

# MOTO

## JOURNAL

15F  
N°959

ESSAI LECTEURS



APRILIA 125 AF1

CONTACT

# YAMAHA FJ 1200 1991

ENCORE MIEUX POUR  
LE MEME PRIX

AVENIR



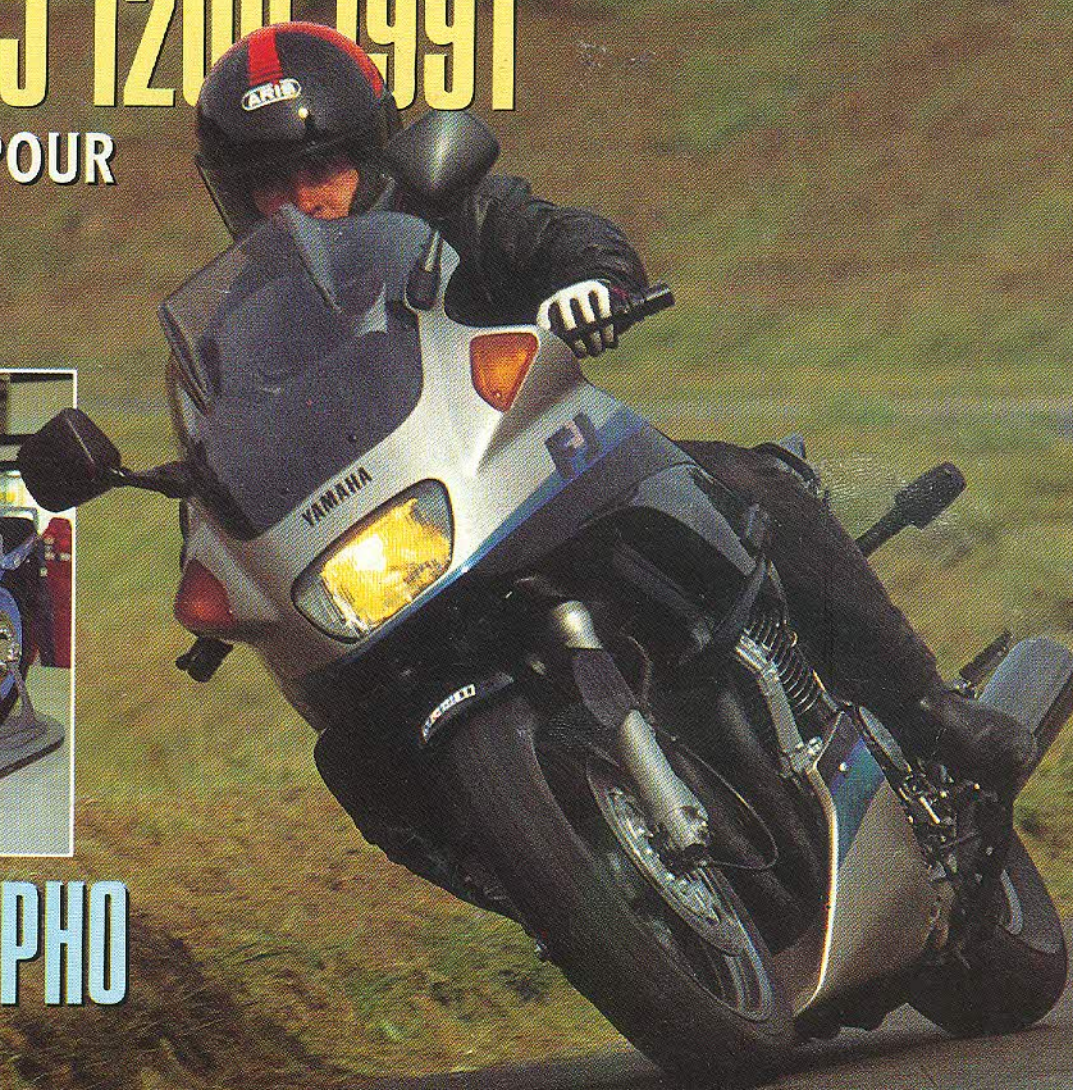
# YAMAHA MORPHO

LE BANC D'ESSAI  
DES MOTOS DE DEMAIN

