

ÉTUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE

DES YAMAHA 125 cm³

"DT 125 LC" TYPE 10 V ET "RD 125 LC" TYPE 10 W



La DT 125 LC succède à la DT 125 MX avec des atouts majeurs pour la rendre encore plus efficace en tout-terrain. Ce sont un moteur plus performant à refroidissement liquide, des suspensions à grand débattement, une position de conduite tout à fait dans le style « Enduro » et une esthétique exceptionnelle (Photo RMT)

Nous tenons à remercier la Société SONAUTO importatrice de la marque, ainsi que les Etablissements CO2 pour l'aide efficace qu'ils nous ont apportée dans la réalisation de nos travaux.

— PRÉSENTATION GÉNÉRALE —



Dans sa version 1983, la DT 125 LC bénéficie de repose-pieds suspendus pour le passager, et d'un compte-tours. Techniquement, elle demeure inchangée par rapport au modèle 1982.

Bien que la catégorie 125 cm³ ai été passablement handicapée en France par la réforme du permis de conduire applicable depuis mars 1980, cette cylindrée suscite toujours un grand intérêt pour bon nombre de marchés et le nombre de nouveaux modèles japonais apparus ces derniers temps en est la meilleure des preuves. En France, ces nouvelles 125 cm³ font la joie des possesseurs du permis moto de 2^e catégorie mais également celle des motards et automobilistes d'avant mars 1980, ce qui es loin d'être négligeable même si les chiffres de vente ne pourront jamais égaler ceux des années fastes précédant la réforme.

S'il y a un constructeur qui se doit de défendre sa position de leader dans cette catégorie, c'est bien Yamaha et ce n'est pas chose facile avec une concurrence aussi effrénée, notamment de la part de Honda.

Ce fut en premier lieu la 125 AT 1 en 1969 qui a été à l'origine de cette longue lignée de modèles Trail, laquelle a vraiment trouvé son apogée avec l'apparition de la très célèbre DT 125 MX en 1977. En dépit des difficultés qui sévissent depuis quelques temps en moto, la DT 125 LC succède avec brio à la DT 125 MX et, pour ce faire, Yamaha n'a pas lésiné sur la technologie employée. Jamais un modèle destiné au grand public n'aura été aussi proche des modèles YZ de cross. Non seulement, l'allure générale en est très largement inspirée mais également le moteur à refroidissement liquide doté de plus d'un arbre d'équilibrage pour en augmenter l'agrément de conduite ne sont pas

là pour démentir les prétentions de Yamaha. Le slogan publicitaire employé pour la DT 125 LC, « la bombe à eau », qualifie aussi bien la technologie inédite du refroidissement liquide en 125 Trail que les souhaits espérés par Yamaha.

Dans le cadre d'une refonte de sa gamme, Yamaha réalise un modèle de route, la RD 125 LC, qui reprend la même mécanique de la DT 125 LC. Que la notoriété d'un modèle tout terrain profite à un modèle de route, c'est une politique assez courante chez Yamaha (voir les modèles XT et SR). Mais que Yamaha veuille relancer pour cette catégorie de 125 cm³ le monocylindre 2 temps en modèle de route en s'appuyant sur la réputation acquise en tout terrain, c'est une politique assez nouvelle qui prouve que chez Yamaha on ne reste pas sur des idées toutes faites et qu'on veut jouer la carte de la simplicité mécanique comparativement aux modèles bicylindre même s'il faut faire appel aux techniques d'actualité comme le refroidissement liquide.

MODÈLE DT 125 LC type 10 V

Sa première apparition en France remonte au Salon de la Moto à Paris en octobre 1981. Il s'agit donc d'un modèle 1982. La DT 125 LC a été réceptionnée aux Services des Mines le 19 février 1982, l'exemplaire ayant été testé portant les numéros de moteur et de cadre 10 V - 000099.



« Tableau de bord » de la DT-LC 1983, enrichi d'un compte-tours dont le câble est entraîné par la transmission primaire, tout comme sur la RD 125 LC

La DT 125 LC est disponible en trois coloris : noir, rouge et blanc. Dans la présentation blanche, la selle est rouge, alors qu'elle est noire pour les deux autres présentations.

Hormis le moteur que nous verrons en détail dans le chapitre « Particularités Techniques », la DT 125 LC reçoit un équipement tout à fait exceptionnel pour ce type de moto largement inspiré de ce qui se fait sur les YZ de cross. Pour les énumérer, ce sont :

- Un réservoir type Jumbo permettant de concilier contenance et étroitesse;
- Une selle remontant sur le réservoir pour virer bien en avant sur la moto;
- Pédale de frein et sélecteur pliables;
- Large garde-boue avant en polypropylène souple incassable;
- Carter de chaîne secondaire doté d'une large enveloppe à sa partie avant pour une protection très efficace de l'axe du bras oscillant;
- Suspensions à grand débattement (230 mm à l'avant et 200 mm à l'arrière);
- Tendeur de chaîne secondaire par patin oscillant;
- Système d'échappement très élaboré et très efficace parfaitement intégré donc hors des chocs et très peu encombrant;
- Montage d'un optique rectangulaire de grandes dimensions habillé d'un petit carénage très enveloppant dans le plus pur style Enduro.

Au Salon de la Moto de Paris en octobre 1982, la DT 125 LC modèle 1983 ne reçoit aucune modification.

Par contre, en mars 1983, à partir du n° 10 V - 200101 la DT 125 LC reçoit un compte-tours et des repose-pieds arrière suspendus ; coloris disponibles pour ce modèle 1983 : noir, bleu et blanc.

