

essai 125 YAMAHA

une tout terrain avec un démarreur! ce n'est pas un gag

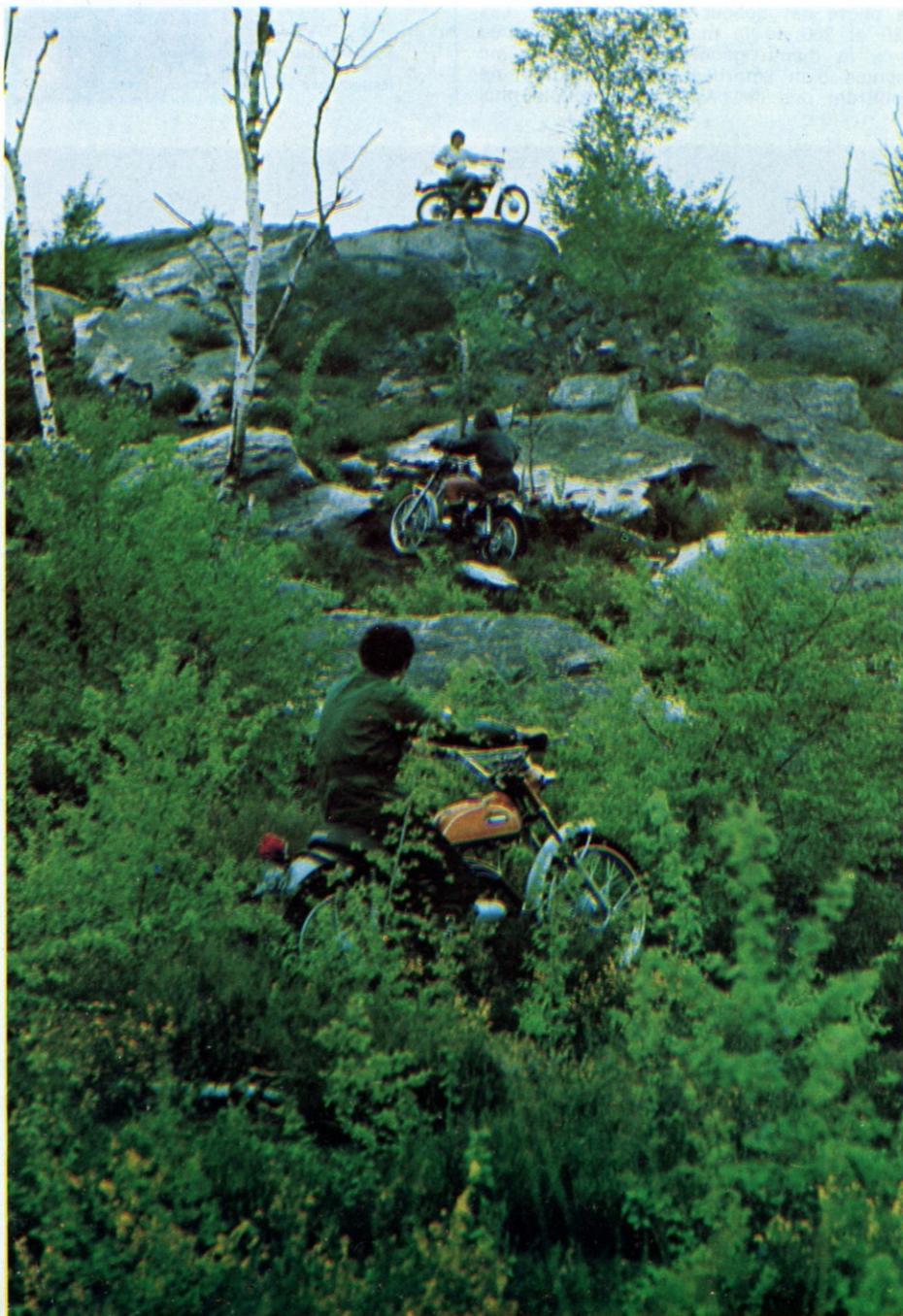
par D. Bernardin

La nouvelle 125 trail-bike de chez Yamaha a été pourvue, à la place du volant magnétique qui l'équipait jusque là, d'un Dynastart, simple dynamo reversible. L'autolube, l'équipement électrique complet (clignotants, stop, etc.) et ce fameux démarreur la mettent à la pointe de la technique moto, alors que les machines tout-terrain sont généralement frustes. Sa présentation en vieil or (réservoir) gris métallisé (gardeboue) et noir (cadre et selle), ses chromes, dénotent également un souci de finition et d'esthétique inconnu chez la concurrence. Tout ceci est bien beau direz-vous, mais est-ce que ce n'est pas au détriment des qualités requises pour le tout-terrain.

