

MOTO REVUE

ACHETER UNE MOTO : LE PARCOURS D'UN COMBATTANT

FINALE A L.A

ESSAI ENDURO : 125 WR. 125 KDX. 200 DTR

M 2163 - 2950 - 15.00 F



50 - Jeudi 28 Juin 1990 - 15 F - 102 Ffr. - 4,90 F



Avec l'arrivée des nouveaux trails, on peut se demander si le meilleur choix pour débiter en compétition est toujours une vraie moto d'enduro.



Husqvarna 125 WR
Kawasaki 125 KDX
Yamaha 200 DTR

Quelle moto pour l'enduro-initiation ?

C O N F R O N T A T I O N

Avec l'arrivée, cette année, de l'étonnante KDX 125 et la présence régulière dans les parcs d'enduro de la DTR 200 ; il était intéressant de poser la vraie question : « pour débiter en compétition, moto d'enduro ou trail ? ». Réponse... Par F. Pereira ; photos P. Leguevaques.

★ Le point de départ de cette confrontation fut le dernier comparatif 125 trail. Un comparatif qui s'est déroulé en majeure partie dans les chemins et dans lequel la Kawasaki 125 KDX a fait preuve de réelles qualités enduristiques. Dotée d'un moteur au remplissage étonnant, d'une tenue de piste sécurisante et de suspensions à la fois confortables et remarquablement amorties, la petite Kawasaki méritait que l'on revienne plus en détails sur son comportement. De là à la confronter à une véritable moto d'enduro, il n'y avait qu'un pas que j'ai allégrement franchi. Avec la DTR 200, le raisonnement est identique. Ce petit trail, méconnu à cause de sa cylindrée bâtarde, est bien plus qu'une DTR 125 réalisée. En effet, si la ligne est similaire, un grand nombre d'éléments mécaniques sont totalement différents et beaucoup plus adaptés à une utilisation tout-terrain sérieuse. Par exemple, le bras oscillant et les jantes sont en alu, l'amortisseur est réglable en hydraulique, la fourche est étroitement dérivée de celle de l'YZ 125 88, etc. Pour étalonner ces deux trails, il fallait une référence et puisque le thème de cet article est l'initiation à l'enduro, la cylindrée 125 s'imposait. Justement, l'Husqvarna 125 WR venait d'arriver (tardivement) sur le marché français. Une bonne occasion de parler de cette superbe moto. Bon, on résume : d'un côté deux trails très évolués et de l'autre une véritable moto d'enduro. Pour ce qui concerne les pilotes, j'ai également joué le jeu, pas de spécialiste de la discipline, mais des débutants. Now action...

Kawasaki 125 KDX Premier point, sur lequel il est difficile de ne pas rendre hommage à la Kawasaki. L'esthétique. Tant dans son coloris vert que dans cet

Honda 125 CRM

★ Outre la KDX 125, dans cette cylindrée, la nouveauté trail de l'année 90 est la CRM 125 Honda. Fabriquée en Italie, la CRM ne renie pas ses origines. Dotée d'une partie-cycle sérieuse et de suspensions fermes, elle est tout à fait capable de bien se comporter en tout-terrain. Malheureusement le tableau est un peu gâché par son moteur, très puissant, mais excessivement pointu. Cependant, au prix d'un petit travail de préparation, elle peut être considérée comme une bonne moto d'initiation à l'enduro. Prix : 22 700 F.



● Moins réussie que la KDX au niveau moteur, la CRM se rattrape en partie-cycle.

La surprise de l'année en matière de trail 125, c'est cette KDX. Au prix de modifications mineures, elle ravira le débutant.



● Belle silhouette, non ? La KDX, non contente d'être efficace, est également une superbe moto.