**EXCLUSIF**

# COMPARATIF CROSS

JACKY VIMOND TESTE LES 125 1991



M 2042 - 959 - 15,00 F



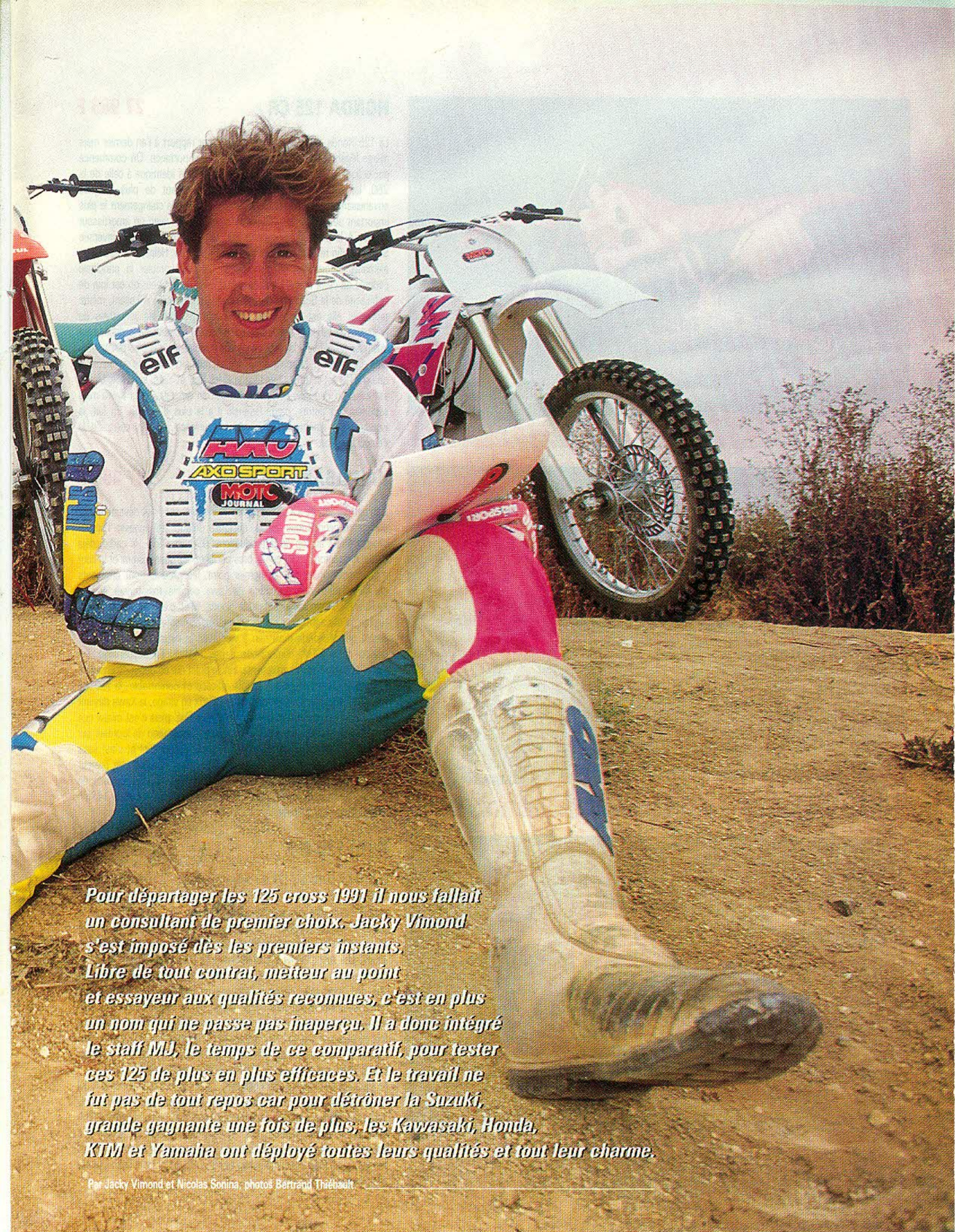
11 OCTOBRE 1990 - SUISSE 4,70 FS - CANADA 4,50 S  
COTE D'IVOIRE 1050 F CFA - BELGIQUE 110 FB