Une élégante qui n'a pas peur de se salir

Le luxe se marie mal avec la gadoue. Ou alors vous faites comme moi. Vous prenez une 125 AT1, vous la menez au bois et vous tentez de rouler partout. Faites comme moi jusqu'à un certain point : tâchez de ne pas faire un soleil comme celui que j'ai réussi à Buc. Ce n'est rien, c'est le métier qui rentre. Mais le sort s'acharne sur les essayeurs de Moto Revue lorsqu'ils essayent des AT1. Mallet, en 70, lors du précédent essai, avait lui aussi été à la gamelle. Ne me faites cependant pas mettre la machine en cause ; elle n'y est pour rien, sauf peut-être parce qu'elle incite à une excessive confiance en soi.

En effet cette 125, avec une fourche avant à grand débattement, très rigide, souple et bien amortie, d'excellents éléments de suspension arrière réglables en trois positions, un cadre rigide et des pneus très corrects, est une machine très sûre. Elle a par ailleurs d'excellents freins qui n'ont pas l'air de souffrir excessivement des passages dans l'élément liquide et une épure de direction tendant à la stabilité (j'y reviendrai). Tant et si bien que même sans une grande expérience on peut foncer dans les chemins, même lorsqu'ils sont relativement difficiles. Ça saute, ça dérape, ça se met en travers au freinage comme une grande. Mais pour tout dire, fort de mon expérience et de mes contusions, je vous recommande la conduite coulée. Là aussi le comportement de l'AT1 ne souffre aucun reproche et finalement, en évitant les pertes de temps dues aux récupérations catastrophiques, on roule aussi vite sinon plus. Que les chemins soient un tant soit peu plus faciles et l'on peut même rouler en duo. Le confort



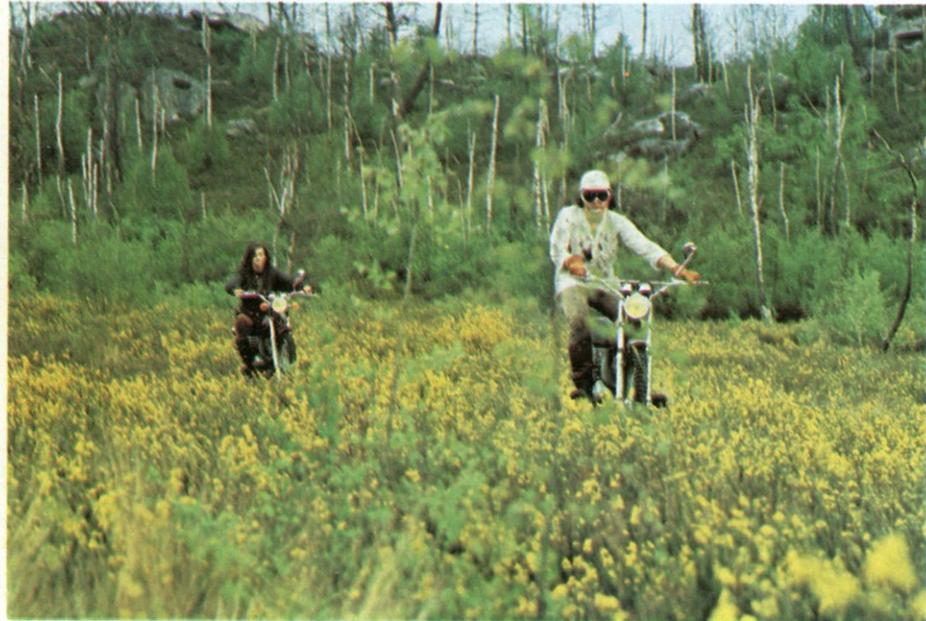
du passager est plus qu'acceptable, et si le pilote se maintient correctement dans les tours il peut même gravir de bonnes pentes.

