



ESSAI YAMAHA YZ 125 le LE CROSS... NOUVELLE FAÇON

Yamaha est une marque qui s'est toujours imposée par ses succès en compétition et par ses initiatives osées. Ce sont les premières motos de cross de la marque qui ont inauguré un système de suspension arrière reprenant des idées très anciennes déjà apparues sur des motos européennes de l'avant-guerre, mais en adaptant l'amortisseur unique à la technologie moderne. Le Cantilever fut, en son temps, d'une grande originalité, sinon de la meilleure efficacité : car la roue arrière manquait d'adhérence sur les pistes bosselées et dans les sauts et descentes il fallait avoir une certaine habitude du système pour ne pas passer devant le guidon. Bref le Cantilever fut un admirable succès publicitaire, mais il fut rapidement dépassé dans son efficacité réelle par la concurrence qui adopta, Kawasaki en tête, l'amortisseur unique avec amortissement progressif. L'idée a fait son chemin, il n'est plus aujourd'hui de constructeur qui n'élabore son système. Yamaha n'a pas voulu rester en retrait et la gamme cross 1982 sort avec une toute nouvelle suspension arrière. Désormais le monoshock travaille avec progressivité.

La 250 YZ 82 vous a été présentée dans MTT numéro 39, voici aujourd'hui le tour de la 125. Le moins qu'on puisse dire c'est que la

machine a subi une très sérieuse cure de rajeunissement, aussi bien en ce qui concerne la présentation que l'efficacité.

Le cadre simple berceau est construit en tubes d'acier haute résistance. Le bras oscillant en aluminium coulé possède une section en I et agit sur un amortisseur unique placé parallèlement en position de repos (l'ancien amortisseur du Cantilever était lui aussi dans cette position). L'innovation c'est qu'aujourd'hui la transmission des efforts à partir du bras oscillant se fait à l'aide d'un jeu de biellettes et que là est tout le secret puisque l'enfoncement de l'amortisseur devient progressif. Le débatement à la roue arrière est de 310 millimètres pour 300 millimètres à la roue avant. La fourche est de type télescopique désormais classique, avec système de gonflage d'air et axe de roue avant déporté. Les roues sont de dimensions standard : 4.00-18 à l'arrière et 3.00-21 à l'avant. Les jantes sont en alu ainsi que les moyeux des freins à tambour. Pour les commandes la nouvelle YZ 125 est bien parée. Tout est japonais, donc d'excellente facture et la poignée de gaz est désormais à tirage rectiligne, et s'ouvre entièrement en un quart de tour. Les repose-pieds repliables sont en acier très bien crantés. Le sélecteur en aluminium est lui aussi

repliable et bien protégé en cas de chute. A droite la pédale de frein est bien crantée elle aussi de sorte qu'elle ne glisse pas sous la botte. Les formes de cette nouvelle 125 sont résolument «grand prix». L'ensemble selle réservoir est de toute beauté. La selle rouge vient d'ailleurs recouvrir la partie arrière du réservoir pour favoriser les déplacements du pilote d'avant en arrière. Le réservoir a une contenance augmentée par rapport à celui de l'an dernier : 8,2 litres au lieu de 7 seulement. Les garde-boue sont très bien dessinés et offrent une bonne protection, les plaques latérales ont un nouveau dessin presque carré et la plaque avant a été sérieusement travaillée pour permettre le refroidissement du petit radiateur qu'elle dissimule. On le voit l'esthétique et la partie-cycle n'ont plus rien à voir avec ce qu'on a pu connaître jusqu'à l'an dernier. Il en est de même du moteur à refroidissement liquide. Tout a été modifié pour la mécanique. Le nouveau moteur adopte le système YPVS (Yamaha Power Valve Système) qui consiste en une soupape rotative qui réduit plus ou moins la lumière d'échappement en fonction des nécessités afin d'améliorer les résultats à bas et moyen régimes. Bien sûr l'admission comporte toujours une boîte à

