

# Moto News



## COMPARATIF LES 125 TRAILS

**ESSAI**

**KAWA  
ZZR 1100**

**VITESSE**

**GP D'ITALIE**

**ENDURO**

**MONDIAL A DIE**

1990 - 15 F - 105 F5 - 4,60 F5 - 415 F5 - 510 Ex - 590 Dm - 1 050 F CVA RCI TTC



**Honda 125 CRM**  
**Kawasaki 125 KDX**  
**Suzuki 125 TSR**  
**Yamaha 125 DTR-E**

# Réunion au sommet

C O M P A R A T I F

*Si depuis plusieurs années les comparatifs 125 trails sportifs manquaient de cohérence, en 90 ce n'est pas le cas. En effet, Honda et Kawasaki ont réagi et les CRM et KDX rejoignent les TSR et DTR au sommet de la catégorie... Par F. Pereira ; photos G. Bouzonnet.*

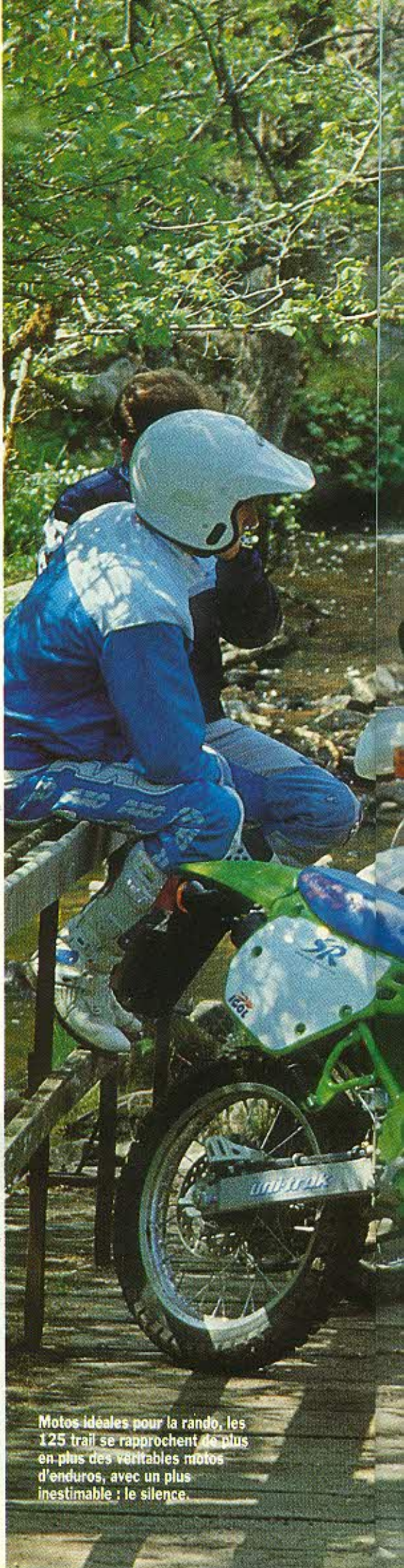
★ Après Suzuki qui, en 89, a enfin remplacé sa vieillissante TS par une superbe TSR ; c'est au tour de Honda et de Kawasaki de réagir. Chez les rouges, la MTX ne pouvant pas rivaliser avec les meilleures productions de la concurrence ; et c'est une véritable réplique de la CR 89 qui nous est proposée. Kawasaki a fait encore plus fort en adoptant sur la KDX la dernière technique cross : le cadre périmétrique ! La DTR conservant des atouts remarquables avec un plus le démarreur électrique, le comparatif 125 trail n'a jamais été aussi complet et pointu...

**Esthétique/ finition** Cherchez l'erreur... C'est en effet le premier réflexe lorsque l'on détaille les quatre protagonistes. Un réflexe d'autant plus évident, si comme c'est le cas ici la CRM est rouge, la KDX verte, la TSR jaune et la DTR-E blanche. Le jeu est simple, laquelle est la plus proche de son homologue MX ? A ce niveau la CRM et surtout la KDX se distinguent ; avantage à la Kawasaki qui non contente de proposer un look sidéral, prend la tête grâce à sa finition exceptionnelle et à son cadre périmétrique. La KDX est incontestablement un superbe objet, à part l'arrière du cadre non démontable, tous les éléments qui la composent sont de qualité supérieure et délibérément orientés vers une utilisation off-road. La ligne est magnifique avec les immenses cache-radiateurs et leurs logos sublimes, les plaques latérales prolongées par un superbe garde-boue arrière, le pot ventru et torturé, le silencieux « à 45° », les jantes en alu, les moyeux bruts de fonderie, il faut chercher longtemps pour trouver une faute de goût. Peut-être, en pinaillant, le guide du câble de comp-

La Honda est presque aussi excitante, plus haute, plus brute d'aspect, presque plus agressive avec son garde-boue arrière très haut et son pot monstrueux. Résolument une belle moto qui pêche toutefois par une finition en retrait des standards japonais (elle est fabriquée en Italie). Sur de nombreux éléments tels que le kick, l'amortisseur, les leviers, le cylindre ou les carters moteur, on ne retrouve pas l'exceptionnelle qualité de fonderie nipone et le permanent souci du détail. Eh, c'est presque de la philosophie !