Quelques défauts

Malheureusement cette moto n'a pas que des qualités. Elle a, comme toutes les Yamaha tout-terrain, une position inhabituelle. Cela tient presque uniquement à la forme du guidon dont les poignées sont tournées vers le haut et vers l'intérieur. Je préférerais (je ne pense pas être le seul) un guidon tout aussi haut, mais où les mains tombent à plat. A mon goût, les repose-pieds sont aussi un peu trop avancés. Or, si les caractéristiques que donne l'épure de direction sont excellentes pour rouler vite on ressent une lourdeur certaine à basse vitesse. Cette lourdeur relative est évidemment accentuée lorsque le pilote est debout sur la machine. Les 250 et 360 de la marque, qui ont à peu près la même géométrie et sont même munies d'un amortisseur de direction, ne souffrent pas de cela, car le couple plus

essai 125 YAMAHA

La 125 AT1 à démarreur électrique a un moteur à peine plus large que l'ancien modèle à volant magnétique. Remarquez les amortisseurs arrière réglables et les repose-pieds repliables.



important allège l'avant dès que l'on ouvre les gaz sur les premiers rapports. Côté direction, toujours lorsque l'on évolue à basse vitesse (entre des rochers par exemple), on peut dans les circonstances extrêmes manquer de braquage. Le rayon de braquage est néanmoins tout à fait suffisant pour faire demi-tour dans un chemin et pour les évolutions les plus courantes.

Je ne perds pas de vue en effet que la 125 AT1, comme les modèles plus importants de la marque, n'est ni une machine de trial, ni une machine de cross, ni même une machine de régularité, quoique son comportement la rapproche finalement de ce type. Ce n'est en rien une moto de compétition.

Le démarreur : extraordinaire

Dans cet esprit le démarreur trouve parfaitement sa place (en trial qui ne l'apprécierait) ; le débutant qui cale facilement, le pilote plus expérimenté qui se lance à l'assaut d'une difficulté au-dessus

de ses forces trouvent, en dernier recours, la voie du salut. Le pouce droit appuyé négligemment sur le bouton de démarreur et le moteur reprend vie immédiatement. Bien des échecs seraient évités si les trialistes avaient à leur disposition ce merveilleux instrument. Pour le randonneur c'est beaucoup plus qu'un gadget. C'est presque une incitation à chercher la difficulté, à essayer l'impossible.

Les rapports de boîte ont changé par rapport à l'ancien modèle : une première plus courte, une deuxième et une troisième qui la suivent d'assez près permettent, avec la démultiplication d'origine (15x45), de gravir des côtes à fort pourcentage. A ce point que l'aptitude en côte dépend finalement de l'habileté du pilote. J'ai eu tendance, au début de l'essai, à prendre beaucoup d'élan, trop même, car cette 125 est à l'aise dans n'importe quelle rampe abordable dans un esprit de promenade, sportive certes puisqu'il s'agit de moto, mais décontractée tout de même.



Moteur : un peu pointu

Toujours du même point de vue du « touriste de tout-terrain », on peut faire quelques reproches au moteur. Sa puissance est un peu faible à bas régime. Il serait agréable de disposer d'un moteur plus souple, quoique ce souhait soit difficile à exaucer. Si l'usine m'entend, voilà comment je définis ce moteur hypothétique : la même puissance maximum et plus en bas, mais surtout que cette puissance en bas ne soit pas assortie d'un surcroît d'inertie car les accélérations en souffriraient. Qu'on me comprenne bien, je ne souhaite absolument pas que la 125 AT1 soit livrée avec un moteur de trial, mais simplement qu'elle soit plus docile.