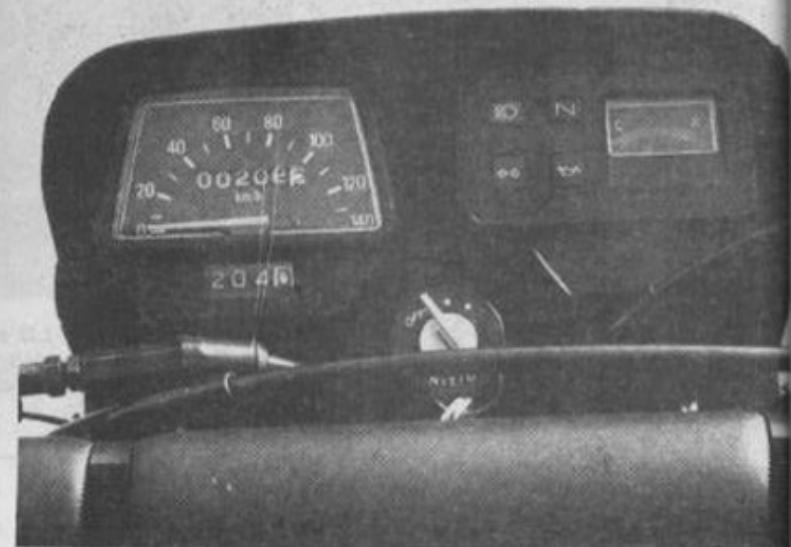


Tableau de bord de la DT 125 LC modèle 82 sans compte-tours (Photo RMT)

La DT 125 LC n'est plus commercialisée depuis l'apparition de la DT 125 LC • YPVS • en début 1984.

MODÈLE RD 125 LC type 10 W

Etroitement liée par son moteur à la DT 125 LC, la RD 125 LC vient en complément et est présentée à la presse le 13 mai 1982 sur le circuit privé du Mas du Clos proche d'Aubusson. Comment ne pas avoir apprécié ce merveilleux petit engin aux performances étonnantes sur un circuit tel que celui là, fait juste à sa mesure. On espère qu'un tel matériel, si étonnant et si abordable pour les jeunes souvent peu argentés, puisse pousser à la création d'une formule de promotion en 125 cm³, d'autant que cette politique de formation de jeunes pilotes évolue plutôt défavorablement actuellement. Comme sa grande sœur la RD 350 LC, la RD 125 LC est taillée pour ce genre d'épreuve.

La RD 125 LC a été réceptionnée aux Services des Mines le 17 mars 1982, l'exemplaire testé pour la circonstance portant les numéros de cadre et de moteur 10 W - 000099. Deux coloris sont disponibles : bleu ou blanc.

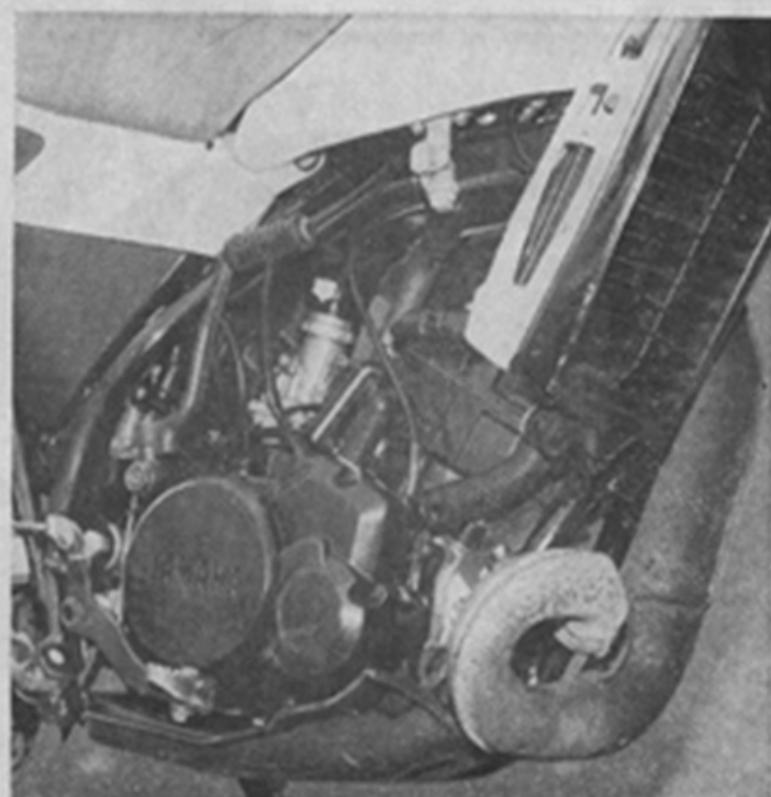
Hormis des caractéristiques quelque peu différentes et un équipement propre (notamment électrique), le mo-

L'allure générale de la RD 125 LC est résolument sportive avec ses deux petits carénages de tête de fourche et de bas moteur
(Photo RMT)



Le volumineux échappement de la DT 125 LC masque quelque peu le côté gauche du moteur. Le couvercle latéral gauche du moteur est en matière plastique
(Photo RMT)

Forme très particulière de l'échappement de la DT 125 LC
(Photo RMT)





Côté échappement, la RD 125 LC a une allure plus étoffée en ligne droite issue des RD 250/350 LC de 1980 (Photo RMT)

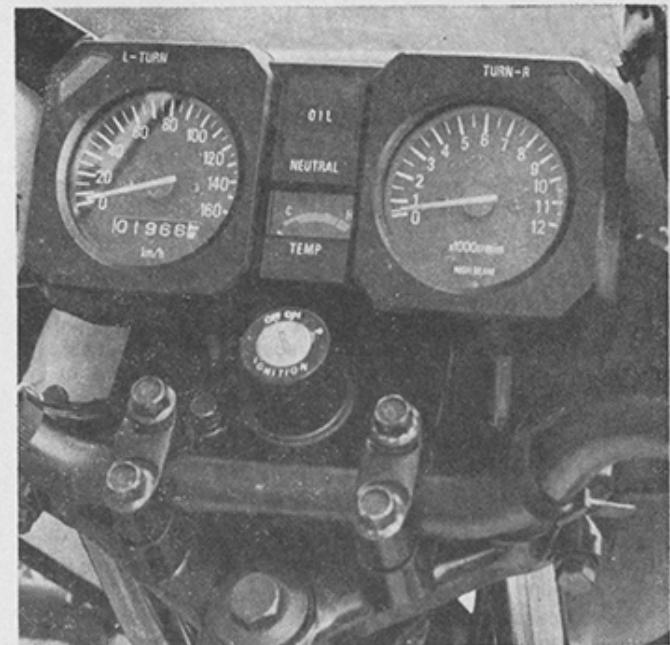


Tableau de bord très complet de la RD 125 LC (Photo RMT)

teur RD 125 LC est identique au DT 125 LC (voir le chapitre « Particularités Techniques »).