Revenons à la mécanique. La TSR, plébiscitée l'an passé, s'est fait rejoindre et même dépasser par la Honda et la Kawasaki. La finition reste évidemment d'un excellent niveau, mais c'est la ligne qui a déjà vieilli. Notamment à cause d'une plaque-phare et d'un tableau de bord au dessin disgracieux, d'une partie arrière peu harmonieuse et de ses jantes en acier, l'erreur n'est désormais plus permise et le niveau exceptionnel de la concurrence sanctionne la moindre faiblesse. Cependant, la TSR reste une moto sympa, attachante par sa ligne de guêpe et son allure de sauterelle...

Dernière, la Yamaha qui n'a pas évolué et donc n'excite plus beaucoup la rétine. Pourtant, l'esthétique générale n'est pas en cause, surtout avec la nouvelle déco (voir encadré DTR-E 90), mais il lui manque la petite touche de fantaisie dans le dessin ou de modernité dans la technique dont bénéficient ses rivales. Ici pas de cadre démontable, ni de pot low-boy, encore moins de caches latéraux intégrés au garde-boue arrière ou de cadre périmétrique ; uniquement du sérieux et de l'éprouvé, mais on est trop loin de la ligne YZ pour être satisfait. Heureusement, grâce à la présence du démarreur électrique, la Yamaha à un atout supplé-



Motos idéales pour la rando, les 125 trail se rapprochent de plus en plus des véritables motos d'enduros, avec un plus inestimable : le silence.





● La Honda est la plus exclusive du lot, mais également la plus apte à la compétition sérieuse.

taire à faire valoir sur ces trois concurrentes. Ce qui nous amène directement au chapitre...

**Equipements** En terme d'équipements, les différences sont minimes, cependant elles méritent d'être remarquées. Sur la Honda, si la finition n'est pas aussi travaillée, en terme d'équipements elle prend incontestablement l'avantage. Rien ne manque et on peut même ajouter l'amortisseur arrière à bonbonne séparée et le bras oscillant en alu dans les bons points. Avec la Kawasaki le niveau d'équipement est beaucoup moins élevé et la conception résolument enduro de la KDX fait déplorer l'absence de compte-tours, d'antivol couplé au contacteur (le contacteur est situé au niveau du carburateur côté gauche !), pas non plus de retour clignotant simplifié, ni de porte-paquets, encore moins de protège-disques, un peu limite tout de même la belle verte.

La TSR se situe dans la bonne moyenne et à part la présence de jante en vulgaire tôle d'acier, l'ensemble est complet. Sur la Yamaha on retrouve également des jantes indignes d'un trail sportif et le commodo gauche est toujours l'ancien modèle (DTMX, XT 500) sans retour clignotant simplifié, mais la présence du démarreur électrique mérite bien un point supplémentaire.

**Agrément moteur** Bon après cette dissection, on passe directement à l'aspect le plus excitant, l'agrément moteur. Ca vous évitera de sauter plusieurs chapitres !

On commence par la mise en route qui ne pose bien sûr aucun problème sur ces 125 et notamment sur la Yamaha ! Toutefois on peut déplorer la faible longueur des kicks sur les KDX et TSR qui demande un effort supplémentaire. Un autre point négatif concerne les quatre motos, l'absence de starter au guidon qui impose une gymnastique dangereuse, surtout sur la Honda où il est pratiquement impossible de rabaisser le levier de starter en roulant. Au niveau des émissions sonores, un bon point pour la Yamaha très silencieuse à l'échappement, par contre c'est la plus bruyante mécaniquement.

Bon, les moteurs sont à température, il est temps de tourner la poignée, et la Kawasaki prend incontestablement l'avantage avec un comportement moteur incroyablement plein. Il n'y a pas de

compte-tours pour affiner l'analyse, je serai donc obligé de rester très vague pour expliquer les qualités de ce moteur. En fait à l'utilisation, on a en permanence l'impression de piloter un 175 tant le petit mono de la KDX est vigoureux. Le comparatif s'étant déroulé en majeure partie dans les chemins, le test a été d'autant plus sévère et la Kawasaki y a fait un festival. Alors qu'avec la DTR et surtout la TSR (la Honda sera traitée à part sur ce point), les montées techniques étaient abordées systématiquement à bas régimes en première, la KDX se permettait de supporter un rapport de plus et prenait des tours, incroyable...