COMPARATIF



LES 125 CROSS 1991

VIMOND  
NOTE LES 125



*Pour départager les 125 cross 1991 il nous fallait un consultant de premier choix. Jacky Vimond s'est imposé dès les premiers instants. Libre de tout contrat, metteur au point et essayeur aux qualités reconnues, c'est en plus un nom qui ne passe pas inaperçu. Il a donc intégré le staff MJ, le temps de ce comparatif, pour tester ces 125 de plus en plus efficaces. Et le travail ne fut pas de tout repos car pour détrôner la Suzuki, grande gagnante une fois de plus, les Kawasaki, Honda, KTM et Yamaha ont déployé toutes leurs qualités et tout leur charme.*

Par Jacky Vimond et Nicolas Sonina, photos Bertrand Thiébaud



## HONDA 125 CR

27 963 F

La 125 Honda a en fait très peu changé par rapport à l'an dernier mais même légères, les modifications restent d'importance. On commence par la ligne, dont la partie arrière est maintenant identique à celle de la 250. La déco a aussi changé, le blanc devient de plus en plus envahissant et pas toujours avec bon goût. Mais le changement le plus important se trouve au niveau des suspensions, avec un amortisseur Kayaba à la place du Showa et une toute nouvelle fourche inversée Showa, enfin réglable en compression et détente. Hélas, ces nouveaux éléments amortissant ne permettent pas de combler la principale carence de cette moto. L'arrière gigote toujours un peu, on est loin de l'efficacité de la Suzuki ou du confort de la Kawasaki. A l'avant, même reproche, elle est trop dure, trop sèche, malgré les tentatives de réglages. Ça va pour le très bon pilote mais l'amateur ou le débutant a quelques problèmes. Idem point de vue moteur. Il est le plus pointu et le plus violent du lot. Même le Kawasaki est moins creux à bas régime alors que la KTM est si forte à bas régime et les Suz' et Yam' si faciles. Mais il est aussi un des plus puissants, un poil en dessous de la Kawa mais supérieur aux autres, parmi lesquels il a le plus d'allonge. En fait, la Honda reste élitiste alors que la concurrence joue la carte de la démocratisation.



## KAWASAKI 125 KX

27 455 F

L'an dernier, la 125 KX a créé l'événement avec son look dévastateur et son cadre périmétrique. Hélas, quelques défauts de jeunesse l'empêchaient d'être au top de la production 1990. En 1991, le cadre, déjà rigide, est renforcé ainsi que le bras oscillant, les suspensions et le haut moteur sont revus. Sur ce dernier point, les progrès sont étonnants puisqu'en puissance maximum la Kawa semble maintenant être la meilleure, coiffant sur le poteau la Honda. Mais c'est surtout à moyen régime qu'elle a progressé alors qu'en bas, elle reste un peu creuse, pas autant que la Honda mais rien à voir avec la poussée enregistrée au guidon de la KTM, démoniaque à bas régime. En suspension, les résultats sont là aussi surprenants. Fini le point dur en début de course à l'arrière, c'est maintenant à la fois efficace et confortable, la fourche étant remarquable. L'arrière se tassant mieux en virage, la Kawa devient plus maniable, pas autant que la Honda et la Suz' mais c'est mieux que l'an dernier, même s'il y a parfois une petite sensation de lourdeur sur l'avant. En stabilité et rigidité, la KX est très sécurisante et c'est sans sourciller qu'on attaque les grands bouts droits défoncés, le moteur rageur emmenant son petit monde avec bonheur. Puisqu'on parle de bonheur on ne peut passer sous silence la baisse miraculeuse de 1436 F enregistrée en une année.



## KTM 125 MX

29 800 F

La KTM fait partie des 125 qui ont le plus changé. A commencer par le look, ligne empruntée à la 250 et nouveaux coloris baptisés "mint and pepper". Le cadre est nouveau, pour recevoir dans sa partie haute le nouvel ensemble selle-réservoir inspiré de la 250. Les radiateurs, la selle et les caches latéraux sont d'ailleurs ceux de la 250, tout comme la roue arrière. Les suspensions White Power sont revues au niveau de l'étanchéité et des réglages internes. Côté moteur, il a fallu adapter le nouveau pot, donc nouveaux réglages carbu-valves-allumage et le système de refroidissement est encore mieux foutu. Sur le terrain, avec ces nouveaux aménagements, la KTM marche encore mieux et elle surprend une fois de plus avec son moteur qui enterre la concurrence à bas et moyen régime. En puissance maxi, elle est un peu moins forte que le duo Kawa Honda mais autant que la Suz' et bien plus que la Yam. En partie cycle c'est top, tout comme au freinage. En maniabilité la KTM ne craint pas la Honda et elle est stable, pas autant que la Kawa ou la Yam mais son accord de suspensions est très bon. Son seul gros défaut est une fois de plus la boîte, trop ferme et qui empêche de passer des vitesses à la volée comme on le fait sur la Suz'. Là, il faut se concentrer et en plus tirer à fond sur l'embrayage qui est trop dur et dont la course est trop longue.