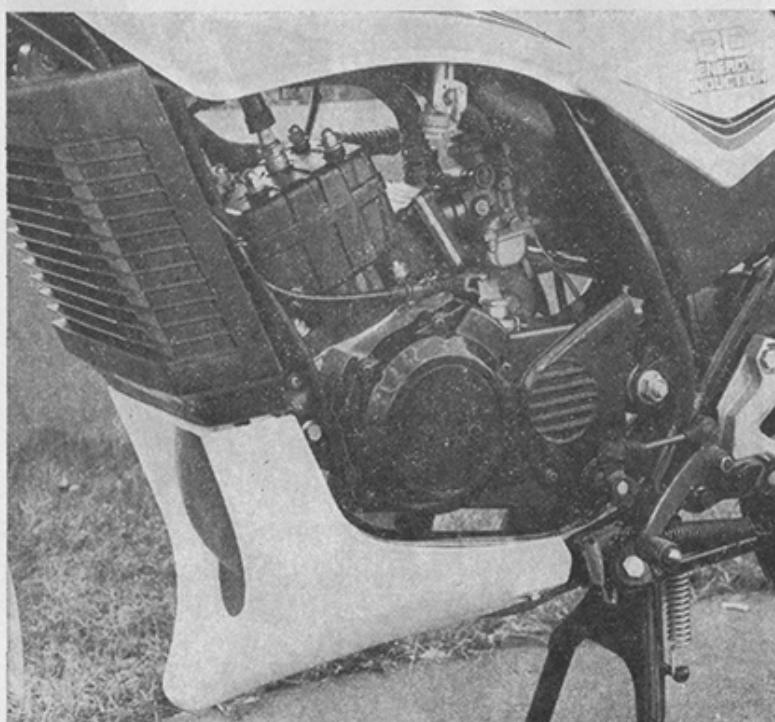
La RD 125 LC reçoit un équipement sportif tout à fait exceptionnel comme en témoignent les photos ci-

jointes. Ce modèle est dans le style des RD 250/350 LC (modèles 1980 à 1982) avec ses petits carénages de tête de fourche et de bas moteur, son ensemble réservoir - selle et caches latéraux, son moteur peint en

noir, son échappement style pot de détente et ses roues type « Italic ».

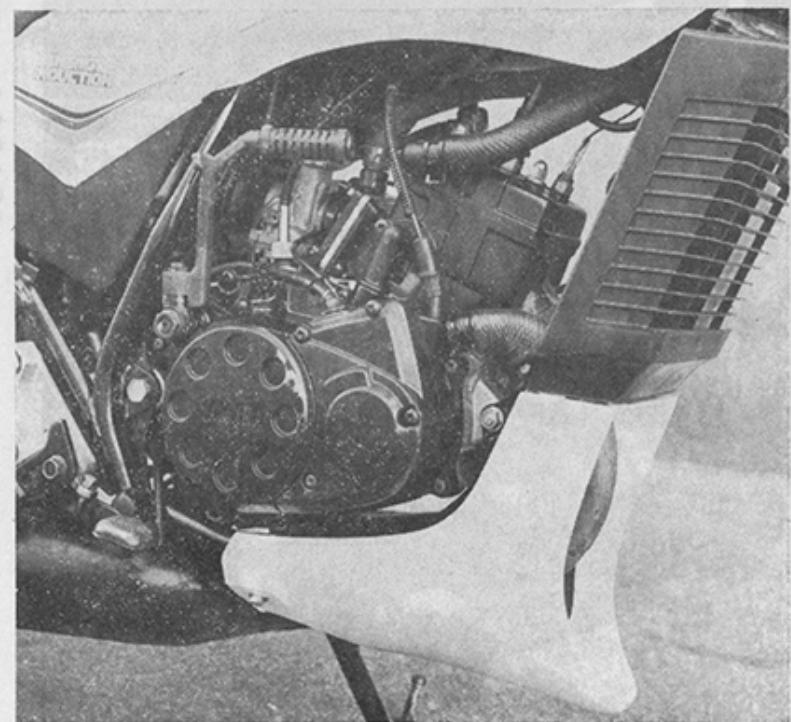
Au Salon de la Moto de Paris en octobre 1982, la RD 125 LC modèle 1983 ne reçoit aucune modification.

L'apparition en début 1985 de la RD 125 LC « YPVS » a mis fin à ce modèle.



