

LES BONS PARLENT AUX MAUVAIS

par Alain Lecorre

125 Honda MTX-125 Yamaha DTLC PRÊTES A COURIR

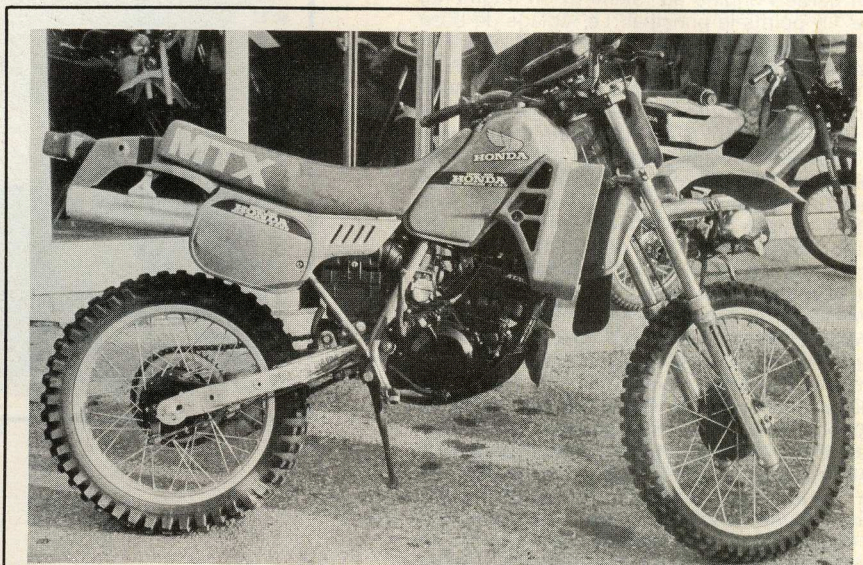
La nouvelle génération des petits trails étonne, inonde le marché et envahit les faubourgs français. Comme on a pu le constater récemment encore, à l'occasion du dernier salon de l'année installé à Milan, la tendance 84 est à ces formidables petites motos. Toutes les marques italiennes ont présenté un ou plusieurs modèles de trails modernes (refroidissement liquide, mono-amortisseur arrière, esthétique splendide et recherchée) copies conformes des deux têtes de série, le MTX et le DTLC.

Ce mois-ci, on vous présente ces deux motos sous un aspect différent, celui de l'évasion, de la balade voire de la compétition en tout-terrain. Pour ce faire, on a fait appel à deux préparateurs chevronnés, François Chanéac (Chanéac Motos) et Alain Bard (Challenge 94). Tous deux et beaucoup d'autres nous ont dispensés de précieux conseils. Lecteur, on te cause...

Deux motos donc, la 125 MTX et la 125 DTLC, mais aussi deux types de préparations différentes pour chaque bolide. Dans un premier temps une étude sobre, sage et efficace en TT sur les bases standard et dans un deuxième temps, des transformations plus osées, mais aussi plus onéreuses, réservées à l'usage compétition. Alors, à vous de choisir selon vos goûts et votre porte-monnaie. Quoiqu'il en soit, les fauchés, ne désespérez pas, il y en aura pour tout le monde.

Simple mais efficaces

La Honda 125 MTX des Ets Chanéac
Connaissant votre engouement sans limite pour l'enduro et le TT en général, vos yeux perçants de connaisseurs n'ont certainement pas omis de se poser attentivement sur une



petite bombe rouge de 200 cm³ parrainée par Honnorat en championnat de France. Cette merveille, aux allures agressives, est l'aboutissement d'un travail méticuleux et de quelques litres de sueur fournis par le préparateur montilien, François Chanéac. Les améliorations qu'il a apportées au 125 sont tout aussi remarquables, profitez du voyage, il nous emmène faire un tour de baguette magique !

On attaque directement dans le vif du sujet avec le bloc moteur. Le cylindre tout d'abord. Afin d'augmenter la compression, on diminue

de 5 et 6 dixièmes de millimètres (côté culasse évidemment). On obtient ainsi un moteur légèrement plus « nerveux ». Puis on s'intéresse aux transferts ; côté échappement on meule dans sa quasi totalité le gros bossage d'origine. Le travail consistant à enlever entre 1,5 et 2 mm de matière sur tout le bossage.

Côté admission, on copie quelque peu le cylindre du modèle cross de la gamme (125 CR) en « ouvrant » la lumière de 1,5 à 2 mm vers le haut. N'oubliez pas de bien ébavurer et de bien polir le tout. Le piston aussi reçoit

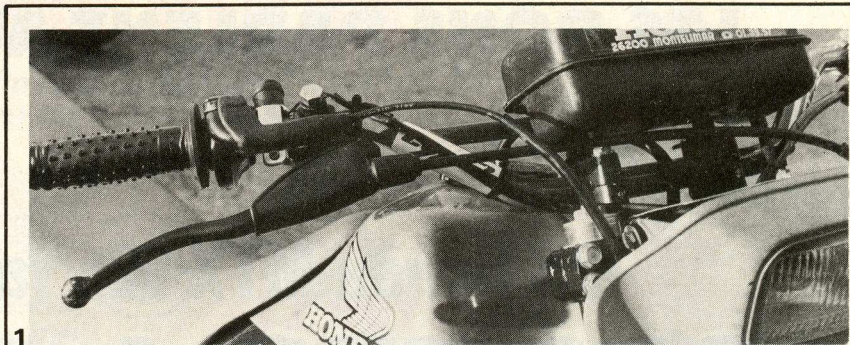
quelques transformations. La jupe côté admission est découpée et arrondie d'environ 5 mm, en prenant bien soin de ne pas attaquer le renfort du piston. Ainsi préparée, François assure qu'on obtient un gain de puissance d'environ 3 ch, un gain de 1 500 à 1 700 tours/minute, le tout sans toucher à la fiabilité du moteur. C'est tout pour le haut moteur, on conserve donc les mêmes joints et le même alésage que l'origine.

Pour le bas moteur, aucune préparation n'est effectuée. Super costaud de série, il sera bon toutefois de démonter pour vérifier de temps à autre l'usure des organes.

Tout cela nous amène logiquement à l'alimentation. On conserve le carburateur d'origine que l'on alèse de 1,5 mm sur le diamètre intérieur du passage de gaz. Conséquence de la manœuvre, obligation d'ajuster le boisseau dans sa partie basse. But de la manœuvre, apporter un petit plus de coffre au « bouilleur ». En ce qui concerne les gicleurs, on garde l'origine au ralenti et on augmente de 15 points le principal. Le réglage de base de l'aiguille est conservé (clips au milieu). Cet apport d'essence nécessite évidemment un travail au niveau du filtre à air afin de rééquilibrer le pourcentage air-essence nécessaire à une bonne explosion. L'entrée d'air supérieure (le couvercle plastique placé sous la selle) est découpée et doublée, et l'on effectue une seconde entrée d'air en perçant le flanc gauche du boîtier de filtre. Ouverture qu'il faudra munir d'un déflecteur afin d'éviter toute intrusion de type boue liquide et autres. L'élément mousse doit être préalablement graissé ainsi que l'intérieur du boîtier. Voilà, c'est tout en ce qui concerne la filière admission, on passe allègrement et sans vergogne à celle de l'échappement. Le pot de détente reste strictement d'origine car il possède la particularité (pour un trail) d'être totalement démuné de chicanes. Pour sa part, le silencieux de série d'un poids conséquent de 3 kg est astucieusement remplacé par un homologue aluminium de marque « Motor Speed » (en vente contre la modique somme de 420 F) spécial 125/200 MTX. Résultat de l'opération, un gain de poids de 2 kg. Toujours au niveau de l'échappement, ne pas toucher et surtout ne pas enlever le système

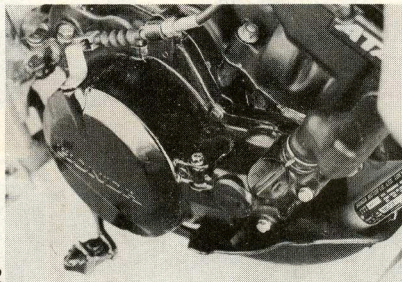
Atac. Bon, vous venez de vous dépanner pendant trois heures sur le bloc moteur, on vous accorde trois minutes de repos (en position réglementaire). Stop ! C'est l'heure de s'occuper du reste. Le reste en question s'appelant plus poétiquement la partie-cycle. Dans un premier temps, il sera de bon aloi de supprimer quelques objets parasites et inutiles en usage tout-terrain, à savoir... les clignotants, le compteur, le compte-tours, le contacteur à clé, le protège-chaîne, les cale-pieds passager, la bavette arrière, la batterie (on garde malgré tout son boîtier de rangement dans le cadre pour y glisser quelques outils)... et c'est tout. C'est marrant, ça ressemble à un poème de Prévert !

Après avoir utilement amputé le petit monstre, on s'affaire sur... le cadre. Autant ne pas vous le cacher, le cadre de la MTX est splendide, aucun travail, aucune soudure ne sont nécessaires. C'est d'ailleurs en voyant ce super cadre que François Chanéac s'est dit : « Avé un cadreu comme ça, con, on va en faireu neuu bombeu ». Il est beau donc, mais il est nu, alors on le rhabille progressivement.



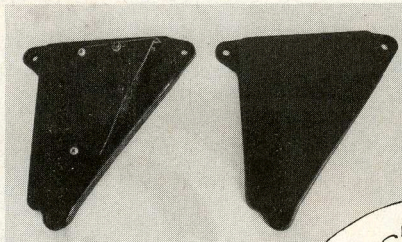
1

1. Le réservoir d'eau additionnel (made in motoculteur !) fixé au guidon.



2

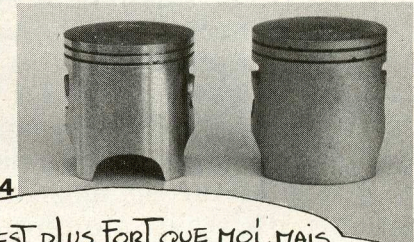
2. Après avoir supprimé le système de graissage séparé, bouchez-le plus hermétiquement possible la prise de pompe dans le carter.



3

3. Les flancs gauches de filtre à air. A gauche le « préparé », muni de son déflecteur.

4. Devinez un peu lequel des deux a reçu les soins du père Chanéaceu, con !

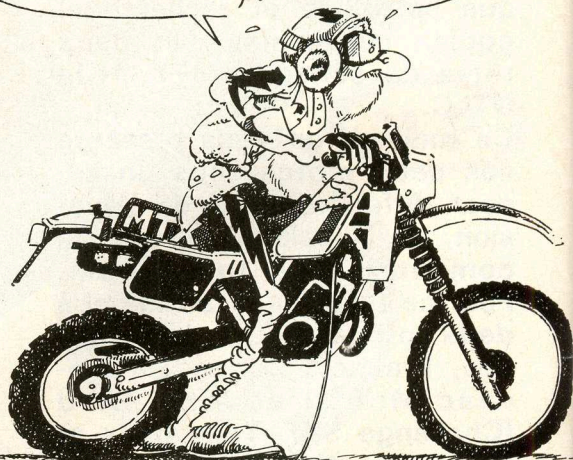


4

C'EST PLUS FORT QUE MOI, MAIS DÉS QU'ELLE ME DIT: "T'OCCUPE PAS, LAISSE MOI FAIRE", L'ANGOÏSSE ...



ALLUMAGE !



Tout d'abord la fourche. Pour donner à votre moto une « gueule » plus enduro il y a possibilité de mettre des rallonges de fourche issues du modèle 500 XLS — adaptables directement. Vous obtenez un gain de 3 cm en hauteur mais bien évidemment rien en débattement.

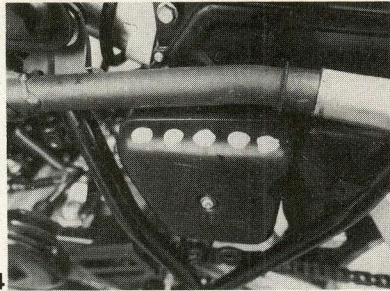
Pour ce qui est des ressorts, il est bon de les durcir en utilisation cross, la transformation importante restant malgré tout l'hydraulique. Obligation de troquer l'huile d'origine contre un mélange Bel Ray SAE 5 et SAE 15 dans une proportion de 50/50. Pour la quantité, 180 mm de hauteur d'huile par bras sont nécessaires. Mesure prise du haut du tube, ce dernier étant enfoncé entièrement dans le fourreau. Pour le Pro-Link, même scénario. On rehausse dans un premier temps la hau-

teur de 3 cm en intercalant une plaque de un centimètre d'épaisseur entre la fixation inférieure de l'amortisseur et le corps d'icelui. Puis on durcit, premièrement en jouant avec la compression du ressort, trois réglages de dureté vous sont offerts. Pour cela il suffit de déplacer la coupelle et le clips. Deuxièmement, si cela reste insuffisant, intercalez une plaque de 5 mm d'épaisseur entre le ressort et son siège (pour l'anecdote, François utilise à cet effet des rondelles d'échappement de Berliet !)

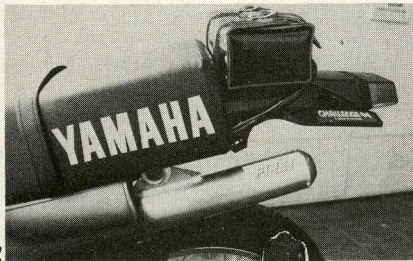
Pas d'innovation en ce qui concerne les roues et les freins, juste la classique préparation (fond de jante - détalonnage) voir MV 116. Elles sont équipées de pneumatiques Metzeler 2.75 ou 3.00 x 21 à l'avant et 4.10 x 18 à l'arrière.



1



4



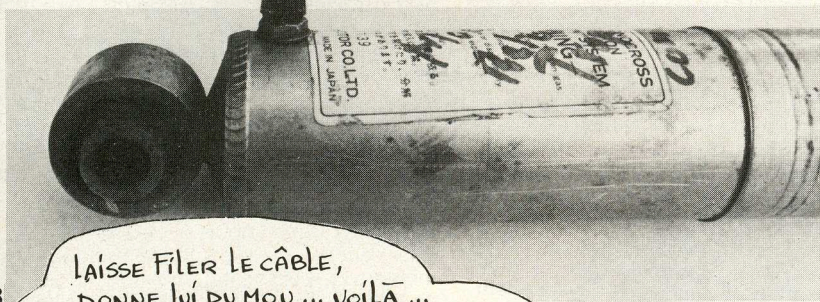
2

1. On supprime la barette à l'admission sur la jupe du piston.

2. L'arrière de la DTLC : sobre et splendide.

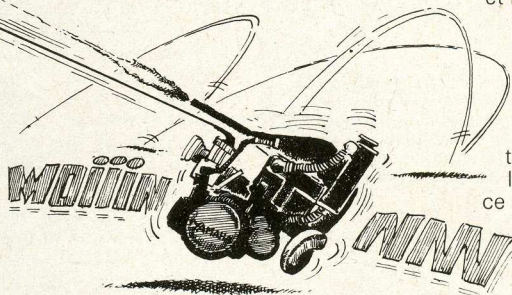
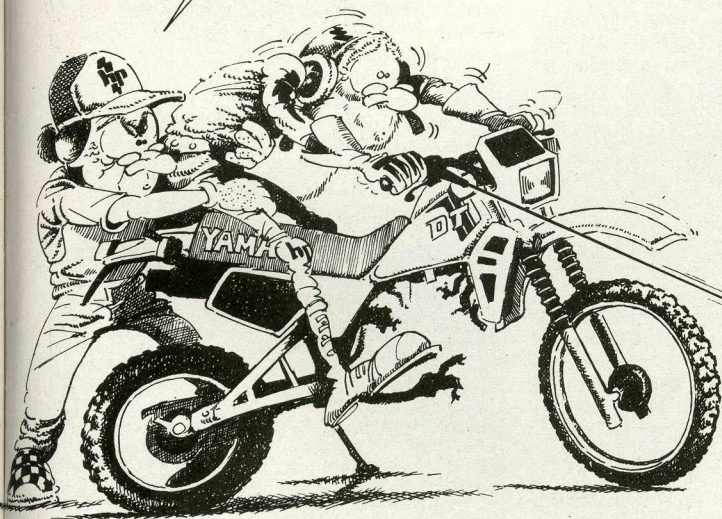
3. Détail de la valve de fourche à air d'YZ montée sur le corps de l'amortisseur.

4. Le boîtier de filtre à air : les points blancs vous indiquent l'endroit du perçage.



3

LAISSE FILER LE CÂBLE,
DONNE LUI DU MOU ... VOILÀ ...
TU LE LAISSES SE FATIGUER MAINTENANT,
ET APRÈS, TU LE RAMÈNES PETIT À PETIT.



Quant au guidon et commandes, on reste très sobre et très sage. Suppression des commodos d'origine (le schéma électrique étant simplifié). Les leviers sont conservés, ainsi que la poignée de gaz. Le guidon quant à lui est assez solide de série, il est toutefois préférable de le remplacer par un renforcé (un « type 3 » par exemple). Bien évidemment en plus de tout ça il y a beaucoup de détails, fruits de la recherche du préparateur « rouge ». On note un guide chaîne inférieur issu du modèle cross — diminution du jeu latéral. Un changement de transmission secondaire, l'origine de piètre qualité cède sa place à une pignonnerie Afam (pignon-couronne-chaîne) beaucoup plus endurante, la démultiplication passant de 13/42 à 13/48. Et enfin l'adjonction d'une prolongation de sabot mo-

teur sur le devant du cadre évitant ainsi toute accumulation « boueuse ». Super efficace.

La Yamaha 125 DTLC de Challenge 94

On ne les présente plus, les passionnés de chez Challenge, bon pied bon œil, accueillants et souriants, ils nous ont une fois de plus ouvert les portes avec la bonne humeur qui les caractérise. En effet, à l'occasion du Paris-Biarritz et sous l'œil paternel d'Alain Bard, le « tôlier », Daniel le mécano barbu s'alignait au guidon d'une 125 DTLC préparée « 94 ». Résultat : 15^e au scratch, à 30'' de Bacou, ça valait la peine que l'on aille voir la bête de plus près. Surtout quand on sait que Daniel ne passe pas ses week-ends assis sur une japonaise, ayant ouï qu'il préférerait le

ping-pong (simple joke) ! Bon, c'est pas tout ça, mais faut y aller. On commence par la partie-cycle. Comme sur le petit frère rouge, on dépouille la moto d'une multitude d'accessoires dont la seule raison d'exister s'explique le samedi soir entre la Concorde et l'Arc de Triomphe. Suppression donc des clignotants, du compteur/compte-tours, du carter de chaîne, des rétros, etc. En ce qui concerne le guidon, on remplace l'origine par un renforcé type « enduro », les leviers de série se déguisent en « shorties » beaucoup moins vulnérables en cas de chute. Et puis, si vous êtes douille des mimines, remplacez les poignées caoutchouc par des modèles en mousse, le confort, ça n'a pas de prix. Toujours dans la catégorie « commandes », mais au niveau de pieds cette fois, pour des raisons de fiabilité les repose-pieds « DTLC » sont troqués contre une paire de « MX » plus costauds (important en course). Au niveau des suspensions, on note quelques modifications intéressantes. La fourche d'abord : trop « molle » d'origine, on intercale entre les bouchons de fourche et les ressorts des cales de 3 cm d'épaisseur afin de raffermir l'ensemble. L'idéal étant de monter des ressorts plus « durs », malheureusement très difficiles à trouver. Un changement d'huile est impératif, ainsi on vidange et on remplace avantageusement par de la SAE 10 l'huile de série. Les proportions étant de 303 cm³ par bras. Pour une simple histoire d'esthétique, vous pouvez rehausser l'avant de la moto en montant des bouchons de fourche à air.

L'amortisseur arrière maintenant. Un gros travail est effectué, et autant vous le dire tout de suite, très difficile et très délicat à réaliser soi-même. Le mieux étant de le confier aux spécialistes. Je m'explique. Après avoir entièrement démonté l'amortisseur, on perce à l'aide d'un tout petit foret la chambre d'azote. Cette manœuvre permettant d'enlever la pression et ainsi d'éviter de repeindre votre garage avec l'huile contenue dans le corps de l'amortisseur. La pression étant supprimée on vidange. On se retrouve avec un corps d'amortisseur entièrement vide, possédant en son milieu un piston séparateur en tôle emboutie. Ce dit piston ayant une fâcheuse tendance à se déformer, donc à fuir lorsque l'amortisseur est en butée, on le remplace par un homologue issu du modèle YZ... indéformable en aluminium. Pour reboucher le trou précité, on taraude et on visse une valve de fourche d'YZ. Génial, non ? Quant à l'huile, c'est le gros défaut. On jette l'origine

et l'on insère à la place soit du LHM vert (liquide hydraulique spécial Citroën), soit de la Bel Ray de viscosité SAE 20 dans les proportions préconisées par le constructeur. Pour ce qui est du ressort on monte le modèle de 240 XT (250 F). Dernier point de la prépara-

tion, on augmente le débattement de 200 à 230 mm en supprimant la butée de retour à l'intérieur du corps d'amortisseur (très délicat à réaliser). Une fois toutes ces petites choses effectuées, vous obtenez une suspension arrière digne de ce nom dont le résultat est garanti. Le filtre à air maintenant. Le dessus du boîtier (sous la selle) est ouvert dans le sens de la longueur de 3 cm au maximum. Et c'est tout, car nous sommes en présence d'un super filtre à air doté d'une étanchéité à faire pâlir un tube de Rubson ! Au niveau de l'échappement pas de grosses transformations, on garde la détente d'origine (surtout ne pas enlever les chicane intérieures, le volume du pot étant trop important) et on remplace le silencieux par un modèle absorption en alu de marque « First ». Plus léger mais

aussi plus efficace. On en vient à la carburation. Ayant augmenté l'arrivée d'air, il faut régulariser au niveau de l'essence. Pour ce faire, on augmente le gicleur de ralenti de 15 pts, soit 35 pts, et le gicleur principal de 10 à 20 pts, selon les moteurs, soit 90 ou 100 pts. Pour ce qui est du bloc-moteur, aucune transformation fondamentale, uniquement un travail de finition. Ajustage du cylindre dans les carters, polissage et ébavurage des lumières et des transferts. That's all. Ah non, j'allais oublier, toute la boulonnerie de la moto est remplacée par des BTR afin de faciliter le transport de l'outillage.

La démultiplication secondaire passe de 15 x 49 à 14 x 49. On notera toutefois la possibilité d'adapter un kit chaîne Afam à joints toriques en 15/9 étroit beaucoup plus endurant en TT.

Au niveau des roues, préparation très classique. Gripsters avant-arrière sur lesquels on adapte une entretoise afin de ne pas dévisser l'écrou sur toute la longueur du filet. Pas de burinage de jante — attention, la qualité de ces dernières n'est pas irréprochable, il serait bon en cas de casse de les remplacer par une paire d'Akront alu indéformables (entre 600 et 700 F la paire). Ces demoiselles sont équipées d'un Sandcross 3.00 x 21 à l'avant et d'un Metzeler 3.75 x 18 à l'arrière (le 4.00 frottant sur le Cantilever). Puisqu'on en parle, afin d'augmenter la stabilité de la moto, on peut rallonger de 3 à 4 cm le Cantilever (NDLR : cette opération nécessite un travail très méticuleux).

Quelques petits détails pratiques pour finir. Un faisceau électrique simplifié (voir schéma), la monte d'une sacoche Brema à l'arrière de la moto (indispensable pour l'outillage) et la modification de l'écrou de roue arrière qui passe grâce à une opération fraiseuse de 22 à 21 permettant ainsi le démontage de la roue arrière à l'aide de la clé à bougie. Astucieux ! Et le freinage, me direz-vous ? On en a pas parlé pour la simple raison qu'il est excellent. Seul un entretien suivi sera nécessaire si vous décidez de percer les tambours pour une meilleure évacuation.

Les banlieusards de Challenge vous ont concocté un menu fort sympathique, heureux possesseurs de 125 DTLC, à savoir...

Préparation moteur : travail du cylindre et adaptation d'un silencieux alu (1 000 F), pose d'un carburateur de Ø 28 mm (700 F), faisceau électrique simplifié (200 F), transformation de l'amortisseur arrière (500 F avec le ressort de 240 XT), plus modification du filtre à air. Pour la partie-cycle, c'est au choix :

- démultiplication 14 x 49 en 15/9 étroit ;
- pneumatiques enduro ;
- plaque-phare, leviers courts, bouchons de fourche à air, compteur TY, protège-mimines, tout un éventail d'accessoires qu'il ne tient qu'à vous d'adapter. De toute façon, ils restent à votre entière disposition. Téléphonez-leur et vous comprendrez pourquoi on les appelle les « passionnés ».

On vous rappelle l'adresse : Challenge 94, 59, avenue Ledru-Rollin, 94170 Le Perreux. Tél. : (1) 872.64.67.

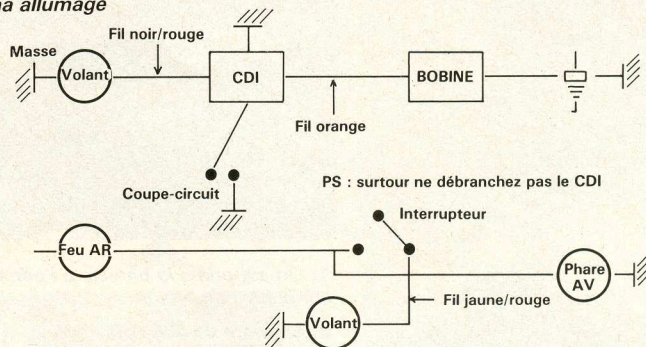
Vous reste plus qu'à économiser !

Les préparations typées

Comme promis, voici la deuxième partie de cette inénarrable étude trailisante. Voilà ce qu'on vous propose à Montélimar et au Perreux afin de vous aligner en compétition avec plus de prétentions. Mais là encore, une remarque est nécessaire. Même préparée « course », un trail de petite cylindrée, qui n'en reste pas moins une super moto, n'obtiendra jamais les performances d'une véritable moto de cross ou d'enduro de type KTM ou Husky. N'entendez pas par là que ce qui va suivre est superflu, loin de moi ces pensées négatives, mais seulement qu'il est bon

SCHÉMA ÉLECTRIQUE

1. Schéma allumage



2. Schéma éclairage simplifié

de faire la part des choses en étudiant au plus près le rapport performance-finance. Les trails compétition, une première, comme si vous y étiez.

(N.B. : il est évident que pour cette deuxième partie, nous repartons sur les bases citées ci-dessus.)

La Yamaha

La préparation course va porter presque exclusivement sur le bloc-moteur, la partie-cycle ayant été déjà correctement remodelée. Tout d'abord on supprime le graissage séparé et la prise de compte-tours. Le mélange se fera directement dans le réservoir (2 % d'huile de synthèse). Au niveau du cylindre, on note une grosse évolution. Premièrement, on reprend les cotes d'un diagramme YZ 125 81. On modifie la lumière d'échappement en ouvrant vers le haut de 3 à 4 mm. Cette opération effectuée, la distance entre le plan de joint de culasse et le haut de la lumière doit être de 27 mm. Côté admission, on élargit les trois fenêtres. Les deux latérales atteignent ainsi la cote de 9 mm de largeur et la centrale (la grande) 22 mm.

Puis on perce et on ébavure les transferts additionnels. Pour augmenter le diagramme des transferts, on rehausse le cylindre à l'aide de deux joints d'embase supplémentaires. Obligation donc de réajuster le bas des transferts et de la lumière d'échappement. Pour ce faire on place le piston en PMB (Point Mort Bas) et on marque à l'aide d'une pointe à tracer la hauteur de matière à enlever. Enfin, on rectifie la culasse d'un millimètre pour augmenter la compression. En ce qui concerne le piston, on agrandit la lumière d'admission en supprimant la barette. Toutes ces opérations améliorent d'environ 2 000 tr/mn le régime du moteur (avec pot et carbu d'origine). Attention, surtout ne touchez pas à la boîte à clapets (on perd tous les chevaux en bas !). Le carburateur maintenant. On monte un Mikuni de Ø 28 mm pour un meilleur rendement. Le moteur remplit mieux et « pousse » plus fort. On réaugmente donc l'entrée d'air au filtre à air en perçant quatre trous de Ø 14 mm sur le flanc gauche du boîtier. Voilà, c'est à peu près tout, sauf que vous pouvez encore améliorer la gueule de votre 125 grâce à quelques accessoires spécialisés comme des protège-mains, une plaque-phare Acerbis (super joli), poignée de gaz Magura, compteur TY, etc. Elle pousse fort maintenant, alors autant qu'elle soit jolie, non ?

La Honda

Pour ce qui est de la partie-cycle, on adapte une fourche cross (modèle YZ ou Honda) de Ø 38 mm dans des tés alu de 500 XLS légèrement alésés.

À l'arrière le choix se porte sur un amortisseur Ohlins dont on augmente le débattement en jouant sur les biellettes du Pro-Link (travail

très délicat à réaliser). Le résultat est néanmoins

appréciable puisqu'on gagne 7 cm de débattement (290 mm). On peut aussi rallonger le bras oscillant (de 3 cm maximum) afin d'obtenir une stabilité accrue.

Au niveau du bloc moteur, on note l'adjonction du carburateur du 80 CR 83 de Ø 30 mm. Seul problème de pose, le manchon en caoutchouc côté cylindre trop étroit, on lui préférera celui de la 200 MTX. Enfin, on ouvre très légèrement les clapets (environ 1 mm).

Résultat général : un gain de tours de l'ordre de 2 800 tr/mn. Appréciable ! Et quasiment sans toucher à l'exceptionnel souplesse du moteur. En course, on supprime le système de graissage séparé et on prend bien soin d'obturer efficacement la prise de pompe à huile dans le carter. Le système de refroidissement maintenant. Insuffisant d'origine, on monte une réserve d'eau supplémentaire au guidon (réservoir de motoculature) branché directement sur le vase d'expansion de série. Adaptation aisée, efficacité garantie.

Et puis bien sûr, comme pour la DTLC, une foule d'accessoires TT vous sont proposés afin d'affirmer l'esthétique de votre petit monstre. S'il vous reste quelques billets...

Mesdames, Messieurs, si ne vous reste plus qu'à entretenir le plus soigneusement possible ces petits bijoux.

Du côté de Montélimar, François Chanéac propose à tout possesseur de MTX 125 mais aussi 200 plusieurs stades de préparation afin d'aller gambader dans la nature.

1. Préparation « simple » à la carte :
 - fourche rehaussée + ressorts durcis ;
 - Pro-Link rehaussé de 3 cm ;
 - protection antiboue sur l'avant du cadre ;
 - simplification faisceau électrique, suppression des clignotants, etc.

Avec reprise des pièces interchangeables en cas d'achat de moto chez Chanéac.

— Préparation moteur : cylindre, transferts, carbu origine, filtre à air.

Le tout pour la modique somme de 2 500 F pour le 125 et 2 800 F pour le 200.

2. Préparation « course », même principe, même punition :

- cylindre ;
- suppression graissage séparé ;
- remplacement carbu ;
- filtre à air + échappement ;
- réglage moteur ;
- préparation partie-cycle.

Pour 2 200 F sur le 125 et 2 500 F sur le 200.

Possibilité d'adapter une fourche cross de 300 mm : pour tout renseignement s'adresser au préparateur Montilien.

Préparation Pro-Link + bras oscillant + pose Ohlins débattement sur mesure jusqu'à 290 mm : 3 800 F.

Figonage partie-cycle « enduro » : garde-boue, tendeur cross, feu AR, phare : 950 F.

On vous redonne la précieuse adresse : Ets Chanéac Motos, 81, av. Jean-Jaurès, 26200 Montélimar. Tél. : (75) 01.39.57. Si après ça il vous reste de quoi faire un cadeau à votre groupe préférée, tout va bien.