



# Kawasaki KE 125 A

Avec sa 125 KS, Kawasaki ne pouvait guère prétendre suivre sur leur terrain les autres firmes japonaises, en particulier Yamaha, qui avec sa DTMX bat depuis plus de quatre ans tous les records de ventes de 125 trails. La 125 KEA marque le réel désir de proposer un engin conforme aux canons de la mode actuelle qui veut qu'une machine flatte l'œil et soit performante.

Pour atteindre le premier objectif, Kawasaki a offert à sa petite dernière un habillage dans le style des modèles cross de la marque, avec réservoir type Jumbo de grande contenance, bras oscillant de section rectangulaire couleur alu, amortisseurs inclinés, le tout assorti de la célèbre teinte « citron vert » qui a fait le renom de la marque sur tous les circuits du monde.

La KEA ne peut nier l'influence des modèles cross de la marque. Le résultat est plaisant à regarder.

Mais si le changement est notable au niveau de l'apparence, le moteur, jugé auparavant trop terne a subi une sérieuse cure de rajeunissement qui se concrétise par une puissance accrue et des montées en régime plus rapides que dans le passé. Ce

Apparemment, peu de changements, mais c'est à l'intérieur qu'il se passe des choses intéressantes.



résultat a été obtenu principalement en modifiant les transferts du cylindre, la lumière d'échappement, l'échappement lui-même et le boîtier de filtre à air.

En gagnant des chevaux, la KEA a perdu un peu de sa souplesse, mais ainsi elle est plus vive, plus amusante à piloter, et c'est bien le principal.

D'autre part, la tenue de route et le confort se sont bonifiés, du fait de l'augmentation du débattement de la fourche (50mm de plus) et de la position inclinée des amortisseurs.

La position de conduite s'étant « endurisée » avec un guidon mieux dessiné et une selle plus souple, la KEA ne devrait plus remporter la cuillère de bois dans les bourres dominicales ! Ça n'est pas encore la tenue de piste étonnante de la Yam, mais tout à fait acceptable pour ce type de machine. La tenue en virage est neutre sans tendance à embarquer, la machine est basse, légère à manier, et les pneumatiques plutôt mieux que ce que l'on trouve généralement sur les trails. Sans être aussi accrocheurs que des « cross », les Nitto qui équipent la machine remplissent consciencieusement leur office. Par contre, si Kawasaki a voulu épargner la semelle de ses clients des villes en équipant la KEA de repose-pieds caoutchoutés, ceux des champs apprécieront beaucoup moins l'attention : c'est glissant en diable !

On le voit, si la KEA n'est pas une moto radicalement nouvelle, un gros effort de modernisation a été accompli et l'effet obtenu est très heureux. La petite Kawa est homogène, plutôt brillante sur route et en tout terrain, l'aspect cross et le prix (6.010 F) devraient emporter bien des décisions. Sans prétendre accéder à la première place, la KEA a déjà les roues sur le podium !

## Fiche technique Kawasaki KE 125 A

CYLINDRÉE : 124cc

PUISSANCE MAXI : 13,5cv à 6500 t/mn

COUPLE MAXI : 1,43 kg/m à 5500t/mn

GRAISSAGE : injection Superlube

ALIMENTATION : disque rotatif et Mikuni VM 24 SS

ALLUMAGE : volant magnétique

BOITE DE VITESSES : 6 rapports

CADRE : simple berceau dédoublé

POIDS : 100 kg à vide

EMPATTEMENT : 1350 mm

GARDE AU SOL : 280 mm

SUSPENSION AVANT : télescopique 200 mm

SUSPENSION ARRIERE : télescopique 100 mm

RÉSERVOIR ESSENCE : 9,5 litres

PRIX DE VENTE T.T.C. : 6.010 francs

DISPONIBLE : dès maintenant

IMPORTATEUR :

SIDEMM, rue Claude Bernard, 78350

COIGNIERES-MAUREPAS.



# EN VERT ET CONTRE TOUS

La nouvelle KAWASAKI 125 KE ne renie pas ses origines. Conçue et réalisée à partir de la 125 KX de cross, on la croirait échappée du parc coureur.

Verte, comme toutes les KAWA compétition, mûre par sa technique directement inspirée de la machine d'usine, jamais peut-être un 125 trial n'a réuni autant de qualités.

D'ores et déjà la nouvelle 125 KAWASAKI est la machine à battre, pour ceux qui sauront la dompter.

- Monocylindre 2 temps, distributeur rotatif,

13,5 ch à 8500 tr/mn

- Suspension à grand débattement
- Bras oscillant de section rectangulaire
- Amortisseur hydraulique incliné
- Système d'échappement entièrement intégré
- Moteur noir
- Réservoir Jumbo, type KX
- Garde-boue plastique teinté dans la masse
- Repose-pieds anti-dérapants
- Feux et clignotants montés souples
- Soufflets protecteurs de fourche.



KE 125



KX 125



**Kawasaki**

un cas dans la moto :  
performance et endurance

**KE 125**



Rue Claude Bernard  
Z.A. de Coignières-Maurepas / 78310 MAUREPAS