élégant bleu sombre, c'est une moto superbe, totalement calquée sur la KX, à la fourche près (la Kayaba UPSD est montée sur le modèle japonais). Principale originalité de ce trail, le cadre périmétrique qui permet de recentrer les masses et d'abaisser le centre de gravité. Nous verrons plus loin, dans le comportement de la partie-cycle, que cette technique n'est pas un gadget. Un tout nouveau moteur prend place dans ce treillis ; carburateur Keihin de 28 mm, admission directe dans le carter, valve KIPS à l'échappement, pot au volume énorme prolongé par un petit silencieux à 45°, une somme de caractéristiques qui en font un des plus modernes de la catégorie. On passe aux suspensions qui sur la KDX sont de bonne facture ; à l'avant, si on déplore l'absence de la UPSD, on bénéficie néanmoins d'une sérieuse fourche conventionnelle de 41 mm de diamètre dont le débattement est de 275 mm et à l'arrière le système Uni-trak progressif propose également 275 mm de course à la roue. Pour en terminer avec ce descriptif, on ajoute une paire de disques de respectivement 220 et 190 mm (AV/AR). Dans le cadre de cet essai, la KDX a subi peu de modifications. A l'exception de la suppression des rétroviseurs et du montage d'un pneu avant cross, elle est restée totalement standard (moteur en configuration libre tout de même). A propos du peu arrière, il nous a été impossible de le remplacer par un pneu FIM, celui-ci n'existant qu'en 120/80 et frottant sur le bras oscillant. Il faudrait refaire un essai en rallongeant la chaîne, ce qui n'a pas été possible sur place. Une autre adaptation serait la bienvenue, le remplacement du pignon de sortie de boîte d'origine (15 dents) par un 14 dents. Il est également évident que le démontage des clignotants, des repose-pieds passagers et de la bavette de garde-boue arrière est conseillé.

Facile Le premier contact avec la KDX est éloquent, on prend place sur la selle basse et confortable et la première surprise vient du dessin du guidon et de la simplicité du tableau de bord. Le guidon est bas et peu cintré, ce qui est original sur un trail, en général doté d'un élément haut. Quant au tableau de bord, il ne propose qu'un compteur de vitesse avec partiel et une petite batterie de voyants (clignotant, point mort et phare). Le contacteur est placé sur la gauche de la moto au niveau du robinet d'essence ! Contact, on déplie le minuscule kick et au

L'enduro par la racine

La gueule... au moins dix pieds de long. Départ du matin chagrin, mes potes - toujours prévenants - sous un fallacieux prétexte m'ont refilé la crème des meules d'enduro. Un vrai 125 trail avec le pneu arrière itou. Un rien énervé l'enduriste en herbe, pourtant pas moyen de faire mordre la poussière à cette KDX. Elle est légère, redoutablement maniable, bien suspendue pas piègeuse pour deux sous. Avec elle on occulte la phase de prise en mains, pour passer tout de suite à quelque chose de plus sérieux. Son moteur est conciliant à mi-régimes pour devenir percutant dans les tours. L'animal est avide de motricité surtout si deux doigts relancent l'embrayage. Quel jouet ! Loïn mais alors très loïn d'être ridicule...

La Yamaha est plus musclée et cela se sent, au point de manquer de rondeur dans les passages techniques. Pour mes petits bras la direction de la DTR est singulièrement baladeuse, délicate à inscrire là où il faut, en somme pas facile à rattraper. Cette bonne Husky a du potentiel à revendre, largement assez pour vous propulser dans le sillage des bons pilotes. Moteur exploitable sans devoir être cravaché, suspensions parfaites, pour un débutant c'est presque trop. Difficile d'en tirer la quintessence sans risquer la faute. N'empêche, les images fortes de ce week-end resteront celles d'une KDX mal chaussée, clignotants en bataille, très regardé par mieux armée qu'elle et dans les chemins... sacré toupet !

P. G.

prix d'un effort minime le petit mono s'anime, produisant un son très discret. Premiers tours de roue et première surprise, la KDX est une toute petite moto, incroyablement vive et maniable ; seul point négatif, les grands seront un peu à l'étroit et le pot très saillant oblige à écarter le genou droit. L'embrayage est doux et progressif et la boîte parfaite, on attaque donc les premiers kilomètres de chemins dans un confort exceptionnel. Après une bonne heure de roulage, les premières remarques s'imposent. La partie-cycle est étonnante, malgré des débattements réduits par rapport à une véritable moto d'enduro, la KDX réagit sagement. Tant à haute vitesse dans les chemins où elle est très stable, que dans les parties techniques où sa hauteur de selle et son poids réduits sécurisent le pilotage, que sur les sauts les plus cassants, ses suspensions font preuve de qualités indéniabiles et on n'enregistre ni talonnage, ni « pompage », mais une excellente motri-