A ce niveau, la Kawasaki se rapproche énormément d'une vraie moto d'enduro, même si il faut modérer le propos en constatant qu'elle semblait tirer plus court que les trois autres. En conclusion, il paraît évident que le travail des ingénieurs japonais a surtout visé les mi-régimes, avec une réussite étonnante. Sur les quatre motos le découpage de la courbe de puissance est sensiblement identique (avec un doute pour la Kawa dépourvue de compte-tours, je le rappelle) : petit coup d'embrayage au démarrage pour hisser le régime à 3 000/4 000 tours, poussée plus ou moins musclée jusqu'à 7 000/8 000 tours et déclenchement du « turbo » plus ou moins sensible jusqu'à la zone rouge. Sur la KDX, dans la première partie, nous l'avons vu le remplissage est fantastique, dans la deuxième partie on reprend un coup de boost supplémentaire pour plafonner rapidement. Il est d'ailleurs étonnant de constater qu'à chaque changement de rapport la perte de régime est pratiquement inexistante.

Deuxième, la Yamaha qui continue à faire la preuve de son homogénéité. La DTR part dès 3 000 tours et pousse de façon « linéaire/musclée » jusqu'à 9 000 tours puis continue jusqu'à 11 000, mais sans enthousiasme. Le bloc de la DTR-E est, avec celui de la Kawasaki, le plus efficace. Pas aussi excitante que la verte, mais plus coupleuse et homogène (pour une 125 !) que la jaune. Justement, on arrive à la TSR qui est assez comparable à la Yamaha, avec un petit handicap partout. Tout en bas, le couple n'est pas suffisant pour bénéficier de reprises correctes, et à partir de 8 000 tours, l'ouverture de la valve ne provoque pas de





● Le responsable du mauvais classement de la Honda est sous vos yeux. Au-dessous de 8 000 frs, pas de salut !

déchaînement de puissance (loin de là !). Un peu décevant cette Suzuki, alors que la KDX fait penser à un 175, on se demande si la TSR n'est pas un 100 cm<sup>3</sup>... Bon, on arrive au pire avec la Honda, si sur les trois autres motos on peut parler d'homogénéité dans le comportement moteur, sur la CRM la valve fonctionne comme un interrupteur, « Off » en-dessous de 8 000, « on » au-dessus. Résultat, il faut jongler en permanence avec les rapports pour suivre le rythme et subir la brutalité d'un moteur à l'ancienne. On a l'impression que les Italiens ont installé directement le moteur de la NSR 125 (la routière sportive) dans une partie-cycle trail, impression confirmée par le choix inadapté du rapport de transmission secondaire beaucoup trop long (voir ce chapitre). On résume ? La Kawasaki est une réussite, pleine en bas et au milieu avec un petit plus dans le dernier tiers de la plage de puissance. La Yamaha est parfaitement domestiquée, ici l'ouverture de la valve est très progressive et le moteur vous emmène de 3 000 à 9 000 tours de façon linéaire, puis régule lentement jusqu'à 11 000 tours. La Suzuki propose le même comportement, mais semble dénuée totalement de couple. La Honda se pilote exclusivement à l'embrayage ce qui devient rapidement insupportable, notamment en balade tout-terrain.

**Transmissions** La Kawasaki et la Suzuki sont indissociables sur ce point, embrayages doux et progressifs, boîtes de vitesses précises, sélection rapides et ne demandant aucun effort, pas de faux point mort, que du bon. En deuxième position, on retrouve la Honda, dont l'embrayage est un peu plus ferme, mais surtout dont la boîte n'est pas exempte de défaut. La sélection est moins onctueuse que celles de la KDX et de la TSR et surtout il est parfois difficile de passer les rapports sans couper. Dernière, la Yamaha qui cumule de nombreux défauts, sélection dure, impossibilité de redescendre les rapports rapidement, embrayage peu progressif et ferme...

En matière de rapports de transmission, seule la Yamaha est correctement équipée, la Suzuki du fait de sa puissance limitée semble tirer trop long, idem pour la Honda qui avec son moteur pointue ne pardonne pas un mauvais choix de rapport et qui oblige son pilote à rouler souvent en cinquième. Quant à la Kawasaki, elle a tendance à mouliner sur le sixième rapport.

