 cc.

Taux de compression : 6,7 : 1.

Puissance : 13 ch Din en sortie de boîte.

Régime : 7 000 tr/mn.

Couple maximum : 1,40 kg/m.

Régime de couple max. : 6.500 tr/mn.

Allumage : volant magnétique, batterie.

Batterie : 6 V.

Lubrification : par pompe, sous pression * autolube *.

Carburateur : Mikuni.

Diamètre de passage des gaz : 24 mm.

Démarrage : par kick.

DÉMARREMENTS :

Type : bloc moteur, boîte cinq rapports.

Transmission primaire : par engrenages hélicoïdaux.

Rapport de démultiplication primaire : 3,895 à 1.

Transmission secondaire : par chaîne.

Rapport de démultiplication secondaire : 2,313 (16/37).

Rapports internes de boîte :

Rapports de boîte	Rapports finals	
1.	3,182	28,657
2.	2,000	18,013
3.	1,369	12,325
4.	1,091	9,825
5.	0,957	8,615

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau tubulaire.

Angle de la colonne de direction : non communiqué.

Angle de braquage : non communiqué.

Chasse : non communiqué.

Suspension avant : téléhydraulique.

Débattement : 120 mm.

Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques réglables.

Débattement : 95 mm.

Réglage de dureté : 5 positions.

Freins : à tambours.

Avant : simple came.

Diamètre du tambour : 130 mm.

Arrière : simple came commandée par triangle.

Diamètre du tambour : 130 mm.

Largeur des garnitures : 28 mm.

ROUES :

Jantes : en acier.

Pneu avant : 2,75 x 21.

Pneu arrière : 3,25 x 18.

DIMENSIONS PRINCIPALES :

Longueur hors tout : 2 065 mm.

Largeur hors tout : 860 mm.

Hauteur hors tout : 1 090 mm.

Hauteur de selle : 890 mm.

Empattement : 1 340 mm.

Garde au sol : 255 mm.

Poids en ordre de marche : 106,5 kg.

CAPACITES :

Réservoir d'essence : 7 litres.

Réservoir d'huile : 1,2 litre.

IMPORTATEUR : Sonauto, 53-57, rue Marjolin, 92300 Levallois Perret (France).

PRIX : 4 400 F TTC.