F I C H E T E C H N I Q U E	
Kawasaki 125 KDX	
Moteur	
Type	monocylindre 2-T à refroidissement liquide
Distribution	Admission par clapets, valve KIPS à l'échappement
Alimentation	1 carburateur Keihin PE28
Cylindrée (cm ³)	124 cm ³
Alésage x course (mm)	56 x 50,6
Rapport volumétrique	8 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	NC
Couple maxi (mkg-tr/mn)	-/7 800
Régime maxi (tr/mn)	NC
Vitesse linéaire du piston (m/s-tr/mn)	13,49/8 000
Transmissions	
Embrayage	multidisque on bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	26/42/57/74/88/100
Trans. secondaire	par chaîne ; rapport : 3,5 (52 X 15)
Partie-cycle	
Cadre	périmétrique en tube d'acier partie arrière démontable
Suspension avant	fourche télehydraulique Kayaba de 41 mm, déb. 275 mm
Suspension arrière	monoarmortisseur à bonbonne séparée déb. 275 mm, système Uni-trak
Frein avant	simple disque, diam. 220 mm, étrier simple piston
Frein arrière	simple disque diam. 190 mm, étrier simple piston
Roues	
Equipement pneumatique	Bridgestone Trail Wing 49/50
Dimensions avant arrière	70/100 X 21 4,10 X 18
Roues avant (pouces) arrière	1,60 x 21 1,85 x 18
Géométrie	
Chasse (mm)/angle(°)	98/26°5'
Empattement (mm)	1 400
Haut. de selle (mm)	860
Garde au sol (mm)	250
Répartition AV/AR	57/63
Poids et capacités	
A sec usine (kg)	120
Tous pleins faits (kg)	119
Essence/réserve (l)	9/-
Huile (l)	1,2

cité (je vous rappelle que le pneu arrière est d'origine), un guidage de l'avant parfait et une stabilité hors pair. Il faut passer au freinage pour enregistrer les premières critiques, déjà lors du comparatif 125 trail, j'avais noté une faiblesse à ce niveau, dans les chemins cette carence est également sensible. Tant à l'avant qu'à l'arrière la puissance est très réduite et il semble qu'au fil des kilomètres le phénomène s'amplifie. Pour trouver la vraie raison de ce défaut, il faudrait essayer une autre qualité de plaquette.

Pour être plus précis sur le comportement de la KDX, on résume. Dotée d'une selle basse par rapport à ses deux concurrentes du jour, elle permet de se sortir de toutes les situations critiques. Il suffit au pilote de poser les pieds au sol pour assurer l'équilibre ; un aspect que les débutants apprécieront. Autre qualité dans le cadre de l'initiation à l'enduro : la possibilité, grâce aux suspensions souples et à la selle confortable, de rouler assis sans fatigue excessive pour le dos. Et pour terminer, la franchise de l'avant, tant dans les pierriers que dans les chemins rapides où on ne note aucune tendance au guidonage. Après tous ces éloges, on passe au moteur qui constitue l'autre atout de cette KDX. En fait pour le caractériser, il suffit de dire qu'on a en permanence l'impression que c'est un 175 tant son remplissage et son couple à bas/mi-régime sont étonnants. De tout en bas à tout en haut il fait preuve d'un linéarité et d'un coffre exceptionnel pour un 125, avec un petit surcroît de puissance dans le dernier quart de la plage de régime. Ce comportement en fait d'ailleurs un moteur d'enduro idéal, même si sa puissance est raisonnable par rapport à une vraie moto de compétition. Facile et reposant dans les chemins où il n'impose pas de fréquent changement de rapport, il accepte d'être maltraité en spéciale pour les besoins du chrono et il sera encore plus agréable si vous changez le pignon de sortie de boîte de 15 dents

Suzuki 350 DR

★ Dans le créneau des trails de moyenne cylindrée, la toute nouvelle DR 350 représente sans aucun doute la moto la plus agréable pour se faire plaisir en compétition-amateur. Le petit mono 4-T est agréable ; assez puissant et souple pour le pilote non-confirmé, il prend place dans une partie-cycle particulièrement réussie. Le bon choix pour les amateurs de soupapes. Prix : 25 080 F.



● Alternative enduro intéressante en moyenne cylindrée, cette DR 350.

Trophée Yamaha DTR Mobil 1

★ Un autre atout de la DTR 200 en utilisation enduro, est la possibilité de participer au Trophée DTR. Organisé par Sonauto, ce challenge permet aux participants de remporter de nombreux lots. Le premier de la catégorie 200, se voyant même offrir en fin d'année une YZ 250. Pour concourir, il suffit de participer à des épreuves FFM telles que Le Touquet, le championnat de ligue d'enduro, ou d'endurance TT, les rallyes africains... Pour tout renseignement et inscription, contactez M. Mantello-Sonauto Yamaha BP 479 - 95005 Cergy Cedex.



● Si la ligne a un peu vieilli, la DTR 200 reste une moto excitante, surtout grâce à son coloris bleu IT.



pour un 14 dents. Vraiment une réussite...