**Consommation** On retrouve ici la conséquence du comportement de chaque moteur. La Honda est un gouffre et engloutit systématiquement deux litres de plus aux

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

### HONDA 125 CRM

#### Moteur

Type	monocylindre 2-temps à refroidissement liquide
Distribution	admission par clapets valve, RC à l'échappement
Alimentation	1 carburateur Dell'Orto 28 mm
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	124,8
Alésage × course (mm)	54 × 54,5
Rapport volumétrique	6,8 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	NC
Couple maxi (mkg/tr/mn)	4,2/7 000
Régime maxi (tr/mn)	11 000
Vitesse linéaire du piston (m/tr/mn)	14,53/8 000

#### Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	30/46/62/76/88/100
Transmission secondaire	par chaîne ; rapport : 2,7 (14 × 40)

#### Partie-cycle

Cadre	simple berceau dédoublé partie arrière démontable
Suspensions AV :	fourche télehydraulique Marzocchi de 41,7 mm, déb. 270 mm,
Suspensions AR :	monoamortisseur à bonbonne séparée déb. 285 mm, système Pro-Link
Freins AV :	simple disque, diam. 240 mm étrier double piston
Freins AR :	simple disque, diam. 220 mm étrier simple piston

#### Roues

Équipement pneumatique	Pirelli MT 40
Dimensions AV :	2,00 × 21
Dimensions AR :	4,60 × 18
Roues AV : (pouces) AR :	

#### Géométrie

Chasse (mm)/angle (°)	NC
Empattement (mm)	1 450
Haut. de selle (mm)	925
Garde au sol (mm)	295
Répartition AV/AR	NC

#### Poids et capacités

A sec usine (kg)	118
Tous pleins faits (kg)	131
Essence/réserve (l)	9,5/2
Huile (l)	0,75



● La ligne superbe n'est pas le seul atout de la KDX qui propose également un moteur très plein dans une partie-cycle équilibrée.

cent kilomètres, tout simplement parce que son moteur impose un pilotage brutal et une utilisation permanente à hauts régimes. La Kawasaki et la Suzuki sont à égalité, alors que la Yamaha qui n'apprécie pas les hauts régimes est la plus sobre. En terme d'autonomie la différence entre la CRM et la DTR est presque du simple au double, une différence qu'il fallait sanctionner...

Bon, on peut considérer que vous savez tout de l'identité des quatre moteurs, il est temps de savoir si les partie-cycles permettent de les exploiter. On commence par la...

**Maniabilité** Sur des 125, il peut sembler que ce chapitre tient du pinaillage, pourtant les différences sont sensibles et si on ne peut parler de motos lourdes ou encombrantes, l'agrément est supérieur sur une moto vive et légère. Premières ex-aequo, les TSR et KDX se détachent irrésistiblement, mais semble-t-il pour des raisons différentes. La KDX est la plus légère, avec 119 kg tous pleins faits, alors que la Suzuki accuse 126 kg sur la ba-

## KDX Japan

Si la KDX 125 est superbe en version française, que dire du modèle japonais qui bénéficie d'une fourche inversée ?

Si à la conduite, il est vraisemblable que l'UPSD n'apporte pas grand chose, en matière de look c'est une réussite. Allez Monsieur Kawasaki France, encore un petit effort, faites rentrer en France la KDX UPSD...



● Vu au Salon de Tokyo, le modèle japonais avec la Kayaba Upside-down.

PERFORMANCES - CONSOMMATIONS				
	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
<b>Vitesse maxi</b>				
Couché (km/h)	139,5	131,6	131,8	135,0
Compteur/régime	135/10 500	135/-	140/11 000	140/11 000
<b>Suspensions</b>				
Précontrainte AV-AR	STD	STD	STD	STD
Pneus AV-AR (kg/cm <sup>2</sup> )				
<b>Accélérations</b>				
200 m	10"01	10"16	10"50	10"12
400 m	16"63	16"93	17"04	16"71
<b>Reprises de 60 à 90 km/h</b>				
En 5 <sup>e</sup>	14"12	6"53	6"60	6"20
Régimes à 60 et à 90	5 000/7 900	—	—	6 500/8 200
En 6 <sup>e</sup>	25"95	10"31	12"53	9"99
Régimes à 60 et à 90	4 500/6 800	—	4 200/6 200	4 700/7 000
<b>Consommations</b>				
Route rythme balade	7,6	5,3	5,3	5,2
Tout-terrain (l/100)	8,9	6,3	6,3	5,2
Moyenne de l'essai	8,3	5,8	5,8	5,2
Autonomie moyenne (Km)	114,5	163,8	163,8	192,3
<b>Équivalences vitesses/régimes</b>				
Sur le rapport supérieur				
60 km/h	56,8/4 500	56,2/-	55,7/4 200	59,5/4 700
90 km/h	82,4/6 800	82,2/-	83,5/6 200	88,9/7 000
110 km/h	96,8/8 200	100,8/-	103,8/7 800	107,8/-
130 km/h	124,1/-	—	121,5/-	123,7/-

● Les valeurs de reprises de la Honda sont déplorables, tout simplement à cause du seuil des 7 000 F infranchissable sans rétrograder.





