



La 200 DTMX/Rayer (à gauche) et la 125 d'origine.

La 200 MX, très à l'aise en tout-terrain rapide.

matériel existant et, d'autre part, ce choix lui assure un approvisionnement régulier et suffisant.

### Comment c'est fait ?

Le cylindre, en alliage léger chemisé, est réalisé sur les bases du 125 cm<sup>3</sup>, c'est-à-dire qu'il reste à 5 transferts, mais les diagrammes sont retouchés, s'inspirant de ceux du moteur YZ de cross, notamment au niveau de l'échappement et des transferts, alors que l'on touche peu à l'admission. But de l'opération : des chevaux, mais en souplesse.

Il est fixé au bloc par 4 goujons, mais d'une manière différente de l'origine, de façon à pouvoir y accéder sans déposer la culasse. Le cylindre est fabriqué par une usine spécialisée dans les moteurs d'avions, un gage de sérieux et de fiabilité.

La culasse, extérieurement, se distingue par un ailetage en « hérissos ». Deux motivations à ce choix : l'une, commerciale, afin de la personnaliser ; l'autre, technique, les ailettes interrompues facilitant le refroidissement. Sa chambre de combustion est hémisphérique, comme celle de l'YZ, alors qu'elle est en « casquette de jockey » sur la DTMX.

Enfin, la culasse de la 125 cm<sup>3</sup> est fixée par 4 goujons seulement. Ici, vu l'augmentation de puissance, Rayer a joué la sécurité, en prévoyant six goujons.

Le piston garde la même conception que l'origine, avec deux segments et le double transfert. Mais les segments en L, qui s'usent vite, sont remplacés par des segments classiques chromés, fabriqués par Floquet Monopole, qui compte parmi ses clients des firmes comme Matra et le service course de Renault. Là encore, un gage de fiabilité.

Ces pièces, que vous voyez sur nos photos, sortaient de fonderie. Elles seront émaillées noir mat sur la série.

Cylindre, culasse, piston, ajoutez-y le carbu Mikuni de  $\varnothing$  32 mm, un peu d'outillage et la notice de montage livrée avec le kit (sur laquelle on explique également les réglages et les modifications à l'échappement), et vous avez, après 2 h 30 environ de boulot, une 125 DTMX transformée en 204 cm<sup>3</sup> (72 x 50 d'alésage-course), qui développe exactement la même puissance que la 125 YZ de cross, mais avec une courbe plus plate et à un régime inférieur (26 ch à 8 000 tr/mn, voir courbes) J'allais oublier : il faut également sortir un chèque de 1 700 F pour posséder cela.

### Kit, ou double ?

Un bref essai comparé entre la 200 DTMX Rayer et la 125 d'origine, est convaincant. Avec 26 CV contre 14 sur la 125, la puissance est presque doublée sur le papier. Sur le terrain, la différence est également très sensible. Alors qu'avec le braquet d'origine trop long, la 125 peine pour accrocher le sixième rapport, la 200 cm<sup>3</sup> emmène le même braquet sans effort. La vitesse de pointe utilisable est donc augmentée de 10 à 15 km/h. Mais plus intéressantes encore sont les possibilités d'accélération.

Sur 100 mètres, en légère montée, la 200 cm<sup>3</sup> met 20 mètres à la 125 cm<sup>3</sup>