Et en cas de « galères » dans un passage technique (bourbier, montée grasse et/ou entrecoupée de racine...), il est absolument in...ca...lable ! D'ailleurs, Eric qui n'avait jamais fait de tout-terrain et Philippe ne voulaient plus lâcher cette moto...

En conclusion, la KDX est incontestablement le trail 125 actuel le plus adapté pour débuter en enduro, moteur souple et coupleux, partie-cycle stable, hauteur de selle réduite, trois arguments qui lui permettent de se détacher de ses concurrentes CRM, TSR et DTR 125.

Yamaha 200 DTR Avec la Yamaha, on se rapproche du compromis idéal. Le seul véritable handicap de cette moto étant l'obligation pour son pilote de posséder un permis moto. Si elle ressemble à si méprendre à une DTR 125, la 200 est en fait beaucoup mieux équipée et de ce fait plus adaptée à une utilisation sérieuse en tout-terrain. Agréable esthétiquement, la DTR ne peut pourtant pas rivaliser avec la KDX sur ce point. Elle est beaucoup plus classique et le dessin des logos commence à dater. On retrouve d'ailleurs cette tendance sur l'ensemble de la moto. Ici pas d'admission directe dans le carter, pas de pot low boy, encore moins de silencieux à 45°. Que de l'éprouvé et du sérieux, emballé dans un habillage dont le coloris bleu IT n'est pas sans inspirer le respect. La partie-cycle fait appel à un solide simple berceau dédoublé en tube rond et reçoit à l'avant une fourche de 41 mm de diamètre débattant sur 270 mm (YZ 88). A l'arrière, l'amortisseur est réglable en hydraulique (270 mm de débattement) et un superbe bras oscillant en alu reçoit le désormais classique jeu de biellettes du système Monocross. A noter, deux éléments pratiques dans le cadre d'une utilisation en enduro, la tension de chaîne par escargots crantés (comme sur la KDX) et le bras oscillant ouvert qui permet de démonter la roue arrière sans sortir l'axe. On ajoute deux disques de 230 et 220 mm de diamètre et on passe au moteur. Si les techniques utilisées sur celui-ci ne sont pas révolutionnaires, il jouit tout de même de sérieux arguments. Le premier étant la présence de deux radiateurs (alors que le cache droit de la KDX dissimule le réservoir d'huile). La valve YPVS à l'échappement est à commande électrique, le carburateur est un Mikuni de 28 mm à boisseau plat et le

Allez les verts

« Qu'est ce que tu fais ce week-end ? », me demande Franck, l'air innocent. Moi, naïf : « Rien. » « C'est parfait, tu fais partie du comparo enduro », me lance-t-il. « Eh attention, j'ai jamais posé mes roues en tout-terrain, j'vais vous emmerder, vous allez m'attendre etc... » Enfin, bref, toutes les excuses que j'ai pu trouver n'y ont rien fait, j'étais pris au piège.

La Yamaha, dispose d'un bon moteur. Pour moi qui n'ai aucune technique, elle me permet de me sortir de passages délicats certes en force mais ça passe. Par contre, l'avant de la moto est assez lourd, pour franchir des petites marches, j'ai du mal à le soulager. La rigidité, me semble un poil juste. Dans les chemins roulants, la belle est loin d'être un rail et, pour un poireau comme moi, il est difficile de la maîtriser. Bonne machine, cette Kawa. Le moteur affiche une santé étonnante. Il est vrai que nous disposons d'une version libre. La partie cycle me paraît plus sûre, plus franche que la DTR. Les réactions sont moins volages. L'avant de la moto est léger tout en conservant un guidage correct. On se sent rapidement en confiance, assurément ma préférée.

Avec l'Husky, on plonge directement dans le monde de l'enduro. C'est à la fois impressionnant et maîtrisable. D'abord la hauteur de selle, les suspensions, le moteur. On sent bien ici que les deux autres ne sont après tout que des compromis. Reste cependant que l'engin demande un minimum d'expérience et de technique pour être exploité comme il se doit, mais cette Husky demeure assez conciliante et non avare de sensations pour le novice.
E. C.

tout développe 33 ch à 6 300 tr/mn et 2,6 mkg à 5 500 tr/mn. En ce qui concerne les modifications apportées à notre DTR d'essai, Sonauto avait bien fait les choses et elle était assez proche de l'idéal sur ce point, sans entrer des modifications coûteuses et finalement peu efficaces. Ablation des clignotants, des rétroviseurs, du porte-paquets, des repose-pieds passager et montage d'une paire de pneus FIM et d'une couronne arrière plus grande (+ 2 dents). Pour terminer ce descriptif et avant de démarrer l'engin, il faut ajouter que les suspensions avaient été durcies tant à l'avant qu'à l'arrière.