● La KMX était déjà dotée d'un bloc très vivant, la KDX est encore plus réussie sur ce point.

lance. Pourtant, à la conduite, les sensations sont très proches. Ces deux motos ne demandent absolument aucun effort à la conduite et une légère inclinaison du corps ou une petite poussée sur le guidon suffit à les inscrire en courbe. La Yamaha et la Honda sont moins agréables, avec respectivement 128 et 131 kg, l'effort est plus important pour changer de direction. Ces différences de caractères se retrouvent d'ailleurs au chapitre...

**Tenue de route** mais dans l'ordre inverse. Comme au chapitre précédent, tout est dans la nuance et ces quatre motos sont dotées d'une excellente tenue de route. Mais, la Yamaha et la Honda sont supérieures, grâce à la fois à leurs poids plus élevés, à une géométrie privilégiant la stabilité et à des suspensions plus fermes. Avec ces deux motos on n'enregistre jamais aucune amorce de louvoisement ou de guidonnage, même si la chaussée est en mauvais état, elles gardent leur cap. La KDX et la TSR sont plus sensibles, le contact des pneus avec le bitume est moins évident et il faut éviter de trop s'accrocher au guidon pour ne pas provoquer de changement de trajectoire. Le phénomène est encore plus sensible en virage où la CRM et la DTR sont imperturbables, alors que les deux autres demandent une plus grande attention. Bien sûr, ce n'est absolument pas dangereux, mais les différences existent et méritent d'être soulignées. Les...

**Suspensions** sont d'ailleurs en partie responsables du caractère dynamique des motos en présence. En effet, les plus stables, CRM et DTR, sont les plus fermes ; alors que la KDX et la TSR sont réglées beaucoup plus souples. Dans l'ordre, on commence par la CRM qui est équipée d'éléments Marzocchi très sérieux tant en débattement (285 mm à l'arrière) qu'en hydraulique. De plus c'est la seule à être dotée d'un amortisseur à bonbonne séparée. Résultat, si sur la route la Honda manque un peu de confort, nous verrons que dans les chemins, c'est la plus typée « cross ». Sur cette moto la rigidité est totale et la précision de conduite en bénéficie. La Yamaha, presque aussi ferme en tout début de course que la CRM, n'est pas dotée d'un freinage hydraulique très performant. On ne ressent pas sur la DTR le même niveau de qualité, le freinage hydraulique est trop faible par rapport au tarage des ressorts de fourche et d'amortisseur. En résumé les suspensions de la Yamaha ne « travaillent » pas comme sur les trois autres et retransmettent beaucoup plus les petits défauts du revêtement. La Kawasaki semble proposer le meilleur compromis, sou-

**KAWASAKI 125 KDX**

Moteur	
Type	monocylindre 2-temps à refroidissement liquide
Distribution	admission par clapets valve, KIPS à l'échappement
Alimentation	1 carburateur Keihin PE28
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	124
Alésage × course (mm)	56 × 50,6
Rapport volumétrique	8 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	NC
Couple maxi (mkg/tr/mn)	-/7 800
Régime maxi (tr/mn)	-
Vitesse linéaire du piston (m/-tr/mn)	13,49/8 000
Transmissions	
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	26/42/57/74/88/100
Transmission secondaire	par chaîne ; rapport : 3,5 (16×57)
Partie-cycle	
Cadre	périmètre en tube d'acier partie arrière démontable
Suspensions AV :	fourche télehydraulique Kayaba de 41 mm, déb. 275 mm,
Suspensions AR :	monoamortisseur à bonbonne séparée déb. 275 mm, système Uni-trak
Freins AV :	simple disque, diam. 120 mm étrier simple piston
Freins AR :	simple disque, diam. 190 mm étrier simple piston
Roues	
Equipement pneumatique	Bridgestone Trail Wing 49/50
Dimensions AV :	70/100 × 21
Dimensions AR :	4,10 × 18
Roues AV : (pouces) AR :	1,60 × 21 1,85 × 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



● La TSR reste une excellente moto, mais la KDX a bouleversé la hiérarchie.

ples au début puis freinées progressivement par la suite. Elles fonctionnent comme devraient le faire tout système moderne, à la fois confortables et bien amorties. La plus souple est la Suzuki qui (ki qui !) plonge un peu trop franchement au freinage et s'assoit à l'accélération. Ici le freinage hydraulique faible et les ressorts au tarage minimum gomment tout le relief, induisant un confort de conduite étonnant. Justement, parlons un peu du confort, conditionné par les suspensions, mais aussi par la position de conduite.

**Position et confort** Le classement pour le confort est calqué sur la hiérarchie en matière de souplesse de suspensions : Suzuki, Kawasaki, Yamaha et Honda, mais la position est également importante. Deux tendances se dessinent, d'un côté la CRM, la TSR et la KDX très typées cross et d'autre part la DTR qui a conservé une géométrie plus classique. Sur les trois premières et notamment sur la Honda qui est plantée sur l'avant, la position est agressive. On est assis sur le réservoir, le guidon est bas et on retrouve les sensations du pilotage MX. La Yamaha est

moins exclusive, le guidon est plus haut et on s'assoit naturellement moins près du réservoir. Dernière remarque sur ce poste, la Kawasaki, sans doute à cause du cadre périmétrique, est la plus basse mais aussi la plus large au niveau des genoux, une largeur un peu gênante qu'il fallait souligner. On peut d'ailleurs continuer avec la KDX, pour débiter le chapitre...