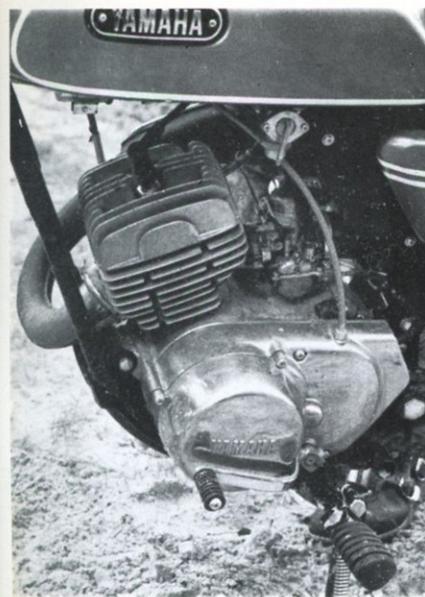
Il ne s'agit même pas ici d'un reproche car on sait la difficulté qu'il y a d'obtenir de bonnes caractéristiques à bas régime en même temps qu'une puissance élevée en haut sans que la consommation et le bruit soient accrus.

Un oubli : Les Gripsters

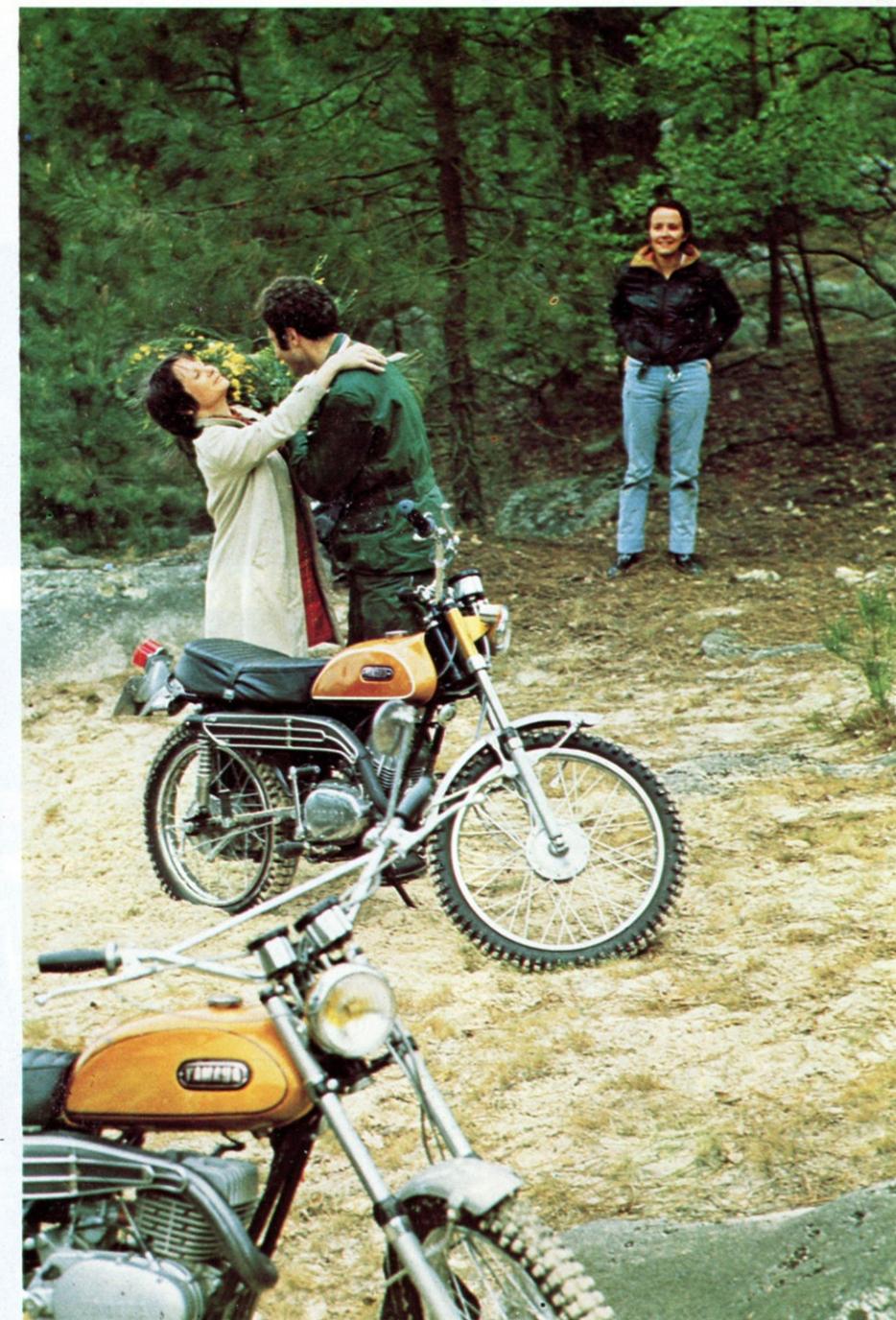
L'absence de gripster, en particulier sur le pneu arrière, est par contre plus critiquable. Malgré une puissance modérée, le fait que les premiers rapports sont courts et que la force de traction à basse vitesse est considérable rend, à mon avis, cet accessoire indispensable. D'autant que la recherche de l'adhérence sur les terrains gras et sableux rend le gonflage à basse pression nécessaire, avec tous les risques que cela comporte. Par contre, puisqu'il s'agit ici des roues, on peut féliciter le constructeur de n'avoir pas cédé à la mode et d'avoir monté de robustes jantes en acier.