Sérieuse En prenant place sur la DTR, le propriétaire de trail sera moins dépaysé que sur la KDX. Le guidon est haut, large et presque trop cintré. Un dessin bizarre et finalement peu agréable qui justifie son

F I C H E T E C H N I Q U E

Yamaha 200 DTR

Moteur	
Type	monocylindre 2-T à refroidissement liquide
Distribution	Admission par clapets, valve YPVS à l'échappement
Alimentation	1 carburateur Mikuni TM 28 SS
Cylindrée (cm ³)	195 cm ³
Alésage x course (mm)	66 x 57
Rapport volumétrique	6,4 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	33/6 300
Couple maxi (mkg-tr/mn)	2,6/5 500
Régime maxi (tr/mn)	9 500
Vitesse linéaire du piston (m/s-tr/mn)	11,90
Transmissions	
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	30/44/58/72/85/100
Trans. secondaire	par chaîne ; rapport : 3,3 (43 X 13)
Partie-cycle	
Cadre	simple berceau dédoublé en tube d'acier de section ronde
Suspension avant	fourche télehydraulique Kayaba de 41 mm, déb. 270 mm
Suspension arrière	monoamortisseur Kayaba réglable en hydraulique déb. 270 mm, système Monocross
Frein avant	simple disque, diam. 230 mm, étrier simple piston
Frein arrière	simple disque diam. 220 mm, étrier simple piston
Roues	
Equipement pneumatique	Bridgestone
Dimensions avant arrière	3,00 X 21 4,60 X 18
Roues avant (pouces) arrière	1,60 x 21 2,15 x 18
Géométrie	
Chasse (mm)/angle(*)	113/27°5'
Empattement (mm)	1 415
Haut. de selle (mm)	885
Garde au sol (mm)	315
Répartition AV/AR	NC
Poids et capacités	
A sec usine (kg)	108
Tous pleins faits (kg)	NM
Essence/réserve (l)	10/-
Huile (l)	NC

remplacement. Le tableau de bord est standard et donc très complet, compteur, compte-tours contacteur et nombreux voyants sont présents. La position est confortable, moins typée que celle de la KDX, malgré la selle plus haute (885 contre 860 mm sur la Kawasaki). On déplie le petit kick et on démarre la 200 sans effort, le bruit produit étant encore plus étouffé que sur la 125 KDX. Embrayage ferme, sélection un peu dure, on retrouve sur la 200 les mêmes défauts que sur la 125 DTR, une transmission efficace, mais peu agréable à utiliser et de plus bruyante à cause des claquements incessants de la chaîne sur la protection de bras oscillant. Dès les premiers tours de roue on enregistre instantanément ce qui est le principal avantage de la DTR sur ses deux concurrentes, les bienfaits de sa cylindrée supérieure. Ce moteur est extraordinaire, et on peut affirmer que 200 cm³ représente certainement la cylindrée idéale pour l'enduro. D'ailleurs, les anciens gardent un souvenir ému des 175 KTM, presque aussi performante qu'une 250, sans en avoir la brutalité et l'inertie. Ce moteur est fabuleux, assez puissant en haut pour atteindre des vitesses angoissantes dans les chemins, rempli à bas et mi-régimes pour les passages techniques, il permet de passer partout plus vite qu'avec la KDX, en produisant moins d'effort. Avec la Yamaha, dans une montée, il est possible de faire une erreur dans le choix du rapport sans pour cela se retrouver dans une situation critique, erreur qui est immédiatement sanctionnée sur la Kawasaki et la Husqvarna. Vraiment un super moteur...

En abordant le chapitre partie-cycle, on ne retrouve malheureusement pas autant de qualités. Première remarque, par rapport aux deux autres motos la DTR paraît plus lourde, plus encombrante. Si son poids supérieur est en cause, ce n'est semble-t-il pas la seule raison de ce constat. Sur la route ce phénomène est déjà

KTM 125 GS

★ Avec l'HVA 125 WR, la KTM représente la tendance « pure enduro » à l'opposé des ATM (Honda CR) et autres ACM (Suzuki RM). Beaucoup plus facile et indulgente que les japonaises endurisées et surtout dotée de suspensions souples et confortables, la 125 GS permettra au débutant-confirmé de se lancer sérieusement dans une première saison de compétition. Prix : 28 900 F.