Ce petit moteur de la RD 125 LC se singularise de celui de la DT par son couvercle gauche de forme différente (Photo RMT)

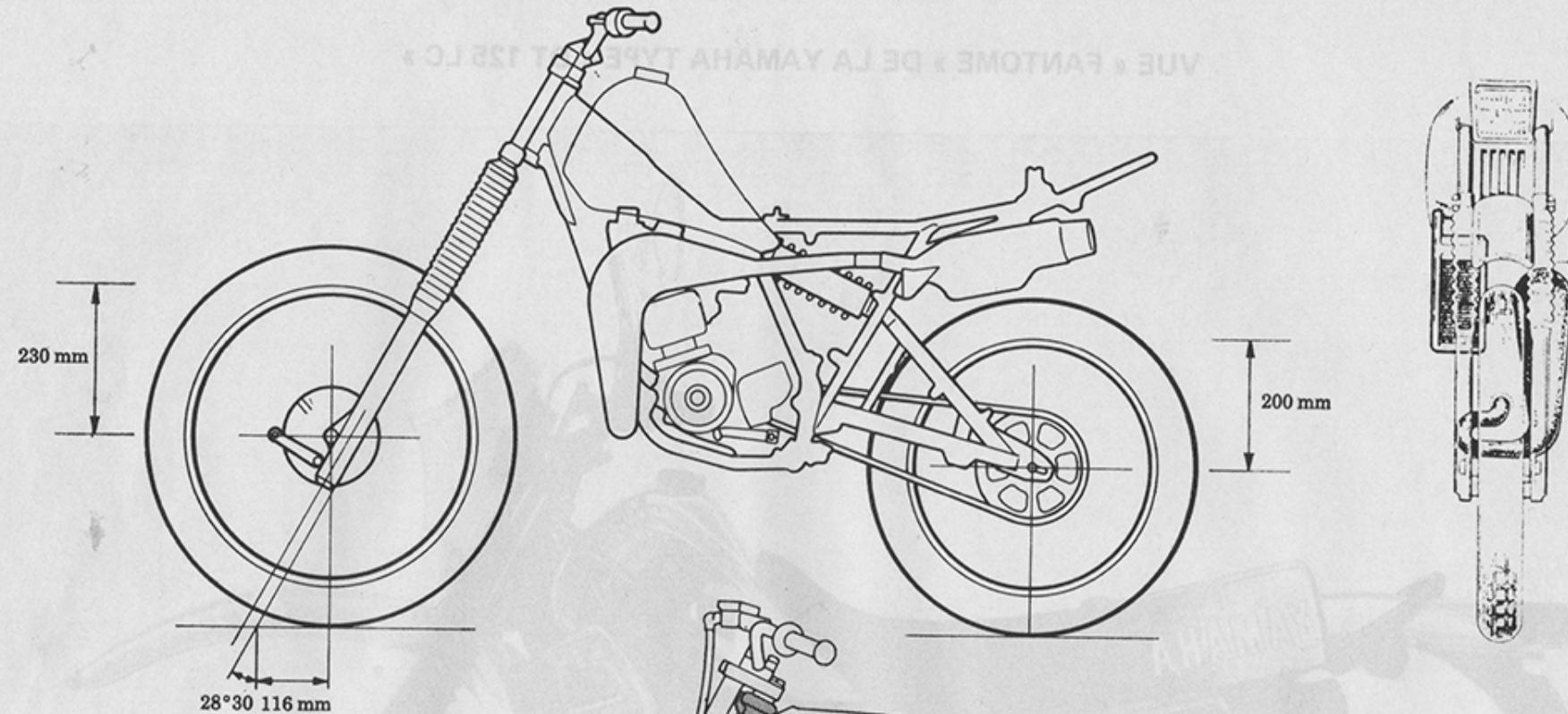
Remarquez la forme très particulière du couvercle d'embrayage du moteur RD 125 LC (Photo RMT)



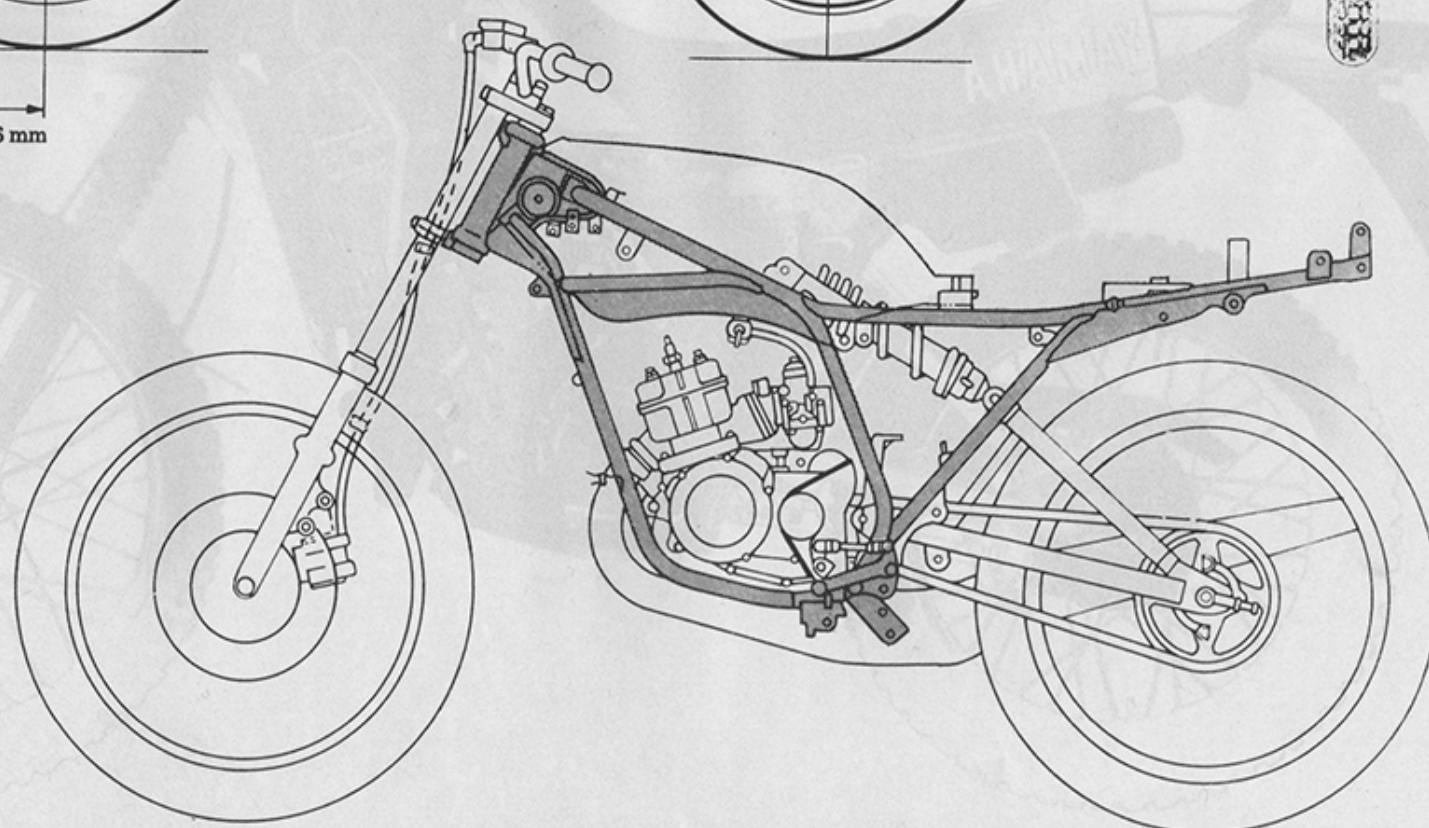
VUE « FANTOME » DE LA YAMAHA TYPE « DT 125 LC »