clapets et se fait par l'intermédiaire d'un carburateur Mikuni de 34 millimètres. L'air est filtré dans un boîtier équipé d'une mousse en polyuréthane placée derrière un carter du côté gauche de la moto. Comprimé à 8,2 ce moteur développe 31 chevaux à 11500 t/mn et 1,95 mkg à 11000 t/mn. On voit que le couple maxi se situe très haut. L'échappement de la 125 YZ n'est pas très volumineux et s'intègre bien à l'ensemble du moteur. Un petit silencieux débouche à peine derrière la plaque latérale. Toute la transmission a été également redessinée avec un nouvel étagement de boîte et avec un embrayage réduit en poids, et rendu plus doux par des ressorts à tarage inférieur. La transmission secondaire de la Yamaha se fait par chaîne. Le guidage est très sérieux et comporte une roulette en nylon sous l'attache du bras oscillant, un patin

sur la partie supérieure et un important sabot à côté de la couronne.

PRISE EN MAINS

La Yamaha 125 YZ nous a posé quelques problèmes pour sa mise en route. Il nous a fallu longuement kicker avant que le moteur ne consente à démarrer mais peut-être était-ce là une particularité de cette machine qui était alors toute neuve. Le niveau sonore de l'échappement est correct pour une machine de cette catégorie et les bruits mécaniques sont minimes, d'autant plus qu'ils sont «piégés» par le refroidissement liquide. Après quelques minutes de chauffe on peut s'installer aux commandes pour goûter le confort. Mais la première constatation étonnante qu'on fera concerne la hauteur de selle. Elle est très basse et de ce fait tous les pilotes pourront s'installer sans

aucune gêne sur cette moto. Enfin toutes les commandes sont parfaitement situées.

LIGNES DROITES

A l'usage la YZ 125 de 1982 n'a plus rien à voir avec l'ancien modèle. La puissance ne paraît pas avoir évolué mais la souplesse s'est considérablement accrue. Pourtant ce n'est pas le moteur qui apporte le plus d'étonnement. En effet il faut rouler pour s'apercevoir que la motricité de la roue arrière est assez phénoménale. En effet quelle que soit la piste, la YZ 125 avale parfaitement les petites bosses ou les trous avec une égale constance. Alors que par le passé l'adhérence se perdait sur chaque bosse (cela s'entendait très bien car le moteur ne s'arrêtait pas de «chevroter» désormais le son n'est plus modulé mais se poursuit sur une note soutenue, preuve qu'il n'y a plus de





18

YAMAHA

125

18

PIRELLI



perte d'adhérence. A ce titre la valeur du système Monoshock progressif comparé au Cantilever apparaît le plus clairement du monde. Au freinage c'est la même chose. La roue arrière reste littéralement collée au sol et l'efficacité est parfaite. A l'avant la fourche absorbe bien sans jamais talonner. Ainsi, à l'accélération comme au freinage, la 125 YZ ne se laisse jamais prendre en défaut.

GRANDES COURBES

Là aussi l'YZ 125 se sent très à l'aise. Elle permet tout au pilote qui peut, à loisir, rester debout ou s'asseoir sans que la trajectoire ne soit affectée sur quelque terrain que ce soit. La souplesse du moteur permet pas mal de fantaisies pour un 125 et cela est fort agréable. Désormais il n'est plus nécessaire de tomber plusieurs rapports pour ressortir d'une courbe rapide et on peut bien plus facilement rouler sur le couple. Ne croyez tout de même pas que ce soit un moteur de trial. C'est un moteur de cross et la souplesse est tout de même relative. La roue arrière ne se dérobe absolument pas de la trajectoire choisie et la roue avant offre un modèle de guidage. Dans les freinages la moto ne bronche pas. Là encore la 125 YZ est à la hauteur mais on pourra regretter qu'elle ne bénéficie pas à l'avant d'un frein à double came comme sa grande sœur la 250 : le freinage en aurait été encore amélioré.