● Dans le même créneau « pure enduro » que la HVA, on trouve cette KTM 125.



● Le nouvel habillage de la gamme HVA 90 est agréable, à l'exception de la plaque-phare rétro...



sensible, la direction de cette moto est lourde et fait preuve d'une inertie importante lors des changements de direction. On retrouve bien sûr ce comportement dans les chemins, où la DTR est beaucoup moins vive que les HVA et Kawasaki. C'est également sensible dans les évolutions lentes, où l'impossibilité de placer sa roue avant au millimètre rend le pilotage approximatif et donc fatigant. Attention, ne me faite pas dire que la DTR 200 est cammionnesque, c'est faux, mais en terme de vivacité elle est en retrait. Par contre dans les chemins à haute vitesse, elle est très stable et comme la Kawasaki, grâce à une selle confortable et à des suspensions souples, elle permet à son pilote de rouler assis en toute sécurité. Une sécurité inspirée également par son freinage, qui si il manque un peu de feeling, fait preuve d'une puissance à toute épreuve. Pour résumer, la DTR 200 est un peu moins facile pour le débutant que la KDX 125. Plus haute et plus lourde, elle jouit heureusement d'un moteur indulgent qui tirera l'amateur des nombreuses situations scabreuses rencontrées en enduro. La DTR 200, c'est la deuxième étape dans l'apprentissage du pilotage tout-terrain, et il faut avoir assimilé le minimum de technique dans les passages difficiles pour bénéficier dans la spéciale du surcroît de puissance et de couple qui vous permettront de coller quelques secondes à vos copains. En fait, cette moto est très proche d'une 125 enduro en matière de performances et permet à l'apprenti pilote de rouler sérieusement en enduro sans se ruiner... Good bike...

Husqvarna 125 WR Fini les trails, avec la HVA on aborde le cas épineux (pour un débutant) de la véritable moto d'enduro. Haute, puissante, pointue, la WR exigera de son pilote un bagage déjà important pour se livrer et faire étalage de ses qualités. La HVA est une toute nouvelle moto et rompt cette année avec ses ancêtres Cagiva. A commencer par le dessin de l'habillage qui bénéficie de la standardisation de l'ensemble de la gamme (4-T compris). Un habillage que l'on peut qualifier d'élégant dans ces coloris chers à la marque suédoise (blanc paré de liserés bleu et jaune) et bénéficiant d'un plus intelligent par rapport à la concurrence, le prolongement des ouïes de radiateurs sur les flancs de réservoir. Ce qui permet pour une somme raisonnable de redonner un aspect neuf à la WR après une saison de compétition. Au ni-

« Eh Bob, ça te dit un coup d'enduro ? »

« Ben ouais, Franky, mais j'en ai jamais fait, moi mon truc c'est le cross. »
 « Pas grave, il me faut l'avis d'un débutant en enduro, mais qui sait déjà rouler en tout-terrain. »
 « Banco. »

Voilà comment on se retrouve dans les chemins sur des motos à priori pas toutes parfaitement adaptées à la discipline, mais finalement surprenantes.

On commence par l'HVA qui se différencie instantanément des deux autres par sa ligne « course ». Les débattements de suspensions sont ceux d'une moto de cross et donc la hauteur de selle effrayera les plus petits. Ici, le dépouillement est roi, ne cherchez pas la jauge de température, le témoin de point mort ou encore moins le voyant d'huile (le graissage se fait par mélange). Côté moteur, on assiste à une alliance de souplesse et de puissance, avec un feulement à l'échappement très excitant. En fait, cette moto s'adresse à ceux qui ont déjà une petite expérience du cross ou du tout-terrain en trail. Dans ces deux cas seulement, elle vous ravira, sinon laissez tomber et choisissez plutôt la KDX ou la DTR. Un trail en enduro, c'est d'abord une facilité d'utilisation incroyable, un moelleux général étonnant : pas de selle en béton, pas de vibrations, en résumé pas de fatigue inutile. Je peux vous dire que dans les passages délicats, un KDX ou un DTR est aussi efficace, grâce à sa taille réduite, qu'un 125 WR. La KDX m'est apparue comme une moto surprenante. On oublierait presque que c'est un trail, et ses limites sont vraiment difficiles à atteindre. Elle encaisse tous les reliefs, séries de bosses, sauts, pierres. La recette est simple avec elle, vous enlevez les rétros, les clignos, une dent en SDB, et gaz... Je vous parie que vous serez fatigué avant elle. Reste la 200 DTR, qui est sans doute le premier trail capable de rouler en enduro sans retenue. Elle possède le petit « plus » en puissance et en couple qui manque à la 125. Pourtant, elle ne m'a pas paru plus facile que la KDX, notamment à cause de son guidon style « porte-manteaux ». Enfin, il suffira de le changer dès l'achat pour un cintre plus moderne. Il est également conseillé, si vous choisissez la DTR de vous inscrire au challenge Yamaha-Mobil, avec un peu de chance, à vous l'YZ 250 à la fin de l'année !
Bob.