Les moyeux freins sont des modèles d'efficacité et de progressivité. Le freinage n'a évidemment pas la puissance d'arrêt que l'on demande à une machine routière. Et c'est tant mieux, car dans les conditions d'adhérence précaire des chemins forestiers on n'a que faire de double comes au caractère violent. Mais les freins Yamaha (cela se retrouve sur les autres modèles de trail-bike de la marque) ne pèchent pas

essai
125
YAMAHA



Le moteur vu côté sélecteur et dynamo. Il est alimenté par un carburateur Mikuni de Ø 24 mm et graissé grâce au système Autolube.



essai 125 YAMAHA



Le tableau de bord est aussi complet que celui d'une machine de tourisme. Les leviers à boules et les poignées anti-dérapantes sont bienvenues. Le réservoir est aussi agréable à l'œil qu'à la conduite.



par le défaut contraire. Cela est assez rare pour être relevé. Ajoutez que la puissance du freinage varie selon la pression sur la commande (cela est vrai même pour le frein arrière, un joli moyeu déporté) et qu'après plusieurs passages dans l'eau l'efficacité des moyeux n'est guère affectée. Voilà brossé le tableau idyllique dont rêvent tous les pilotes de tout-terrain, rarement satisfaits sur ce plan.

Un réservoir fonctionnel

Nous pouvons accorder un autre accessit à Yamaha pour son réservoir. Non seulement il est joli mais il est très fonctionnel. Sa contenance, 7,2 litres, ne l'empêche pas d'être de petites dimensions, d'être étroit et doucement arrondi à l'arrière. Cette caractéristique est particulièrement bienvenue lorsqu'il s'agit de charger l'avant (montées, ornières) ou lorsque des décélération brutales précipitent le pilote vers le réservoir.

La selle procure un confort rare sur une moto tout-terrain. Ses vastes dimensions, ses bourrelets anti-dérapants permettent d'adopter la meilleure position et de la conserver. Par ailleurs rouler en duo, même en terrain varié, n'a rien d'une performance sportive exceptionnelle.

Son poids : justifié

Tous ces points positifs pèsent lourd dans la balance, au sens propre comme au sens figuré. C'est pourquoi il serait malvenu de reprocher son poids à la Yamaha 125 Trail. Ses 94 kg sont entièrement justifiés par son équipement très complet, sa conception robuste, son confort et son démarreur.