COURBES SERRÉES

En général dans les courbes serrées prises relativement à basse vitesse, le moteur est déterminant. Celui de cette moto se sort vraiment très bien de ce type de difficulté. La puissance et la souplesse font de cette moto un véritable boulet de canon. On ne

trouvera rien à redire à la partie-cycle : l'arrière fait toujours très bien son boulot et l'avant montre simplement une toute petite tendance à engager. Ce phénomène se produit au moment où vous êtes encore légèrement en freinage, donc à l'entrée de la courbe, mais très vite la moto se stabilise et dès que l'arrière s'écrase un peu, le problème disparaît. Aucun organe tel que l'échappement, le réservoir ou le moteur ne vient gêner le pilote dans les manœuvres. Au contraire l'avancée de la selle lui permet même de toujours trouver la meilleure position possible. En outre, lors des violents freinages qui précèdent les entrées de courbes serrées, cela lui évite de venir se taper certaines parties sensibles de son anatomie dans le réservoir... Les dames ne peuvent pas savoir.



DESCENTES RAPIDES

Une nouvelle fois on appréciera l'extraordinaire évolution du nouveau modèle YZ. Quelle que soit la position choisie, quel que soit le dosage d'accélération, la 125 YZ de 1982 absorbe très bien les marches, les pierres roulantes, les ornières dans les descentes les plus rapides. Elle se rétablit d'elle-même sur ces obstacles, sa tenue de cap est exceptionnelle et on ne note pas la moindre réaction négative des suspensions. Simplement le freinage de l'avant paraît un peu juste : que voulez-vous avec de tels engins on devient difficile...

MONTÉES

C'est la motricité qui l'emporte. La roue arrière est constamment en adhérence et la roue avant survole littéralement les obstacles. Le moteur relativement souple pardonne éventuellement bien des erreurs de pilotage et la puissance permet de s'attaquer au plus impressionnantes grimpettes sans le moindre complexe.

SAUTS

Pour résumer le comportement de l'YZ 125 dans ce genre de difficulté, on pourrait employer une formule lapidaire : «R.A.S.». En effet il n'y a rien à signaler, pas le moindre choc à la réception, pas le moindre déséquilibre lors du décollage, pas la plus petite tendance à passer par devant comme c'était le cas avec les Cantilever. Simplement la machine décolle, conserve sa trajectoire en l'air, atterrit, se réceptionne, colle de nouveau au sol sans le moindre travers, reprend son adhérence et poursuit toujours dans sa trajectoire. On peut attaquer les tremplins dans n'importe quelle position. Finis les looping improvisés.

CONCLUSION

Les qualités de la nouvelle 125 YZ Yamaha sont très nombreuses. L'esthétique vous laisse pantois, la souplesse du moteur est remarquable, la puissance ne l'est pas moins, la tenue de piste de tout premier ordre et, par sa selle basse, la moto s'adresse à n'importe quelle catégorie de pilotes. Pour les défauts, en y réfléchissant bien, on ne trouvera à signaler que des mises en route à froid délicates, un freinage de l'avant perfectible et, certainement, une bonne complexité mécanique. Mais on retiendra surtout que la nouvelle YZ n'a plus rien à voir avec les modèles antérieurs. En plus de ses qualités pures sur la piste, cette moto bénéficie d'un atout important auprès de la clientèle, une ligne très réussie, très «Grand Prix Replica» qui risque de faire craquer beaucoup de candidats acheteurs.

Texte : G. Ehlinher

Photos : J.M. Pandolfi.

FICHE D'ESSAI MOTO TOUT TERRAIN

MARQUE **YAMAHA**

MODELE **125 YZ 1c.**

MOTEUR

Mise en route: **DELICATE**
Puissance: **REMARQUABLE**
Souplesse: **TRÈS BONNE**
Vibrations: **LEGERES**
Bruit mécanique: **NON**
Bruit d'échappement: **NORMAL**
Access. bougie: **BONNE**
Access. carburateur: **BONNE**
Access. allumage: **SOUS CARTER**
Étanchéité filtre à air: **BONNE**