VUE « FANTOME » DE LA YAMAHA 125 LC



COMPARAISON
ENTRE
LES
PARTIES
CYCLES
« DT 125 LC »
(ci-dessus)
ET
« RD 125 LC »
(à droite)



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET RÉGLAGES

DES YAMAHA 125 cm³

"DT 125 LC" TYPE 10 V

ET "RD 125 LC" TYPE 10 W

MOTEUR

Monocylindre 2 temps à admission type « Torque Induction » (lumière d'admission démasquée par la jupe du piston et clapets dans la tubulure). Système de balayage en boucle à transferts dédoublés.

Graissage séparé « Autolube » par pompe à débit variable.

Système Y.E.I.S. (« Yamaha Energy Induction System ») constituée d'une boîte branchée sur la tubulure d'admission entre le carburateur et la boîte à clapets et formant réserve de mélange air-essence.

Equilibrage par arbre à contrepoids entraîné par pignons.

Refroidissement liquide de la culasse et du cylindre par circuit à circulation forcée par pompe.

Cylindre incliné de 20° vers l'avant par rapport à la verticale.

	DT 125 LC	RD 125 LC
Alésage (mm)	56,0	56,0
Course (mm)	50,0	50,0
Cylindrée (cm ³)	123	123
Rapport volumétrique	7,2 à 1	6,4 à 1
Puissance adminis. (CV)	1	1
Puissance maxi		
— en kW	11,9	15,5
— en ch	16,2	21,0
— régime corresp. tr/mn	7 000	9 500
Couple maxi		
— en N.m	16,7	15,7
— en kg.m	1,7	1,6
— régime corresp. tr/mn	7 000	9 250
Dimensions (mm)	long. 340 × larg. 260 × haut. 315	
Poids du moteur à sec (kg)	21,5	21,5

CULASSE

En alliage léger sans ailetage. Fixation par 4 goujons et écrous de 8 mm. Couple de serrage : 2,1 kg.m (21 N.m).

Chambre de combustion « en cuvette ». Bougie centrale dans l'axe du cylindre.

Joint de culasse en matière synthétique avec cerclage. Epaisseur : 1 mm.

CYLINDRE

En alliage léger sans ailetage. Chemise en fonte acierée venant de fonderie. Quatre cotés de réalisages : + 0,25; + 0,50; + 0,75 et + 1,00 mm.

Cylindre à 4 transferts. Septième lumière faisant office de cinquième transfert pratiquée dans le prolongement supérieur de la lumière d'admission.

Fixation sur le carter-moteur par 4 goujons et écrous de 8 mm. Couple de serrage : 2,8 kg.m (28 N.m).

PISTON

En alliage léger hypersilicié à calotte légèrement bombée. Deux segments :

- Segment supérieur du type mince avec face supérieure évasée (type Keyston). Epaisseur 1,2 × larg. 2,2 mm.
- Segment inférieur type mince : épais. 1,2 × larg. 2,2 mm.

Axe de piston Ø 16 × 46,8 mm, déporté de 0,25 mm, côté échappement.

DISTRIBUTION

Par la jupe du piston. Balayage en boucle (type « Schnürle ») à quatre transferts.

Système de distribution variable breveté Yamaha « Torque Induction » par boîte à clapets disposée dans la tubulure d'admission. Deux doubles clapets d'épaisseur 0,2 mm.

EMBIEILLAGE ET ARBRE D'EQUILIBRAGE

Du type assemblé tournant sur deux roulements à billes :

- à gauche : roulement 6205 C4-SH (25 × 52 × 15 mm).
- à droite : roulement 6304 C3-SH (20 × 52 × 15 mm).

Etanchéité du carter pompe par joints à lèvre :

- à gauche : SW - 25 × 40 × 8.
- à droite : SW - 28 × 40 × 8.

Bielle monobloc de section en H. Pied de bielle sur axe de piston monté sur roulement à aiguilles engagée 16 × 20 × 19,4 mm. Tête de bielle sur maneton montée sur roulement à rouleaux engagés. Tête de bielle fendue.

Arbre à contrepoids d'équilibrage entraîné au régime du vilebrequin par pignons de 45 dents côté droit. Arbre tournant sur deux roulements à billes :

- à gauche : roulement 6302 (15 × 42 × 13 mm).
- à droite : roulement 6303 (17 × 47 × 14 mm).

CARTER-MOTEUR

Deux demi-carters en alliage léger s'ouvrant suivant un plan de joint vertical. Etanchéité par pâte à joint.

Assemblage par 12 vis de Ø 6 mm, toutes côté gauche. Couple de serrage : 0,8 kg.m (8 N.m).