**Freinage**, le premier point sur lequel elle accuse le coup. Tant à l'avant qu'à l'arrière, le freinage de la Kawasaki est beaucoup trop faible. Les commandes sont spongieuses et l'attaque comme la puissance sont absentes. Il faut tirer vraiment très, très fort sur le levier de frein avant pour enregistrer des ralentissements corrects. Le fait que l'étrier avant soit un simple piston n'est sans doute pas étranger à cette carence. La Yamaha, beaucoup plus sérieuse sur ce chapitre, ne peut pourtant pas rivaliser avec la Honda et la Suzuki.

La DTR équipée, elle aussi, d'un étrier simple piston à l'avant, freine correctement, mais c'est l'agrément qui fait défaut. A l'avant qui transmet peu d'infor-



L E S B O N S P O I N T S				
	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Esthétique et finition	★★★★	★★★★★	★★★	★★
Equipements	★★★★	★★	★★★	★★★★
Aspects pratiques	★★★	★★★	★★★	★★★
Vitesse maxi	★★★★★	★★★	★★★	★★★★
Accélérations	★★★★	★★★★	★★★	★★★★
Reprises	★★	★★★★	★★★	★★★★
Consommations	★★	★★★	★★★	★★★
Agrément moteur	★	★★★★	★★	★★★
Transmissions	★★★★	★★★★★	★★★★★	★★
Maniabilité	★★★	★★★★	★★★★	★★★
Tenue de route	★★★★	★★★	★★★	★★★★
Freinage	★★★★	★★	★★★★	★★★
Suspensions	★★★★	★★★★	★★★★	★★★
Position et confort	★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Tout-terrain	★★★	★★★★★	★★★★	★★★★
Prix	★★	★★	★★★	★★★
<b>BILAN</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>54</b>	<b>53</b>





● Il manque un peu de « coffre » à ce moteur pour soutenir la comparaison avec la DTR-E et surtout la KDX.

mation. Avec la rouge et la jaune on atteint le meilleur niveau, sur la Honda (Grimeca double piston) il manque un peu de sensibilité dans les commandes mais la puissance est présente, alors que la Suzuki est parfaite : attaque, feeling, puissance.

**Tout-terrain** Enfin, on quitte le bitume pour aborder la partie la plus excitante de ce comparatif, surtout avec des trails 125. Après 300 kilomètres de chemins, le caractère de chaque moto est facile à appréhender et l'homogénéité (moteur et partie-cycle) est reine dans la mesure où en tout-terrain, les défauts sont encore plus marqués. La Kawasaki prend à nouveau l'avantage grâce à son moteur exceptionnel, à un choix de rapport de transmission favorable et à une partie-cycle vive et bien suspendue. Le moteur de la KDX déjà encensé sur la route fait à nouveau étalage de ses qualités en tout-terrain. Très coupleux à mi-régime, c'est le seul qui permet de passer le rapport supérieur sans tirer sur les régimes. Des quatre motos c'est incontestablement la Kawasaki qui était la plus à l'aise dans les montées techniques, la seule qui repartait à l'arrêt sans embrayage et donc sans perte notable d'adhérence. De plus, grâce à des suspensions parfaitement réglées, elle était aussi à l'aise à basse vitesse, bénéficiant d'une excellente motricité dans les passages triallants, qu'à haute vitesse où sa bonne stabilité faisait merveille. Pour conclure ce tableau idyllique, il suffit de dire que sur la KDX, je n'ai à aucun moment pensé : « tiens, il faudrait changer ceci ou régler cela ». A nouveau la Suzuki et la Yamaha se partagent la deuxième place, la TSR étant mieux armée en partie-cycle, alors que la DTR bénéficie d'un moteur plus « complet ». Sur la Suzuki, si le moteur est un peu faible en bas, il suffit de reprendre un peu l'embrayage pour le hisser dans la bonne plage de régime et d'enchaîner les rapports. La transmission étant excellente, c'est un plaisir de changer de vitesse et si le mode d'emploi est respecté, la jaune est efficace et de plus jouit d'une très bonne motricité. Mais c'est la partie-cycle qui mérite ici des éloges, très confortable (on peut rouler assis en permanence), elle ne se désunit pas si le rythme augmente et à moins d'aborder des sauts très cassants, l'équilibre est excellent. Avec la Yamaha, on inverse la tendance ; le moteur un peu à l'image de celui de la KDX est musclé et accepte les mauvais choix de rapports, alors que la partie-cycle est légèrement en retrait des standards modernes. Si le moteur de la Kawasaki fait penser à un 175, la Yamaha garde un comportement « 125 », mais un 125 très rempli à bas et

