

MOTO

JOURNAL

11F
N 725

SALON DE MILAN

LA VITRINE DE L'EUROPE

LA BOMBE HVA

UN 800 TWIN 2 TEMPS
DE 90 ch ET 140 kg

COMPARATIF

CINQ 125 SPORT
13 ch CONTRE 22 ch

CONTACT EXCLUSIF

125 KTM 125 CAGIVA
MIEUX QUE LES JAPS!

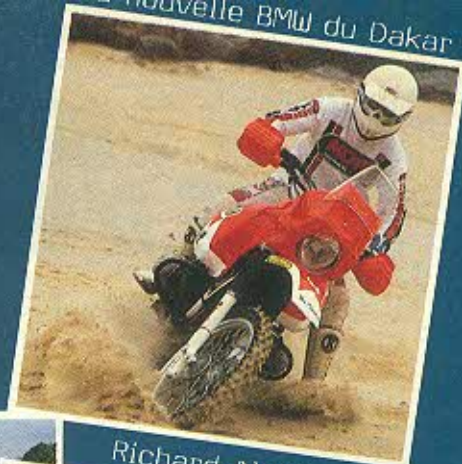
LA BMW DU DAKAR
ELLE RESTE A BATTRE

CASCADES

RICHARD ALMET
ET LES SECRETS
DE SES WHEELIES
FOUS

M2042-725-11F

28 NOVEMBRE 1985 Suisse 3,70FS



Richard Almet



125 Yamaha, Suzuki Kawasaki



125 KTM et 125 Cagiva



750 Ducati Desmo



La HVA Folan

125 KTM

PRISE DE CONTACT CROSS EXCLUSIF ET CAGIVA

Cette année plus que jamais les constructeurs européens sont prêts à relever le défi japonais. Les 125 Cagiva KTM, deux machines super-performantes, sont là pour en attester...

L'EUROPE AU TOP!

Par Stéphane Le Gouic, Photos Jean-Pierre Galtier.



Depuis le salon de Paris, nous avons eu l'occasion de tester pour vous la quasi-totalité de la production nipponne. C'est maintenant au tour de la vieille Europe de lever le voile sur ses nouveaux produits dont la 125 Cagiva pour l'Italie et la 125 KTM pour l'Autriche sont sans conteste les machines de pointe dans la catégorie. L'Italienne nous arrive toute auréolée de son titre de championne du monde aux mains redoutablement expertes du Finlandais Pekka Vehkonen. Outre cette glorieuse récompense, Cagiva peut se targuer d'être la première marque à détronner Suzuki dont l'hégémonie sur le 125 mondial date de 1975, année de la création d'un véritable Championnat du Monde de la cylindrée. KTM aurait pu avoir ce privilège l'an passé si Van Der Ven n'avait pas faibli après un début de saison tonitruant. L'histoire ne pouvant être réécrite, KTM a dû se contenter d'une place d'honneur mais la moto, elle, avait largement prouvé son potentiel. Ce sont donc ces deux motos pratiquement identiques à leurs homologues de Grands Prix que nous avons testées pour vous en exclusivité.

Vehkonen Replica

Exit les Ligier, les Cagiva nous reviennent sous leur appellation d'origine. L'intermède français étant définitivement révolu, la firme de Varese cherche un importateur pour l'hexagone. Le nom de l'élu devrait être

Face à face, les deux machines européennes les plus en vue de la catégorie 125 : la Cagiva championne du monde en titre et la KTM, son challenger aux dents longues.

rapidement connu et nous ne manquerons pas de vous en faire part. Mais voyons plutôt de quelle trempe est faite notre Italienne qui arbore fièrement un sticker « World Champion Replica »... Car il s'agit bien là d'une réplique des motos de Vehkonen et Maddii. Commençons par le moteur dont la base est identique à celui de 85 mais qui a quand même subi de nombreuses modifications. Le cylindre retravaillé reprend les cotes « usine », la boîte à clapets est modifiée tout comme le boîtier de filtre à air dont le volume augmente. Les radiateurs sont plus grands et la capacité du circuit plus importante. Le pot d'échappement est redessiné et le carburateur est un nouveau Dell'Orto de 35,4 mm de diamètre identique (CTS pour « Cagiva Torque System »...) est modifié pour améliorer le rendement. Du changement aussi au niveau de la boîte : les pignons de troisième et de quatrième sont renforcés pour satisfaire les brise-fers. Le sélecteur peu solide et peu pratique à utiliser laisse sa place à un modèle plus fonctionnel. Enfin pour clôturer ce chapitre moteur, mentionnons les nouveaux disques d'embrayage en acier et non plus en alu comme sur le modèle précédent. Côté partie-cycle, on note la présence de la toute dernière évolution de la fourche Marzocchi M1. Il n'y a toujours qu'un seul ressort situé