REFROIDISSEMENT

Refroidissement liquide par circulation forcée par pompe à turbine dans le cylindre, la culasse et le radiateur. Vase d'expansion masqué par le cache latéral droit (DT 125 LC) et par le cache du radiateur avec fenêtre de contrôle du niveau côté gauche (RD 125 LC).

Capacité totale du circuit de refroidissement : 0,8 litre. Capacité du vase d'expansion : 0,3 litre (DT 125 LC), 0,25 l (RD 125 LC). Utilisation d'un liquide 4 saisons pour moteur en aluminium ou d'un mélange moitié-moitié d'eau et d'antigel de bonne qualité à base d'éthylène glycol avec agent inhibiteur pour moteurs en alliage léger. Point d'ébullition avec le mélange eau-antigel :

- à la pression atmosphérique : 108° C.
- à la pression maxi (0,9 kg/cm²) : 125° C.

Radiateur face à la route fixé à la partie supérieure du berceau du cadre. Dimensions : larg. 122,5 × haut. 180 × épais. 32 mm. Capacité de dissipation 10 000 K cal./h. Bouchon avec clapet de surpression s'ouvrant à 0,9 ± 0,15 kg/cm².

Pompe à turbine entraînée par pignons en prise sur le pignon primaire 22 dents du vilebrequin. Pignon double intermédiaire de 16 et 23 dents. Pignon de pompe à eau de 25 dents. Rapport de réduction de 1,633 à 1 (23/22) × (25/16). Débit à 6 000 tr/mn moteur : 20 litres/minute. Arbre de pompe tournant directement dans l'alliage léger du couvercle de pompe à eau. Bague d'étanchéité FLJ - 10 × 31 × 13,5 mm.

Sonde de température fixée sur la culasse : couple de serrage 1,0 kg.m (10 N.m). Thermomètre au tableau de bord.

GRAISSAGE

Système « Autolube ». Graissage séparé par pompe à piston à débit variable entraîné par le pignon de transmission primaire en bout de vilebrequin. L'huile est injectée dans le passage du carburateur.

Réservoir d'huile séparé d'une contenance de :

- 1,0 litre (DT 125 LC)
- 1,1 litre (RD 125 LC).

Utilisation d'huile pour moteur deux temps (refroidi par air) à graissage séparé.

Témoin rouge au tableau de bord d'insuffisance d'huile dans le réservoir.

ALIMENTATION

Réservoir en tôle d'acier de :

- 9 litres dont 1,5 l de réserve (DT 125 LC)
- 13 litres dont 1,9 l de réserve (RD 125 LC).

Utilisation de supercarburant.

Robinet d'essence à trois positions avec cuve de décantation. Filtre interne à la cuve de décantation.

CARBURATION

Carburateur Mikuni type VM 24 SS. Circuit de starter commandé par tirette sur le carburateur côté gauche.

Filtre à air en mousse polyuréthane humectée d'huile moteur SAE 30 W.

Réglages de carburation :

	DT 125 LC	RD 125 LC
∅ de passage (mm)	24	24
Identification (réglage) ..	10 V-00	10 W-00
Coupe du biseau	2,0	1,5
Gicleur de starter	20 *	20 *
Gicleur de ralenti	20	20
Gicleur principal d'essence	80	155
Gicleur principal d'air	0,5 *	1,0 *
Type de l'aiguille	4 J 13	5 GN 36
Réglage (cran à partir du haut)	4°	3°
Type du puits d'aiguille ..	P-2	0-8
Vis d'air de ralenti desserrée de (tour)	1 1/2	1 1/2
Régime de ralenti (tr/mn)	1350 ± 50	1300 ± 50
Hauteur du flotteur (mm)	21,0 ± 1	21,0 ± 1

* Gicleurs non démontables

ALLUMAGE

1°) Modèle DT 125 LC

Allumage électronique CDI (à décharge de condensateur) à avance dégressive.

Avance contrôlable à 3 000 tr/mn : 22° avant PMH.

Course correspondante du piston avant PMH : 2,2 ± 0,015 mm.

Bloc d'allumage CDI. Mitsubishi type F8T - 05471.

Bobine d'allumage Mitsubishi type F 6 T 505.

Puissance d'allumage :

— 15 kV mini à 500 tr/mn.

— 17 kV maxi à 8 000 tr/mn.

Bougie à résistance incorporée marque NGK type BR 8-ES. Culot long Ø 14 × 19 mm. Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,8 mm.

2°) Modèle RD 125 LC

Allumage électronique CDI (à décharge de condensateur). Variation électronique de l'avance : courbe progressive entre 1 700 et 3 000 tr/mn, puis dégressive jusqu'au régime maxi.

— Avance initiale : 17° avant PMH jusqu'à 1 300 tr/mn.

— Avance maximale : 30° avant PMH à 3 000 tr/mn.

Bloc d'allumage CDI Hitachi type 10 W.

Bobine d'allumage Hitachi type 10 W.

Puissance d'allumage :

— 12 kV mini à 3 000 tr/mn.

— 20 kV maxi à 5 000 tr/mn.

Bougie à résistance incorporée marque NGK type BR 8-ES. En utilisation sportive, utilisation d'une bougie plus froide (par exemple NGK BR 9-ES). Culot long Ø 14 × 19 mm. Ecartement des électrodes : 0,7 à 0,8 mm.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

1°) Modèle DT 125 LC

Volant alternateur 6 volts de 80 W Mitsubishi type F3T - 25271 à trois bobinages :

— Bobinage d'allumage électronique à double rôle (charge du condensateur et capteur d'impulsion).

— Bobinage de charge de la batterie.

— Bobinage d'éclairage alimentant en courant alternatif le circuit code/phare avec le témoin de phare, la veilleuse et le feu arrière (sauf en position Parking), et l'éclairage du compteur.

Diode redresseuse du courant de charge Toshiba type S 5280, supportant un courant maxi de 3,2 A sous 400 V.

Régulateur électronique Stanley type 3H6. Tension de régulation 7,2 ± 0,3 V.