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

### SUZUKI 125 TSR

#### Moteur

Type	monocylindre 2-temps à refroidissement liquide
Distribution	admission par clapets valve, AETC à l'échappement
Alimentation	1 carburateur TM27 mm
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	124,6
Alésage × course (mm)	56 × 50,6
Rapport volumétrique	8,5 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	NC
Couple maxi (mkg/ tr/mn)	1,9/8 000
Régime maxi (tr/ mn)	9 500
Vitesse linéaire du piston (m/tr/mn)	16,02/9 500

#### Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	30/43/57/73/87/100
Transmission secondaire	par chaîne ; rapport : 3,2 (48×15)

#### Partie-cycle

Cadre	simple berceau dédoublé
Suspensions AV :	fourche télehydraulique Kayaba de 41 mm, deb. 270 mm,
Suspensions AR :	monoaortisseur réglable en précontrainte (5 positions) deb. 270 mm, système Full- Floater
Freins AV :	simple disque, diam. 240 mm étrier double piston
Freins AR :	simple disque, diam. 220 mm étrier simple piston

#### Roues

Équipement pneumatique	Bridgestone Trail Wing 25/44
Dimensions AV :	2,75 × 21
Dimensions AR :	4,10 × 18
Roues AV : (pouces) AR :	1,60 × 21 1,85 × 18

#### Géométrie

Chasse (mm)/ angle (°)	106/63°20'
Empattement (mm)	1 410
Haut. de selle (mm)	900
Garde au sol (mm)	330
Répartition AV/AR	60/69

#### Poids et capacités

A sec usine (kg)	116
Tous pleins faits (kg)	126
Essence/réserve (l)	9,5/-
Huile (l)	1,2



● La DTR-E conserve une homogénéité très rentable pour le classement final, le démarreur électrique lui conférant un atout supplémentaire.

mi-régimes, ce qui lui permet également d'aborder les zones techniques sans angoisse. Les suspensions fermes nuisent un peu à l'adhérence, mais le moteur doux compense les fautes de pilotage. Dans les chemins abordés à un rythme élevé, la DTR continue d'être efficace, même si elle ne procure pas le même agrément que la KDX et la TSR en matière de confort. Dernière sur ce point, uniquement à cause de son moteur insupportable, la Honda. Dotée de suspensions très fermes et d'un moteur « tout ou rien », la CRM n'apprécie qu'un traitement : l'attaque. Avec cette moto, il ne faut pas espérer passer une difficulté sur le couple, il est inexistant ; la seule solution est de rentrer un rapport et de prendre l'embrayage. La CRM est inutilisable en randonnée tout-terrain, pour l'apprécier il faut adopter le rythme enduro et ne pas faiblir sur la

## DTR-E 90

Nous n'avons malheureusement pas pu disposer de la DTR-E modèle 90 dont la nouvelle déco est superbe. Cependant, la version 89 étant identique en tout point à part l'aspect extérieur, les jugements portés sur la Yamaha sont bien sûr toujours d'actualité.



L E B U D G E T	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha
<b>Prix clés en main :</b>	<b>22 700 F</b>	<b>21 450 F</b>	<b>19 341 F</b>	<b>20 987 F</b>
<b>Le prix de la casse :</b>				
• carénage complet :	—	—	—	—
• radiateur :	2 284,00		2 110,20	2 170,38
• pot :	3 729,66		1 451,24	1 495,55
• réservoir :	3 224,14	2 133,65	2 110,20	1 653,28
• plaque latérale :	834,37		351,84	185,02
• garde-boue avant :	267,01		351,84	179,90
• garde-boue arrière :	120,79		240,41	
• clignotant AV :	286,08	244,93	293,20	138,76
• sélecteur :	415,20		134,16	136,39
• levier de frein :	160,69	72,90	109,20	64,04
• rétroviseur :	160,25	220,13	159,62	174,34
• repose-pied pilote :	154,44	96,34	99,84	128,08
• silencieux (un) :	2 797,24	1 183,95	1 034,68	659,42
• cadre :	5 721,65	5 074,97	3 329,16	5 082,01
<b>Le prix de l'usure :</b>				
• jeu plaquettes AV :	225,62	236,77	189,00	144,69
• chaîne secondaire :	1 196,92	324,36	381,36	332,08
• filtre à huile :	—	—	—	—
• amortisseurs AR :	1 483,83	1 351,25	2 189,33	1 529,94
• jeu de disques embrayage :	432,37	389,32	149,40	296,50
<b>Garantie :</b>	1 ans pièces et m.o., KM illimité	1 ans pièces et m.o., KM illimité	1 ans pièces et m.o., KM illimité	1 an pièces et m.o., KM illimité
<b>Coloris :</b>	Blanc, rouge	vert, bleu, blanc	jaune, blanc, rouge	rouge, blanc, noir
<b>Importateur :</b>	Hando France ZI Pariest BP 46 77312 Marnes-la-Vallée Cedex 02	Kawasaki Motor France rue Marie Curie ZA Coignières-Maurepas 78312 Maurepas Cedex	Suzuki France SA 25, avenue de la Gare 78310 Coignières	Sonauto Yamaha 1, avenue du Fief ZA Les Bâtiments St. Ouen l'Aumône BP 479