● POINTS FORTS

- Bonne puissance à mi et hauts régimes
- Très bons freins
- Maniabilité
- Bonne transmission
- Réputation de fiabilité
- Kit de pièces inclus dans le prix
- Assurance RC incluse dans le prix

● POINTS FAIBLES

- La plus creuse à bas régimes
- Léger manque de stabilité
- Accord de suspensions perfectible
- Fourche avant pas encore au point, malgré les transformations et les nouvelles possibilités de réglages
- Poignée d'accélérateur trop dure
- Fautes de goût dans la déco (?)

L'AVIS DE JACKY VIMOND

Sur la Honda, la position, l'agrément des commandes, la maniabilité, la précision de la boîte et la selle ferme et confortable sont remarquables. Le moteur est plutôt bien à mi et haut régime mais accuse cependant un gros trou en bas, et ce malgré un ralenti réglé assez haut.

La partie-cycle est agréable et nerveuse mais l'accord suspension ne me convient pas : j'ai trouvé la fourche un peu ferme en début de compression, contrairement à l'amortisseur qui, lui, est souple. C'est la seule qui a fait ressortir la douleur de mon scapuloide cassé. Pour moi sa principale qualité est sa maniabilité, sa nervosité.

HONDA 7/10



● POINTS FORTS

- Le meilleur moteur
- Bonne puissance à haut régime
- Très bonne à mi-régime
- Le meilleur à bas régime
- Bons freins
- Bon accord stabilité-maniabilité
- Bon accord de suspensions
- Equipements de qualité
- Etagement court de la boîte de vitesses sur second et troisième rapports

● POINTS FAIBLES

- Boîte de vitesses ferme
- Embrayage trop dur et trop démultiplié
- Dessin des leviers pas terrible
- Pédale de frein arrière manquant de rigidité
- Le pot et la plaque numéro latérale gauche gênent un peu la jambe
- La plus chère
- Le frein arrière bloque
- Pas de kit de pièces

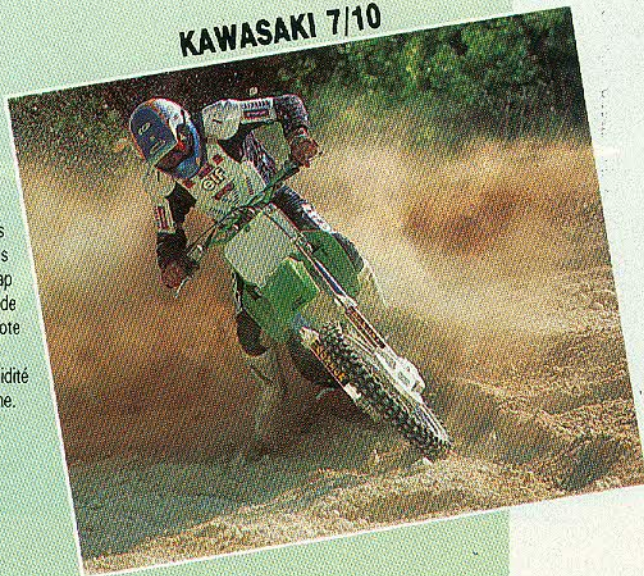
L'AVIS DE JACKY VIMOND

Même si l'on se sent comme sur une petite 250, la position est agréable et malgré son poids la Kawa reste maniable. L'accord de suspension est bon, la stabilité et la rigidité sont exceptionnelles.

Son moteur est sans aucun doute le plus puissant à haut régime mais il est le moins performant en bas : c'est là le gros handicap de cette machine, même pour un pilote de mon niveau. C'est une moto à cravacher, pilote expérimenté exigé.

Pour moi, ses principales qualités sont la rigidité de l'ensemble et la puissance à haut régime.