Batterie GS type 6N6-3B-1 de 6 Ah sous 6 V. Dimensions long. 98 × larg. 53 × haut. 110 mm. Borne négative à la masse.

Equipement alimenté en courant continu de la batterie : clignotants et témoins feu de stop, avertisseur sonore, thermomètre d'eau, témoin de niveau d'huile, témoin de point mort et veilleuse/feu arrière (uniquement en position Parking).

2°) Modèle RD 125 LC

Volant alternateur Hitachi type 10 W d'un débit à 5 000 tr/mn de 11 A sous 12 V. Capteur d'allumage électronique externe. Deux ensembles de bobinages.

— Ensemble de deux bobinages d'allumage électronique reliés au bloc CDI.

— Ensemble de trois bobinages de charge branchés en parallèle reliés au redresseur-régulateur.

Redresseur-régulateur électronique Shindengen type 5HO. Tension de régulation : 14,5 V.

Batterie FB type 12 N5-3B de 5 Ah sous 12 V. Dimensions long. 120 × larg. 60 × haut. 130 mm. Borne négative à la masse.

ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

	DT 125 LC	RD 125 LC
Optique :		
— Marque	Koito	Koito
— Dimensions : long × larg. (mm)	160 × 100	160 × 100
Ampoule code/phare :		
Veilleuse	6V-4W	12V-4W
Feu arrière et stop	6V-5/21W	12V-5/21W
Clignotants	6V-21W × 4	12V-21W × 4
Eclairage compteur	6V-3W	12V-3,4W
Eclairage compte-tours ..	—	12V-3,4W
Eclairage thermomètre ..	6V-3W	12V-3,4W
Témoin de point-mort, de phare, de clignotants et de niveau d'huile	6V-3W × 4	12V-3,4W × 5
Fusible de protection	10A	20A

TRANSMISSION

TRANSMISSION PRIMAIRE

Par pignons à denture oblique. Rapport de réduction : 3,227 à 1 (71/22).

Amortisseur de couple par silentblocs dans l'accouplement cloche d'embrayage - couronne primaire.

EMBRAYAGE

Du type multidisques à bain d'huile commune à la boîte de vitesses. Six disques garnis et cinq disques lisés appliqués par quatre ressorts hélicoïdaux.

Mécanisme de débrayage du type interne commandé par bielle avec axe à méplat côté gauche du moteur et agissant deux tiges bout à bout avec interposition d'une bille. Ces deux tiges et cette bille sont logés dans le perçage axial de l'arbre primaire de boîte de vitesses.

BOÎTE DE VITESSES

A six vitesses. Deux arbres avec pignons à taille droite toujours en prise. Trois pignons à crabots double baladeurs.

Boîte de vitesses DT 125 LC :

Vitesses	Nbre dents des pignons	Rapport à 1	Pourcentage
1 ^{re}	35/10	3,500	24,00
2 ^e	31/14	2,214	37,94
3 ^e	28/18	1,555	54,02
4 ^e	25/21	1,190	70,59
5 ^e	23/23	1,000	84,00
6 ^e	21/25	0,840	100,00

Boîte de vitesses RD 125 LC :

Vitesses	Nbre dents des pignons	Rapport à 1	Pourcentage
1 ^{re}	34/12	2,833	32,37
2 ^e	29/16	1,812	50,61
3 ^e	26/19	1,368	67,03
4 ^e	24/21	1,143	80,22
5 ^e	23/23	1,000	91,70
6 ^e	22/24	0,917	100,00

Arbre primaire tournant à gauche sur un roulement à aiguilles Koyo 15 NQ 24 10 D (15 × 24 × 10 mm) et, à droite (entrée de boîte), sur un roulement à simple rangée de billes 6303 (17 × 47 × 14 mm).

Arbre secondaire tournant à gauche (sortie de boîte) sur un roulement à simple rangée de billes 6204 CS (20 × 47 × 14 mm) et, à droite, sur un roulement à aiguilles 15 × 25 × 12 mm.

Joint à lèvre de sortie de boîte : SD - 26 × 38 × 5 mm.

Contenance du carter de boîte de vitesses :

— 0,6 litre (au total)

— 0,55 litre (après vidange)

Utilisation d'huile moteur SAE 10 W/30.

Contrôle du niveau par hublot à l'arrière du couvercle d'embrayage.

MECANISME DE SELECTION

Mécanisme à bras avec double crochet agissant sur les axes du bâillet du tambour de sélection. Trois fourchettes montées sur deux axes. Verrouillage des vitesses et du point mort par doigt articulé dont le galet vient se loger dans les creux de l'étoile du bâillet du tambour. Contacteur de point mort à l'extrémité gauche du tambour alimentant le témoin vert au tableau de bord. Extrémité droite du tambour de sélection (côté bâillet) tournant sur un roulement à billes 6004 RS (20 × 42 × 12 mm).

Pédale de sélection pied gauche montée directement sur l'axe de sélection (DT 125 LC) et par l'intermédiaire d'une tringle (RD 125 LC).

Joint à lèvre de l'axe de sélection : S - 12 × 21 × 4 mm.

TRANSMISSION SECONDAIRE

Par pignons et chaîne d'un rapport de démultiplication de :

— DT 125 LC : 3,266 à 1 (49/15)

— RD 125 LC : 2,875 à 1 (46/16).