● **Moins remplie que le KDX, moins puissante que le CRM, le bloc de la DTR-E est purement efficace...**

poignée droite. Si le pilote en est capable, alors la Honda dévoile son vrai visage et devient vraiment excitante, la partie-cycle acceptant le traitement sans faiblir. Les suspensions fermes et parfaitement amorties, la position de conduite MX, le freinage top permettent de rouler très, très vite dans les chemins et les pires sauts sont abordés sans crainte. Comme sur la route la Honda est la plus exclusive du lot, mais aussi la plus puissante... et la plus chère.

**Prix** A 22 700 F on atteint des sommets même si la somme d'équipement et la qualité de certains (bras oscillant alu et amortisseur à bombonne séparée) peuvent être une excuse. Cependant, 23 000 F pour un 125 trail, même justifiés, cela reste un peu choquant. La Kawasaki n'est pas non plus « cadeau », 21 450 F c'est le prix de la nouveauté et d'une technique coûteuse (cadre périmétrique) compensée par un équipement réduit. A 20 987 F, la Yamaha, largement amortie mais dotée du démarreur électrique, est bien placée ; alors que le discount reste - comme d'habitude - l'apanage de la Suzuki. A 19 341 F, c'est la bonne affaire du lot.

Bon, il est temps de clore le comparatif 125 trail 1990, et pour résumé, dressons le portrait type de chaque modèle. La Honda, de par ses origines transalpines, est la plus sportive et exclusive du lot. Son moteur au tempérament bouillant prend place dans une partie-cycle enduro et l'ensemble permet sans honte de s'aligner au départ d'une compétition. La Kawasaki est la plus homogène ce qui apparait au tableau récapitulatif, moteur excellent, partie-cycle réussie et un look terrifiant lui permettent de remporter le classement. La Suzuki a perdu en moins d'un an la palme du trail 125 sportif, toujours bien placée sur des chapitres mettant en cause la partie-cycle, son moteur a du mal à soutenir la comparaison. La Yamaha, fidèle à sa réputation de référence de la catégorie, évolue peu mais conserve des atouts. Rarement la meilleure sur un poste précis, c'est grâce à son manque de défaut et peut-être un peu grâce à son nom mythique qu'elle reste au top. Rideau... il n'y a aura pas de rappel !

## Evasion/Star Bike

Ce comparatif n'aurait pu avoir lieu sans l'aide de deux concessionnaires parisiens. Merci donc à Evasion pour le prêt de la DTR-E et à Star Bike pour la CRM.

Evasion 173, avenue Jean Lolive 93  
tél. : (1) 48.40.18.98.

Star Bike 232, rue Championnet 75018 Paris  
tél. : (1) 42.28.22.11.

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

### YAMAHA 125 DTR-E

#### Moteur

Type	monocylindre 2-temps à refroidissement liquide
Distribution	admission par clapets valve, YPVS à l'échappement
Alimentation	1 carburateur TM28 55
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	124
Alésage x course (mm)	56 x 50,7
Rapport volumétrique	6,7 à 1
Puissance (ch/tr/mn)	NC
Couple maxi (mkg/tr/mn)	~7 500
Régime maxi (tr/mn)	10 500
Vitesse linéaire du piston (m/-tr/mn)	-

#### Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Nombre de rapports	6
Pourcentage	29/44/58/72/85/100
Transmission secondaire	par chaîne ; rapport : 3,6 (16x57)

#### Partie-cycle

Cadre	simple berceau dédoublé en tube d'acier de section ronde
Suspensions AV :	fourche téléhydraulique Kayaba de 41 mm, déb.270 mm,
Suspensions AR :	monoamortisseur Kayaba déb. 260 mm, système Monocross
Freins AV :	simple disque, diam. 230 mm étrier simple piston
Freins AR :	simple disque, diam. 220 mm étrier simple piston

#### Roues

Equipement pneumatique	
Dimensions AV :	2,75 x 21
Dimensions AR :	4,10 x 18
Roues AV : (pouces) AR :	1,60 x 21 1,85 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)	107
Tous pleins faits (kg)	128
Essence/réserve (l)	10/1,8
Huile (l)	1,2