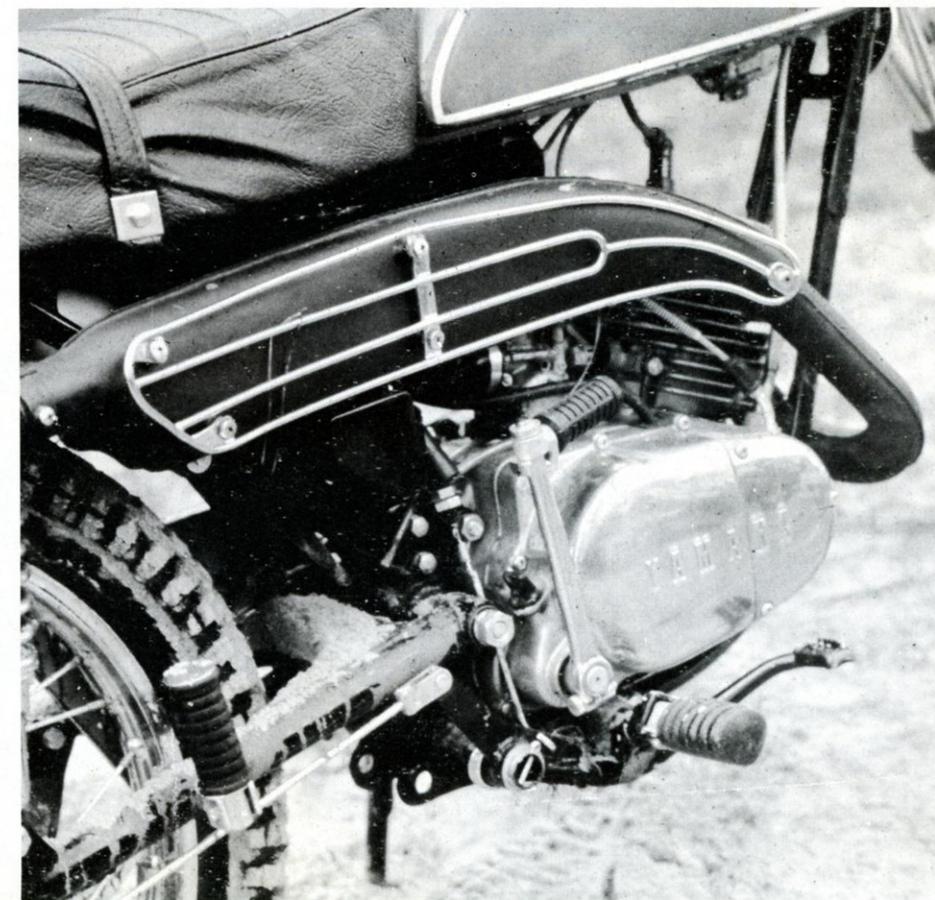
Des succès en compétition... mais une toute autre destination

En somme cette machine m'a démontré qu'elle était tout à fait au point pour sa destination : le tout-terrain en tant que promenade sportive. Dans cet esprit il lui manque un petit porte-bagages pour transporter les casse-croûtes. Mais tant de machines de tourisme ne sont pas munies de cet accessoire indispensable qu'on ne saurait être trop sévère dans son cas. La finition extrêmement sérieuse comporte tout ce qui est nécessaire, et l'on note quelques astuces bienvenues comme un petit bloc de caoutchouc sur l'articulation du bras oscillant, à l'endroit où la chaîne frotte lorsqu'elle est détendue, une suspension de la batterie (12 V - 7 Ah) sur silent-blocs, des rondelles de caoutchouc entre les garde-boues et leurs fixations, une fixation du pot d'échappement par deux ressorts, un compteur et un compte-tours très lisibles fixés élastiquement et un aspect général qui montre bien le soin de la réalisation.

Il est bien dommage de salir et de maltraiter une telle machine, bien qu'elle y résiste vaillamment. Alors, bien qu'une 125 modifiée et kitée (18 ch) fasse la loi dans les moto-cross de la catégorie en Belgique (aux mains de Félix Verhoven), bien que la 175 de Bob Gollner obtienne d'excellents résultats en Angleterre dans les difficiles trials de ce pays, je crois qu'il faut la rendre à sa destination : l'usage mixte, bitume et chemins. Car finalement sa destination est d'être une luxueuse utilitaire la semaine et une machine sportive le dimanche. Elle remplit parfaitement ce programme. ➔



Le moteur du côté du pot d'échappement : un volumineux silencieux en forme de pot de détente. Sous la partie avant du carter latéral se cache la pompe de lubrification séparée.





fiche technique

125 YAMAHA

125 AT1

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :

Type : Monocylindre 2 temps

Admission par le piston

Balayage à 4 transferts

Alésage : 56 mm

Course : 50 mm

Cylindrée : 123 cc

Rapport de compression :

7,1 à 1 (8,0 à 1 avec kit GYT)

Puissance : 11,5 ch à 7.500

tr/mn (18 ch à 8.500 tr/mn avec kit GYT)

Couple maxi : 1,17 mkg à 6.000

tr/mn (1,57 mkg à 7.500 tr/mn avec kit GYT)