Modèle DT 125 LC

Vitesses	Démult. totale à 1 (prim. × boîte × sec.)	Vit. (km/h) aux 1 000 tr/mn mot. (environ)
1 ^{re}	36,888	3,12
2 ^e	23,334	4,93
3 ^e	16,389	7,01
4 ^e	12,542	9,17
5 ^e	10,539	10,91
6 ^e	8,853	12,99

Modèle RD 125 LC

Vitesses	Démult. totale à 1 (prim. × boîte × sec.)	Vit. (km/h) aux 1 000 tr/mn mot. (environ)
1 ^{re}	26,283	4,26
2 ^e	16,811	6,66
3 ^e	12,692	8,82
4 ^e	10,604	10,55
5 ^e	9,278	12,07
6 ^e	8,507	13,18

Chaîne secondaire avec attache rapide. Caractéristiques :

— Type : DID 428 H (DT 125 LC),

DID 428 M (RD 125 LC),

- Nombre de maillons . 117 + attache,
- Pas de la chaîne : 12,7 mm (1/2"),
- \oslash des rouleaux : 8,5 mm,
- Largeur entre plaques internes : 7,9 mm (5/16"),
- Epaisseur des plaques : 1,78 mm (DT 125 LC),
1,52 mm (RD 125 LC).

Sur modèle DT 125 LC, tendeur de chaîne secondaire par patin articulé.

Sur modèle RD 125 LC, anneaux, amortisseurs de couple au niveau des fixations de la couronne arrière.

KICK-STARTER

Mécanisme à rampe placé dans le carter d'embrayage agissant sur la transmission primaire. Pignon d'enclenchement agissant sur un pignon relais en prise avec un pignon arrière à la grande couronne primaire. Possibilité de démarrer le moteur en étant débrayé.

Joint à lèvre de l'arbre de kick-starter : 20 × 30 × 4 mm.

PARTIE CYCLE

CADRE

En tubes d'acier soudés avec goussets de renforcement. Simple berceau dédoublé à l'avant du moteur (DT 125 LC), double berceau (RD 125 LC).

	DT 125 LC	RD 125 LC
Angle colonne de direction	61°	63°
Angle de chasse	61°30'	63°45'
Chasse à la roue	116 mm	86 mm
\oslash mini de braquage	2,0 m	2,1 m

Colonne de direction montée sur cuvettes à billes :

- DT 125 LC : 22 billes supérieures de \oslash 3/16" (4,76 mm) et 19 billes inférieures de \oslash 1/4" (6,35 mm).
- RD 125 LC : 2 × 19 billes supérieures et inférieures de \oslash 1/4" (6,35 mm).

FOURCHE AVANT

Télescopique à amortisseurs hydrauliques.

	DT 125 LC	RD 125 LC
\oslash des tubes (mm)	35	30
Débattement total (mm) ..	230	140
Huile dans chaque bras :		
— en cm ³	304 ± 2,5	147
— niveau (mm) *	168	180
Qualité d'huile	SAE 10 W/30	SAE 10 W

* Niveau d'huile mesuré par rapport à l'extrémité supérieure du tube, amortisseur en position verticale, tube entièrement enfoncé et sans ressort (s).

SUSPENSION ARRIERE

Suspension arrière « Cantilever » par bras oscillant et amortisseur unique central en position inclinée.

Bras oscillant en tube d'acier soudé de section rectangulaire (avec triangulation de fixation inférieure de l'amortisseur). Articulation sur bagues lisses. Pas de graisseur.

Amortisseur MXS monotubulaire oléopneumatique contenant de l'azote sous 15 kg/cm² de pression. Réglages de dureté du ressort.

- DT 125 LC : par bague filetée à la partie inférieure de l'amortisseur pouvant faire varier la longueur du ressort entre 270 et 285 mm. Longueur standard : 280 mm.
- RD 125 LC : par bague crantée à la partie supérieure de l'amortisseur. Six positions de réglage. Réglage standard : 2^e cran.
- Débattement de la suspension arrière :
- DT 125 LC : course totale de l'amortisseur de 94 mm procurant un débattement à la roue arrière de 200 mm.
- RD 125 LC : course totale de l'amortisseur de 55 mm, procurant un débattement à la roue arrière de 120 mm.

FREIN AVANT

1^o Modèle DT 125 LC

Moyeu frein conique en alliage léger fretté acier. Tambour de \oslash 130 mm. Simple came commandée par câble.

Garnitures collées de dimensions : long. 125 × larg. 28 × épais. 4 mm. Epaisseur limite : 2 mm. Surface de friction : 35 cm² × 2. Témoin d'usure des garnitures par index monté sur l'axe de la came. Contacteur de stop sur le levier de frein avant.

2^o Modèle RD 125 LC

Frein simple disque à commande hydraulique.

Maître-cylindre au guidon avec piston de \oslash 12,7 mm. Réservoir incorporé. Utilisation d'un liquide de frein répondant aux normes SAE J 1703 ou DOT 3.

Etrier flottant simple piston \oslash 38,18 mm, fixé à l'arrière du fourreau de fourche droit.

Disque en acier inoxydable de \oslash 245 × 4 mm (épaisseur limite 3,5 mm). Rayon moyen de la piste de freinage : 100 mm.

Deux plaquettes de frein de forme trapézoïdale. Surface de friction : 19 cm² × 2. Epaisseur standard des plaquettes (garniture et support) : 10,6 mm (limite 5 mm).

Contacteur de stop sur le levier de frein avant.

FREIN ARRIERE

Moyeu frein fretté acier. Forme conique sur DT 125 LC. Tambour de \oslash 130 mm. Simple came commandée par tringlerie. Caractéristiques des garnitures identiques à celles du frein avant de la DT 125 LC (voir plus haut).

Index d'usure des garnitures. Contacteur de stop sur la commande de frein arrière.

PIÈCES DE RÉTENTION

ROUES

Sur modèle DT 125 LC : roues rayonnées avec jantes en acier. Sur modèle RD 125 LC : roues en alliage léger coulé type « Italic ».

1^o Roue avant

	DT 125 LC	RD 125 LC
Dimensions des jantes ..	1,60 × 21	1,60 × 18
Deux roulements à billes ..	6301 (12 × 37 × 12)	6301 (12 × 37 × 12)
Joints à lèvre :		
— à gauche	SDD- 47 × 58 × 7	SDD- 45 × 56 × 6
— à droite	SDD- 18 × 37 × 8	SDD- 20 × 37 × 8