dans un des tubes et l'hydraulique dans l'autre. L'astuce 86 réside dans un réglage de freinage de l'hydraulique placé en bas du fourreau droit. L'intérieur de l'amortisseur Ohlins est différent et le système Soft Damp similaire au ProLink n'évolue pas. Le cadre est inchangé mais la hauteur de selle est diminuée de 10 mm notamment grâce à l'adoption d'une nouvelle selle. Le réservoir change de forme, il est moins « jumbo » qu'avant et les protège-radiateurs virent au noir ce qui donne une touche « classe » à l'ensemble. Le diamètre du disque passe de 230 à 240 mm. Voilà pour les nouveautés 86, Cagiva met en plus à la disposition des futurs acquéreurs des soufflets de fourche et une protection pour le frein à disque. Sympa non ? On a donc bossé dur à Varese et le résultat est à la hauteur...

Hypertonique

Prise en main très aisée de cette ragazza, même si la position est un peu déroutante au début. En fait, on sent tout de suite que cette machine a été mise au point par Vehkonen. Le guidon, un Renthal en alu, est très droit et très court... Comme les aime l'ami Pekka ! Outre ce guidon « vehkonenesque », on se trouve carrément sur l'avant, nettement plus en tout cas que sur ses consœurs japonaises ou européennes. Les premiers mètres parcourus révèlent instantanément le caractère du moulin : vif et... hypertonique ! La puis-

En attendant la nomination définitive d'un importateur Cagiva pour la France, l'usine italienne vient de passer un accord spécial avec l'Auvergnat monsieur Hubert Majorel lors du salon de Milan, accord permettant à Cagiva de posséder une adresse en France. Pour tout renseignement, donc, ou pour toute commande vous pouvez vous adresser dès maintenant à : « Courmon Moto Sport », 12, av. de la République, 63800 Courmon-d' Auvergne. Tél. : 73.84.84.44.

sance est tout simplement démoniaque et semble dépasser tout ce que nous avons pu essayer auparavant. C'est dire... Le pire, c'est que cette patate infernale n'est pas obtenue au détriment de la souplesse qui sans être impressionnante est tout à fait raisonnable. On peut d'ailleurs comparer ce moteur à un Honda avec un petit plus à haut régime. Seconde prouesse des ingénieurs rituels, la partie-cycle qui allie avec un certain bonheur certain stabilité et maniabilité. Quelque soit le relief, le binôme Marzocchi-Ohlins encaisse tout sans broncher le tout « in the confort ». Rien à dire non plus coté maniabilité, la WMX vire dans un mouchoir, aidée en cela par sa vivacité et sa précision. Le freinage est bon mais reste apparemment

en deçà de ce qu'offrent les Japonaises, imbattables dans ce domaine.

Déjà très concurrentielle en 85, la Cagiva est un sacré outil qui va certainement se distinguer lors du comparatif que nous sommes en train de vous concocter avec amour... Patience !

Monsieur KTM plus

Chez KTM non plus on ne s'est pas endormi sur le développement de la 125 cross. La MX nous revient donc assez largement transformée. Le moteur hérite d'un nouvel échappement et du nouveau carburateur Dell'Orto dont la particularité est de posséder un alésage intérieur en forme de V, dessiné par un ordinateur, qui permet d'avoir une vitesse de flux très rapide quelque soit l'ouverture des gaz. Conséquence ? Une réponse maximale et un rendement accru. La puissance maxi passe à 35,5 chevaux à 9 900 tr/mn (à vérifier). Au niveau partie-cycle, on recense un nouveau cadre dessiné de façon à abaisser la hauteur de selle de 3 cm, un nouvel amortisseur White Power « Super Adjuster » réglable en détente et en compression, la nouvelle Marzocchi identique à celle de la Cagiva. A noter à ce sujet que la fourche

White Power inversée est disponible en option moyennant un supplément de 1 000 francs C'est d'ailleurs avec cette option que nous avons essayé la 125 MX. Autre nouveauté, le frein à disque à l'arrière, une superbe réalisation, dont la durite passe à l'intérieur de la barre qui relie le moyeu (planqué derrière le bras oscillant !) au cadre. Un dernier mot sur les nouveaux protège-radiateurs, les nouveaux logos vissés sur le réservoir et le nouveau dessin du garde-boue avant, tout cela tendant à moderniser le look de cette moto au demeurant très sympa. Voyons à présent ce que donne la bête sur le terrain...