KAWASAKI 7/10



● POINTS FORTS

- La plus puissante à hauts régimes (?)
- Stabilité
- Confort des suspensions
- Rigidité
- Look original
- Bonne transmission
- Kit de pièces inclus dans le prix
- Moins chère que l'an dernier de 1436 F!

● POINTS FAIBLES

- Moteur un peu creux à bas régimes
- Manque de couple
- Un peu lourde de l'avant
- Freins pas assez forts

L'AVIS DE JACKY VIMOND

Après hésitation, deux atouts très importants font que je positionne la KTM juste devant la Honda et la Kawa :

- Le moteur très performant à tous les régimes est indiscutablement le meilleur de l'essai.
- Le bon comportement de la suspension avant-arrière.

Toutefois j'ai eu beaucoup de mal à m'habituer à la position de conduite trop basse de l'avant (mais on peut facilement changer le guidon ce qui arrange bien des choses) ainsi qu'aux commandes un peu dures. A signaler la plaque latérale gauche accrochant la boîte, détail gênant remarqué également par d'autres essayeurs.

Enfin, le problème le plus épineux, la boîte de vitesses un peu ferme et imprécise dans les moments de "bourres". Pour moi sa principale qualité est son moteur très efficace à tous les régimes qui permet des passages plus rapides en courbes sans appui et dans les devers.

KTM 8/10





## SUZUKI 125 RM

28 250 F

L'an dernier, la 125 RM gagnait le comparatif MJ et emportait en plus le titre de championne du monde avec l'Américain Donny Schmit.

Carton plein pour 1990 et intéressant pour nous puisque la RM 1991 reprend beaucoup des données de la moto d'usine, à commencer par les suspensions qui sont maintenant des Showa, et, on peut le dire, le rendement est encore meilleur que l'an dernier. L'accord est parfait entre l'avant et l'arrière et la suspension arrière est la meilleure, offrant un confort et une fermeté remarquables. Alliée au moteur à la fois souple et puissant à tous les régimes, la 125 RM avale les bosses et les sorties de virages défoncées se prennent sans sourciller. Grâce à ce moteur hyper facile et efficace, à l'accord de suspensions, à la très bonne position, à la boîte précise et sans contrainte, la RM est la moto avec laquelle on se fatigue le moins et on s'amuse le plus. Elle est la plus homogène et si elle n'a pas, à bas régime, la puissance de la KTM ni celle, maxi, de la Honda, elle n'en est pas loin tout en restant la plus exploitable grâce à sa facilité. En maniabilité, elle est aussi bonne que la Honda et, en stabilité, elle reste un peu volage sans rien d'alarmant. Mais ce qui tue le plus c'est qu'elle n'a pas de défaut majeur.

En raison de tout cela, la 125 RM c'est, une fois de plus, la meilleure!



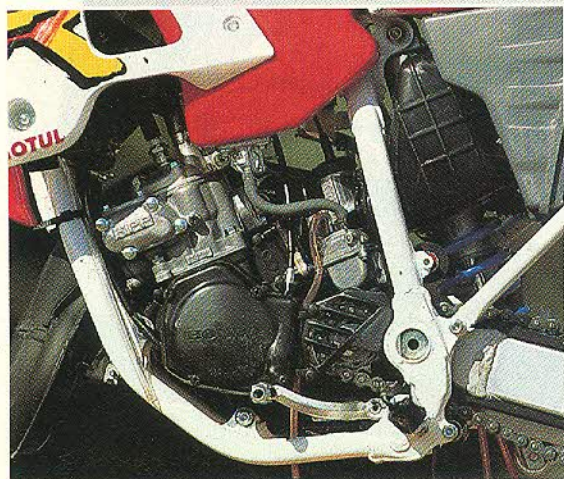
## YAMAHA 125 YZ

26 970 F

Comme l'an dernier, Yamaha ne révolutionne pas sa 125 YZ mais a travaillé énormément dessus, apportant une foultitude d'améliorations. La plus visible concerne bien sûr le nouvel arrière, très à la mode avec ses garde-boue enveloppants et une déco fun plutôt bien vue. On note des poignées de levages incorporées aux garde-boue qui sont bien faits et très pratiques. Restons dans la partie-cycle pour parler du nouveau bras oscillant, du nouvel amorti Kayaba, de la fourche plus grosse, des freins revus et du flux d'air amélioré sous la selle. Les moteur, culasse, cylindre, piston, valve, carburation, filtre à air, refroidissement, pot, embrayage et boîte de vitesses sont nouveaux. Pour la boîte, le progrès est sensible, elle n'est plus aussi ferme qu'avant.

