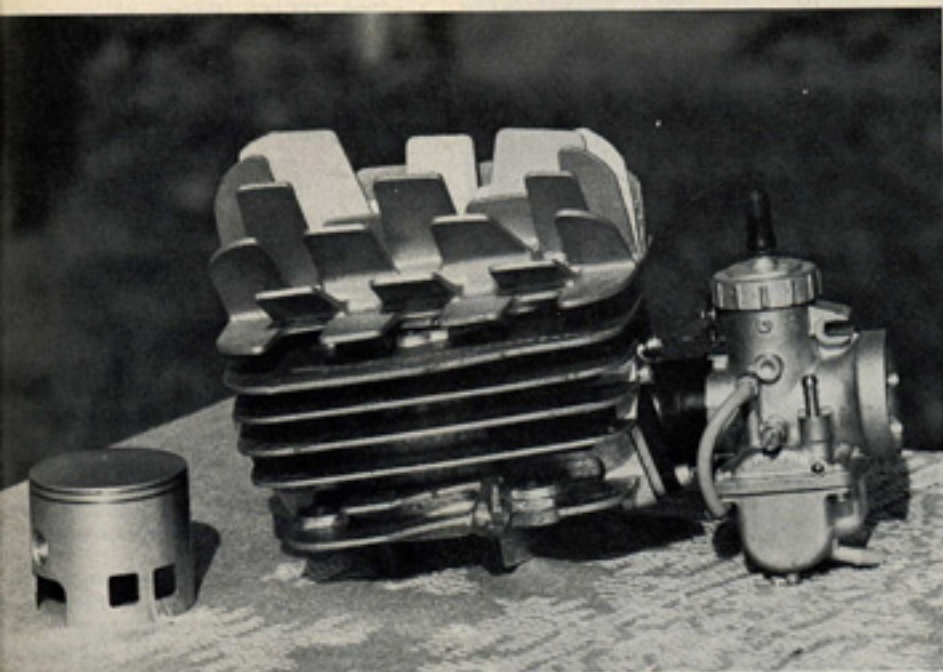


KIT, OU DOUBLE?



20 mètres sur 100 mètres! Peut-on traduire ce résultat, mesuré par nos soins, par 20 % d'amélioration en accélération? Sais pas, les maths, c'est pas mon fort mais de toutes façons, c'est copieux.

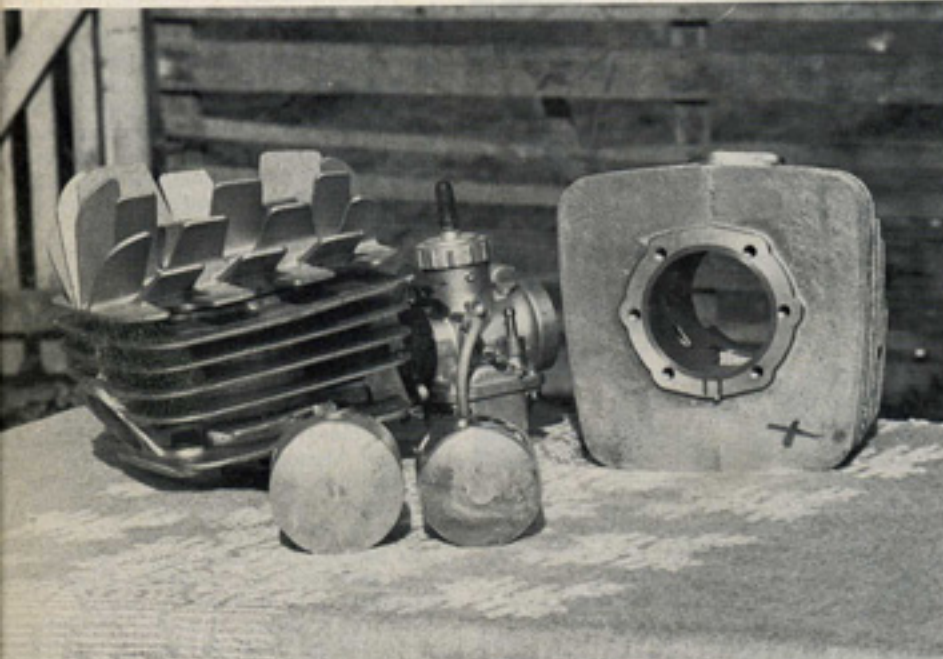
Confortable sur route, le progrès devient écrasant en tout-terrain. Au bruit feutré et tenu de la 125 cm³, la 200 cm³ oppose une sonorité plus pleine, plus grave, signe d'un moteur qui respire. Cette augmentation du niveau sonore reste toutefois discrète au passage de la moto. Elle est surtout sensible pour le pilote, indice que c'est surtout le bruit d'admission qui a été augmenté.

Pas de quoi faire exploser un sonomètre et, de toutes façons, j'avais oublié de vous le préciser, ce kit est réservé à la compétition, bien entendu.

Cette prétention n'est pas exagérée. En TT., la 125 DTMX s'apprécie surtout par son excellente partie cycle. Côté moteur, ce n'est pas la grande défonce. Le kit 200 cm³ transforme cette timide trail en engin réellement compétitif, aux performances comparables à celles des meilleures 125 cm³ enduro (à une brique le morceau), avec en prime un moteur souple, puissant à bas régimes, endurant en côte, ce qui n'est pas le cas des 125 cm³ d'enduro. Quant à la fiabilité, 26 CV à 8 000 tours, pour un 200 cm³, ça doit en toute logique être plus résistant qu'une puissance égale, sur un 125 cm³, à 10 000 tours et plus.

Bien sûr, pour courir, il faudra travailler un peu sur la partie cycle: un peu d'allègement, un circuit électrique simplifié, une paire de pneus cross, Rayer propose cela en option. Pour 7 800 balles, environ, vous vous retrouvez ainsi avec un engin prêt à courir en enduro, compétitif, endurant... et tout à fait capable aussi de vous emmener en balade, comme un honnête trail.

Très polyvalent, ce kit 200 MX spécial Rayer. Ce n'est pas sa moindre qualité.



ET UN KIT 175 MX

Sur exactement les mêmes bases que sur kit 200 cm³, Rayer fabrique et commercialise un kit 175 cm³, qui présente les mêmes avantages (entre autres au niveau accessibilité) et coûte 1.350 F, soit sensiblement le prix du kit d'origine Yamaha.

Seule différence avec le 200 cm³, à part le prix et la cylindrée, le piston n'est pas maison, mais celui d'origine Yam, avec 4 cotes de réalésage.

Sur le plan performances (voir courbes), la différence entre le 175 et le 200 cm³ est surtout sensible à moyens et hauts régimes. En bas c'est pratiquement pareil, c'est-à-dire très souple.



Le kit 200 - cylindre, culasse « hérisson », carbu Mikuni de 32, et piston.

Le kit 200, plus le cylindre et le piston du kit 175.

Comparés, le piston du kit 200 Rayer (à gauche) et celui du kit 175, d'origine Yam.