Carburateur : Mikuni Ø 24 mm

Lubrification : Autolube

Mise en route : démarreur

électrique et kick starter

Batterie : 12 V 7 Ah rechargée par dynamo

	Rapport de boîte	Pourcentage	Rapport final
1 ^{re}	3,182	25,1 %	37,168
2 ^e	2,000	40,0 %	23,364
3 ^e	1,368	58,5 %	15,980
4 ^e	1,000	80,0 %	11,682
5 ^e	0,800	100 %	9,345
Rapport final :	45/15 = 3,00		

TRANSMISSIONS :

Primaire : par engrenages

Rapport : 74/19 = 3,894

Boîte : 5 rapports

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau tubulaire

Pneus, AV : 2,75 x 21

AR : 3,25 x 18

Suspensions,

AV : télescopique

AR : oscillante éléments réglables

Longueur HT : 1.960 mm

Largeur HT : 910 mm

Hauteur HT : 1.090 mm

Empattement : 1.285 mm

Garde au sol : 225 mm

Angle de direction : 60,5°

Chasse : 120 mm

Braquage : 49° à droite et à gauche

Contenance des réservoirs :

Essence : 7,2 l

Huile : 1,2 l

Poids : 94 kg

PERFORMANCES :

Vitesse maximum :

100 - 105 km/h

PRIX : 3.790 F T.T.C.



Moto revue



**trois
essais**

**125 Yamaha AT I
450 Ducati Scrambler
500 Seeley Condor**

Motocyclistes sages au Japon

Les Choppers

l'art de conduire

**au Japon
comme en
France la moto
instrument
d'évasion**

spécial été / n° 2035 / 6 f



Ambiance au Japon

Directeur de la Publication :

M. Casanovas

Président du Comité

de Rédaction :

Serge Pozzoli

Rédacteur en Chef :

Bruno Nardini

Rédaction-Photographie :

R.C. Delefosse,

Ch. Bourgeois,

D. Bernardin,

F.-M. Dumas,

Ph. Folie-Dupart

Conception Graphique,

Direction :

Claude Porchet

Adjoint : J. Pesquet

Assistant : G. Bailleux

Correspondants à l'étranger

Angleterre : M. Woollett ;

Espagne : J. Forcano ;

Hollande : C. Verburg ;

Italie : R. Patrignani ;

Tchécoslovaquie : P. Husak

Administration, Rédaction,

Publicité :

MOTO-REVUE,

103, rue La Fayette, Paris 10^e ;

Tél. : 878-99-26 et 99-27

C.C.P. : 1 159-15 Paris

Abonnements : France 24 n° : 49 F ; 50 n° : 86 F

Etranger : 24 n° : 59 F ;

50 n° : 106 F

Ce numéro : 6 F

103, rue La Fayette - Paris-10^e
tél. : 878-99-26

PROMENADE EN SOUS-BOIS	couverture	
	photo d. bernardin	
EDITORIAL	b. nardini	15
ESSAI 125 YAMAHA TRAIL-BIKE	d. bernardin	17
Une tout-terrain avec un démarreur !...		
HARLEY-DAVIDSON	f.m. dumas	25
La moto-voiture	photos a. avenel	
ART ET DEUX ROUES	b. nardini	28
Des interprétations étonnantes !...		
FIGURES DE GRAND PRIX	r.c. delefosse	30
Crossmen célèbres		
ESSAI 450 DUCATI SCRAMBLER	ch. bourgeois	33
Tout faire dans de bonnes conditions		
LA SCOTT A TRAVERS LES T.T.	f.m. dumas	41
Le plus célèbre des deux-temps		
LE BOL D'OR 1971		45
Un pas en avant		
LES CHOPPERS	f.m. dumas	46
« Fils de personne »		
AMBIANCE AU JAPON	f. chesneau	54
Pays des motocyclistes sages		
ESSAI 500 SEELEY « CONDOR »	m. woollett	62
Une « première » !...		
CONDUIRE	d. bernardin	68
Quelques conseils pratiques	f.m. dumas	
DES CHAMPIONS ET DES HOMMES	ch. bourgeois	75
Les vedettes des G.P. de vitesse		