Le charme discret de l'Autrichienne

Toujours un peu rude le premier contact avec une Katé. Selle pas franchement « tendre », hauteur de selle importante (les suspensions ont moins tendance à se tasser que sur les autres 125) guidon large, pas de quoi s'extasier mais l'on s'y fait relativement vite. Les commandes sont par contre moelleuses même sur les leviers Magura sont taillés pour les grandes paluches... Le démarrage est facile, la MX craquant au premier coup de kick. A la conduite, rien de surprenant, la Katé a conservé le caractère qu'elle avait déjà en 85, c'est-à-dire celui d'un moteur brillant dont le coffre à moyen régime est asphyxiant. Cependant, comparativement, le moteur de la Cagiva est plus vivace, il prend des tours plus rapidement et il pousse un peu plus à haut régime. Notre machine était équipée de la fourche White Power « Upside down » livrable en option. Le réglage approximatif de cet élément ne nous permet pas d'émettre un jugement définitif sur son comportement mais on peut penser qu'avec une huile plus fluide, celui-ci serait au moins équivalent à celui de la Marzocchi qui équipe la Cagiva et la Katé standard. Il n'y a par contre rien à reprocher à la suspension arrière qui réagit sagement quelque soit la nature du terrain. Un bon point... Un autre bon point en ce qui concerne la maniabilité. Faut dire qu'avec 88,5 kilos il serait étonnant que l'on ait affaire à un camion pas vrai ? Quant au freinage, pas de lézard, ça fonctionne correctement à l'avant, la surprise venant de l'arrière où le nouveau disque est d'une efficacité redoutable et ne demande qu'un temps d'adaptation très bref comparé au Kawa un peu plus pointu à assimiler.

Franchement étonnantes, nos deux Européennes, leurs devancières nous avaient déjà surpris et les modèles 86 confirment le bien que l'on pensait d'elles. D'autant qu'au niveau prix, elles restent abordables. Notamment la KTM qui vaut 20 800 F dans sa version standard. Le prix de la Cagiva n'est pas encore fixé. On peut cependant penser qu'elle ne devrait pas excéder les 21 000 F. Wait and see...

La nouvelle 125 KTM ne lésine pas avec l'innovation. Rien à voir avec le modèle précédent, si ce n'est son caractère rigide sécurisant.

La 125 Cagiva n'est pas championne du monde pour rien. Cette « Vehkonen-Replica » dispose d'un moteur foudroyant et d'un châssis parfaitement suspendu.

Rencontre intéressante entre 125 KTM et Cagiva, les deux Européennes les plus attendues sur le marché des huitièmes de litre.

FICHES TECHNIQUES

	CAGIVA 125 WMX	KTM 125 MX
MOTEUR		
Type	Monocylindre 2 temps refroidi par eau	
Alésage x course	56 x 50,6 mm	54 x 54 mm
Cylindrée	124,6 cm ³	123,7 cm ³
Admission	Clapets	
Taux de compression	15 à 1	15,5 à 1
Puissance maxi annoncée	33,5 ch à 11 500 tr/mn	35,5 à 9 900 tr/mn
Carburateur	Dell'Orto Ø 36	
Allumage	à décharge de condensateur	
Rapport de transmission primaire	3,05	
Rapport de transmission secondaire		
Rapports de boîte : 1 ^{er} 2 ^e 3 ^e 4 ^e 5 ^e 6 ^e	Non encore communiqué	
Démarrage	Kick	
PARTIE-CYCLE		
Capacité réservoir	8,2 litres	9,3 litres
Poids réel	93 kg	88,5 kg
Répartition av / ar	46/47	43,5/45
Longueur	2 145 mm	2 120 mm
Largeur	830 mm	non communiquée
Empattement	1 440 mm	1 455 mm
Hauteur de selle	940 mm	
Garde au sol	355 mm	380 mm
Suspension avant	Fourche hydra-pneumatique Marzocchi	
Débattement	280 mm	290 mm
Suspension arrière	Solft damp + Ohlins	Pro lever + White Power
Débattement	310 mm	320 mm
Pneu avant	Pirelli 3.00 x 21	Metzeler 3.00 x 21
Pneu arrière	Pirelli 4.25 x 18	Metzeler 4.60 x 18
Frein avant	disque	disque Ø 240 mm
Frein arrière	tambour	disque Ø 200 mm
Prix	non encore déterminé	20 800 F TTC
Disponibilité	non encore déterminée	immédiate
Importateur	Non encore déterminé	Royal Moto B.P. 11 10.800 St-Julien les Villas. tél. : (16) 25.82.01.12.