TRANSMISSIONS

Embrayage

Progressivité: **EXCELLENTE**
Tendance à patiner: **NON**
Échauffement: **NON**

Boîte

Étagement: **TRÈS BON**
Démultiplication: **SELON CIRCUIT**
Mécanisme de sélection: **TRÈS BON**

Secondaire

Réglages: **VIS. CONTRE-ÉCROU**
Guidage de la chaîne: **GUIDE**
+ PATINS

ELECTRICITE

Allumage: **ELECTRONIQUE**
Faisceau: **TRÈS BIEN**

FINITION

Esthétique: **SUPERBE**
Peinture: **BONNE**
Soudures: **BELLES**
Garde-boue: **PLASTIQUE SOUPLE**
Réservoir: **PLASTIQUE SOUPLE**

COMMANDES

Gaz: **RECTILIGNE**
Starter: **AU CARBU**
Débrayage: **SOUPLE**
Sélecteur: **BIEN PLACÉ**
Frein AV: **DOUX**
Frein AR: **TRÈS BIEN PLACÉ**
Kick: **BIEN**
Poignées: **ACCROCHELISES**
Guidon: **TRÈS BIEN**

SUSPENSIONS

Avant

Marque: **ORIGINE YAMAHA**
Amortissement: **CORRECT**
Souplesse: **REMARQUABLE**
Débattement: **300 mm**

Arrière

Marque: **AMORTISSEMENT PARFAIT**
Souplesse: **REMARQUABLE**
Débattement: **310 mm**

Accord AV/AR

Accord: **PARFAIT**

FREINS

Avant: **MANQUE UN PEU DE PUISSANCE**
Arrière: **BIEN**

PNEUS

Avant: } **BIEN**
Arrière: }

COMPORTEMENT

1. Cross/Enduro

Hauteur de selle: **TRÈS BASSE**
Position: **TRÈS BONNE**
Confort: **EXCELLENT**
Garde au sol: **SUFFISANTE**

Tenue

A l'accélération: **BONNE**
Au freinage: **EXCELLENTE**
En ornières: **SANS PROBLÈME**
Sur piste bosselée: **TRÈS BIEN**
En grandes courbes: **PARFAITE**
En virages serrés: **AGILE**

Maniabilité

A basse vitesse: **BONNE**
Rayon de braquage: **SUFFISANT**

Vulnérabilité

En cas de chute: **POMPE À EAU**

2. Trial

Position: **BIEN**
Confort: **BIEN**
Garde au sol: **BIEN**
Adhérence: **BIEN**
Délestage roue AV: **BIEN**
Rayon de braquage: **BIEN**
Maniabilité: **BIEN**
Stabilité: **BIEN**
Marches: **BIEN**
Interzones: **BIEN**

Vulnérabilité

En cas de chute: **PROTECTION SABOT**

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

YAMAHA À REFROIDISSEMENT LIQUIDE

Cycle: **2 TEMPS**
Distribution: **REED-VALVE**
Graissage: **SÉPARÉ**
Nombre de cylindres: **1**
Cylindrée: **123 cm³**
A x C: **56 x 50 mm**
Compression: **8,2**
Allumage: **ELECTRONIQUE**
Carburateur: **MIKUNI YM 34 SS**
Puissance: **31 ch. à 11500 t/min**

TRANSMISSIONS

Primaire: **ENGRENAGE**
Embrayage: **MULTIDISQUE/HUILE**
Boîte: **6 RAPPORTS**
Secondaire: **CHAÎNE**

PARTIE CYCLE

Cadre: **SIMPLE BERCEAU DÉDOUBLÉ**
Suspension AV: **TELESCOPIQUE**
Suspension AR: **MONO-SHOCK**
Pneu AV: **3.00 x 21**
Pneu AR: **4.00 x 18**

Frein AV: **TAMBOUR**
Frein AR: **TAMBOUR**
Longueur: **2150 mm**
Hauteur de selle: **1465 mm**
Empattement: **350 mm**
Garde au sol: **92 kg**
Poids sur l'AV: **350 mm**
Poids sur l'AR: **350 mm**
Capacité réservoir: **8,2 LITRES**
Prix: