

HISTORIQUE

Yamaha a depuis la fin des années 60 tenté et réussi sa percée sur les marchés export avec des motos simples, sans problèmes, ludiques et faciles à conduire.

Le marché de la moto utilitaire d'après guerre s'étant effondré, une nouvelle génération de machines apparaît, pour séduire une jeunesse avide de liberté et d'identité : petite cylindrée, esthétique attirante, prix raisonnables... vivacité du moteur et vitesse de pointe étonnante. A l'époque une 125



pouvant se conduire sans casque avec le permis voiture ou un permis simplifié (A1), Yamaha a modifié certains de ses modèles 175 Cm³ prévus pour le marché US en 125 Cm³ pour l'Europe.

On ne sait pas si les publicités de l'époque étaient rémunérées, mais il est indéniable que Brigitte Bardot savait conduire l'ancêtre du DTMX en short avec une simple casquette. (Notez quand même que derrière, les 2 motards casqués sont sur des... solex !).

Mais ces nouvelles générations de vélomoteurs dépassaient souvent les 100 Km/h. Les pouvoirs publics ont dû légiférer rapidement, les permis sont devenus plus complexes et le casque obligatoire.

La 125 DTMX sera la consécration en France de ce type de moto de petite cylindrée efficace et polyvalente, même si le transport d'un passager ne pouvait s'envisager que sur de courtes distances.

Mais auparavant, un peu d'histoire :



L'AT1

123 cm³, 11,5 Cv. Année 1969 et 1970, la moto est dérivée d'une 250 US. Entre la suspension arrière un peu verticale, le tube de cadre trop fin, les pneus à crampons et les freins à tambour type mobylette, rouler à plus de 80 Km/h était un grand moment de solitude face à soi-même. Maintenant les amortisseurs d'époque étant usés et les pilotes moins vifs et réactifs, c'est pire.

Il s'en est vendu près de 200 en France, et il en resterait une trentaine. Mais le look est déjà là, les compteurs séparés, le démarrage facile, le confort...

L'AT2(E) l'AT3, la DTE et la DTF

De 1971 à 1977, après l'adoption d'une admission par boîte à clapets, la moto est parfaitement en harmonie avec son époque (13 Cv) et n'est modifiée que par quelques détails : position du pot d'échappement, rapports de boîte, peintures, forme des carters latéraux, sellerie, démarreur électrique ou pas...

On arrive au total à plus de 35.000 exemplaires livrés en France, ce qui est déjà un record par rapport aux 125 routières YAS3 et RDX bicylindres.

Lors de l'achat de ces motos il faut être très attentif à la cylindrée réelle, certaines ayant été équipées d'un « kit » 175 Cm³. Ce qui a peu d'influence sur la durée de vie du moteur, puisque la 125 n'est qu'une version Européenne de la 175 Cm³ d'origine. Mais en cas d'accident face à un expert connaisseur, l'assurance ne couvre pas les dégâts, la machine ne correspondant plus à la carte grise.



LE DTMX ou DT125MX 1977 à 1979 (modèles 2A6)

Sortie en 1977, parallèlement aux dernières DTF, le succès est foudroyant : 14.000 motos vendues en France, 21.000 en 1978, 24.000 en 1979.

On récupère ce qui est bon des 125 DT (le garde boue est fixé à la colonne de direction au lieu des fourreaux de fourche, il est en plastique souple pour résister aux gamelles), grand guidon, pneus à crampons, bas moteur... On garde l'idée de la moto à tout faire y compris les promenades dans les chemins, mais l'accent est mis sur le côté « enduro ». C'est la mode de la moto dite verte.

Il faut changer la suspension : Abandon des deux amortisseurs arrière pour une nouveauté, le cantilever : amortisseur central à grand débattement logé sous la selle et le réservoir. Ce qui modifie évidemment tout le train arrière ainsi que le cadre.



Les tubes de fourche sont encore un peu faibles (ça gigote) mais protégés de la boue par des soufflets caoutchouc.

Le bas moteur est équipé d'une boîte 6 vitesses.

Le haut moteur est complètement différent, avec un ailetage bien dimensionné des cylindres, adapté aux faibles vitesses, et une culasse à ailetage radial. La puissance passe à 14Cv et 1,53 Kg/m au lieu de 11,5 Cv et 1,17 Kg/m pour l'AT1.

Ainsi équipée, le 125 DTMX est un adversaire à ne pas négliger en compétition. D'autant que les modifications destinées à « booster » le moteur sont faciles et fréquentes, dans l'ambiance du Paris-Dakar, des courses d'enduro, dont celle du Touquet ou même Jean Claude Olivier, le patron de Yamaha France est présent en ligne de départ.

On prendra garde lors de l'achat d'occasion à certains bricolages bien visibles : trous percés dans la boîte à air, carburateur de plus de 24 mm, culasses à 6 écrous au lieu de 4, pas de câble ni de pompe à huile pour éviter des serrages après des accrochages dans les branches d'arbre, réservoir « jumbo » de 15 litres...

Ces modifications rendront la moto difficile à régler, et les pièces neuves risquent de ne plus être adaptables sauf par le propriétaire de l'époque.

LE DTMX 1980 à 1986 (modèles 2A8)

Le bras oscillant abandonne les tubes ronds pour des rectangulaires peints en gris. La tenue de route, la rigidité en est améliorée. L'allumage abandonne les rupteurs pour passer à l'électronique, les caches latéraux semblent plus fins car peints sur la partie haute. S'il se vend encore 20.000 motos en France en 1980, ce volume s'effondre en 1981 (7500) suite à une nouvelle législation, le permis voiture ainsi que le A1 n'autorisant plus la conduite des motos de plus de 80 cm³. La polyvalence du DTMX lui permet de rester au catalogue, et d'autres marchés existent en Europe pour que l'aventure continue malgré l'apparition du 125DTLC à refroidissement liquide.



LE DTMX de 1987 à 1991 (modèles 3YV)

Hors quelques modifications esthétiques, le 3YV est un 2A8 fortement bridé afin de s'adapter à une nouvelle législation Française (permis AL) en 1985. La puissance descend à 13 Cv, voire 10 pour certains modèles, et le couple descend à 1,1 Kg/m. Cependant il s'agit d'un bridage d'époque (réduction d'entrée des gaz avec un carburateur de 22 mm et diminution du diamètre à l'échappement). Fabriquer un 2A8 avec un 3YV est une opération rapide rarement mise en cause par les assurances. La valeur collection peut s'en ressentir, mais ces derniers DTMX, plus récents, souvent mieux entretenus, sont moins onéreux à rénover.