veau de la partie-cycle, l'usine de Varese a fait appel à White Power pour la fourche inversée (débattement : 285 mm) et l'amortisseur (débattement : 320 mm), un gage de qualité pour ces équipements. Le cadre est classiquement un simple berceau dédoublé en tube rond dont la partie-

F I C H E T E C H N I Q U E	
Husqvarna 125 WR	
Moteur	
Type	monocylindre 2-T à refroidissement liquide
Distribution	Admission par clapets, valve CTS à l'échappement
Alimentation	1 carburateur Dell'Orto VHSB 37
Cylindrée (cm ³)	124,6 cm ³
Alésage x course (mm)	56 x 50,7
Rapport volumétrique	8,9 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	NC
Couple maxi (mkg-tr/mn)	NC
Régime maxi (tr/mn)	NC
Vitesse linéaire du piston (m/s-tr/mn)	-
Transmissions	
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	40/51/62/72/86/100
Trans. secondaire	par chaîne ; rapport : 3,8 [50 X 13]
Partie-cycle	
Cadre	simple berceau dédoublé en tube d'acier de section ronde
Suspension avant	fourche télehydraulique inversée White Power de 40 mm, déb. 285 mm
Suspension arrière	monoamortisseur White Power déb. 320 mm, système Soft-Damp
Frein avant	simple disque, diam. 240 mm, étrier double piston
Frein arrière	simple disque diam. 220 mm, étrier simple piston
Roues	
Equipement pneumatique	Pirelli MT 17/71
Dimensions avant arrière	90/90 X 21 120/90 X 18
Roues avant (pouces) arrière	1,60 x 21 2,15 x 18
Géométrie	
Chasse (mm)/angle(°)	117/-
Empattement (mm)	1 490
Haut. de selle (mm)	920
Garde au sol (mm)	345
Répartition AV/AR	NC
Poids et capacités	
A sec usine (kg)	93
Tous pleins faits (kg)	NM
Essence/réserve (l)	8,3/-
Huile (l)	0,7

arrière est amovible et le bras oscillant est bien sûr en alu. Le freinage fait appel à deux disques de 240 et 220 mm pincés par des étriers Brembo. Le moteur, quant à lui, est dérivé du bloc Cagiva, avec une admission classique (par clapets) dans le cylindre, un carburateur Dell'Orto de 37 mm, une valve CTS à l'échappement et une boîte six rapports dont l'étagement est différent du modèle cross de la gamme. Contrairement aux deux trails traités précédemment, la HVA n'a reçu aucune adaptation ou modification, à part l'ablation des clignotant ; elle est d'ailleurs livrée d'origine en pneus FIM.

Enduro En prenant place au guidon de la WR, les sensations sont différentes. Ici, c'est bien sûr une véritable moto d'enduro que l'on s'assoit et tant la selle ferme et haute, que la légèreté de la moto, ou la fermeté des suspensions vous plongent immédiatement dans un autre monde, celui de la compétition. Le guidon, un peu à l'image de celui de la Yamaha est assez haut et cintré, mais beaucoup moins large et finalement agréable en position assise. Les commandes sont incroyablement douces, telle la poignée de gaz ou le levier d'embrayage qui ne réclament absolument aucun effort. Bon, on déplie le kick et le moteur démarre facilement, produisant un son beaucoup plus métallique que sur les deux trails. L'inertie est également beaucoup plus réduite et chaque coup de gaz est accompagné d'une montée en régime immédiate. Première, embrayage sur un filet de gaz et c'est parti. Le moteur de l'HVA, si il est moins indulgent que celui de la DTR ou de la KDX, fait preuve d'une bonne souplesse, même si sa valeur de couple est faible à bas régime. Il faut d'ailleurs noter que, comme sur la Kawasaki, la WR aurait été plus agréable à utiliser avec un rapport de transmission final plus court. Ceci aurait permis de combler le léger creux sensible dans le premier tiers de la plage de régime, creux dans lequel on retombe au passage du rapport supérieur si on ne prend pas le soin d'accélérer franchement. Attention, je n'ai pas dit que la WR était pointue et ne fonctionnait qu'en haut ; mais, si on n'enregistre pas d'engorgement, il faut, pour bénéficier de reprises intéressantes, ne pas laisser le moteur tomber trop bas dans les tours. Sinon, dans les chemins, il se comporte agréablement, tout en étant moins musclé que celui de la 200 DTR, et il faut attendre les passages techniques pour réellement le juger. Là, il faut parfois préférer utiliser la puissance en haut, que le faible couple disponible à mi-régime pour s'en sortir, et c'est à ce moment que le débutant commencera à galérer. Car si on prend l'embrayage, on perd l'adhérence et le pilotage devient beaucoup plus délicat. Pour résumer, dans une montée grasse, entrecoupée de dalles rocheuses, la DTR et la KDX vous hisseront à tous les coups avec l'aide des pieds si il le faut. Alors que la WR, à cause de son moteur plus creux et de ses suspensions plus fermes qui nuisent à l'adhérence, demandera plus d'attention. Par contre, dès que le rythme augmente et si le passage est défoncé, vous apprécierez la qualité des éléments WP qui digèrent les plus gros chocs sans se désunir. Et en spéciale la HVA fera étalage de ses qua-



lité ; grâce à sa puissance nettement supérieure, à la vivacité de son moteur et de sa partie-cycle, elle permet vraiment d'attaquer. Les sauts sont abordés à une vitesse impressionnante, les sortie de courbe sont spectaculaires grâce à une motricité supérieure et les freinages redoutables. Cependant, il ne faut pas se leurrer, en fin de journée, la fatigue aidant, les fautes de pilotage seront plus durement sanctionnées et le mauvais choix de rapport vous mettra dans des situations compliquées. Pour vraiment bénéficier des qualités de la WR, il faut adopter un rythme plus rapide qu'avec les deux trails et ne pas hésiter à changer souvent de rapport. A ce prix elle fera preuve de réelles qualités, mais pardonnera beaucoup moins les erreurs. Pour l'exploiter et se faire plaisir à son guidon il faut déjà posséder un sérieux bagage technique. De plus, son prix élevé (31 600 F) et son entretien couteux représentent deux obstacles pour le débutant. Pure enduro bike...

Conclusion Si ces trois motos sont assez différentes, tant par leur cylindrée que par leur positionnement ou leur prix de vente, il est étonnant de noter que pour l'enduro tel qu'il se pratique aujourd'hui (avec une prépondérance du chrono en spéciales), elle peuvent toutes les trois satisfaire le débutant. A 21 450 F, la Kawasaki est une excellente affaire. Extrêmement homogène dans son comportement, grâce à une partie-cycle sérieuse et vive et à un moteur musclé, elle a pour principale avantage d'être accessible aux moins fortunés et surtout aux plus jeunes puisqu'elle n'impose pas la détention du permis moto. Avec un minimum d'équipement (pneus et pignon de SDB) et le démontage des éléments routiers, elle permettra à tous de s'engager dans un enduro avec toutes les chances de se faire plaisir à moindre frais et, accessoirement, son jeune pilote pourra se rendre au lycée le lendemain !

C'est aussi le cas pour la DTR 200, sauf en ce qui concerne le problème du permis. La Yamaha, qui a un peu vieilli avec l'arrivée de la Kawasaki, reste une moto performante. Dotée d'un moteur très réussi et d'une partie-cycle sérieuse à défaut d'être excitante, elle peut rivaliser avec de véritables motos d'enduro. Pour 22 480 F, Yamaha propose une moto à la fois performante en tout-terrain et ne demandant pas un entretien important. De plus, grâce au challenge Sonauto-Mobil, vos bons résultats seront récompensés.

La troisième moto de cette confrontation est une vraie moto d'enduro, et en tant que telle elle sera plus exigeante, que se soit à l'achat, à l'utilisation ou à l'entretien. Une moto de compétition est beaucoup plus fragile qu'un trail tout simplement à cause de son rendement supérieur. Pour cette raison, la WR sera choisie par celui qui veut vraiment se lancer dans une saison d'enduro, alors que les deux trails raviront également l'amateur de balade, avec la possibilité de temps en temps de participer à un vrai enduro. Quel que soit votre choix, vous aurez de toute façon fait une bonne affaire tant ces trois motos sont pour des raisons différentes agréables, alors rendez-vous en spéciale et que le meilleur gagne...