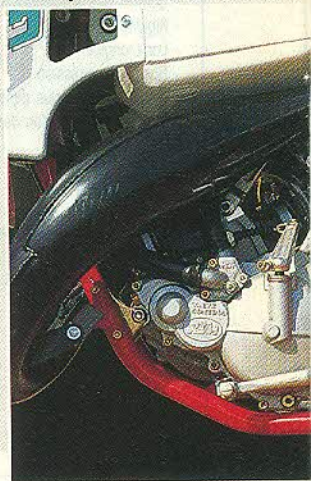
Pour le reste du moteur ça l'est moins... Il a gagné en vivacité à bas et moyen régime mais il pêche toujours en puissance maxi, bonne mais en deça de la concurrence. En revanche, l'élasticité, sa puissance à bas et moyen régime font de ce bouillier un outil hyper facile et très efficace (le plus?) pour le débutant ou le pilote non chevronné. On apprécie aussi la stabilité, au moins aussi bonne que la Kawa, et la qualité des suspensions. La position est un peu spéciale - guidon haut, selle basse, repose-pieds hauts - mais quand on s'y fait on apprécie. Ou on déteste...

La Honda CR et sa valve HPP à l'échappement.



Seule la Kawasaki utilise le cadre périmétrique.

Nouveau pot "low-boy" pour la KTM.



● POINTS FORTS

- La plus homogène
- La plus facile
- Agrément des commandes
- Bon accord des suspensions
- La meilleur suspension arrière (?)
- Bons freins
- Bon accord maniabilité-stabilité
- Très bon moteur, performant à tous les régimes
- Bonne transmission
- Kit de pièces inclus dans le prix

● POINTS FAIBLES

- Avant léger
- Leviers qui ne conviennent pas à tout le monde
- ???

L'AVIS DE  
JACKY VIMOND

Si toutes ces motos sont très proches l'une de l'autre, la Suzuki écarte ses rivaux grâce à son HOMOGENEITE!  
- Dès que l'on monte dessus on se sent très bien, tout semble facile, la position est idéale, rien ne gêne. Comme sur la Honda, les commandes sont agréables (pédales de freins et sélecteurs tombent impeccablement), la selle est à la fois ferme et confortable, boîte et embrayage sont précis et faciles.  
- Le moteur est souple et performant, je le classe juste derrière le KTM, c'est le meilleur Japonais.  
- Enfin les suspensions sont parfaitement accordées.  
Sans défaut majeur, la RM 125 est incontestablement la plus sympa à piloter.  
Sa principale qualité est... qu'elle n'a pas de défaut!

SUZUKI 9/10



● POINTS FORTS

- La moins chère
- Bon rendement à bas et moyen régime
- Bon accord maniabilité-stabilité
- Bon accord de suspensions
- Très bonne pour le débutant
- Bons freins
- Les poignées de levage intelligentes
- Kit de pièces inclus dans le prix

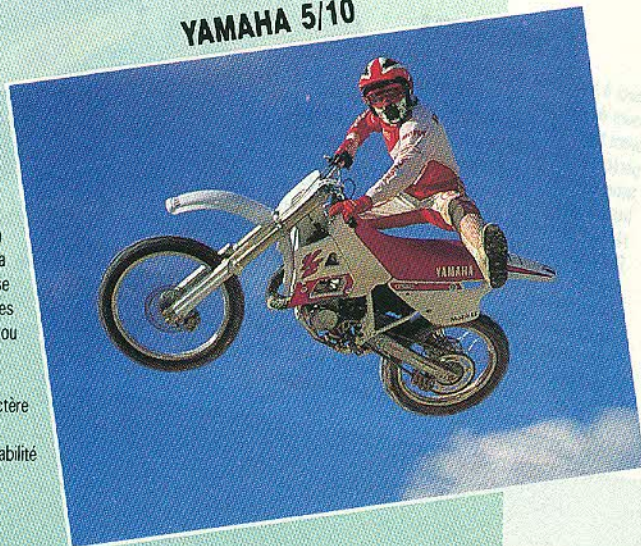
● POINTS FAIBLES

- Pas très puissante à haut régime
- Position typée mais efficace quand on s'y fait
- Boîte un peu ferme

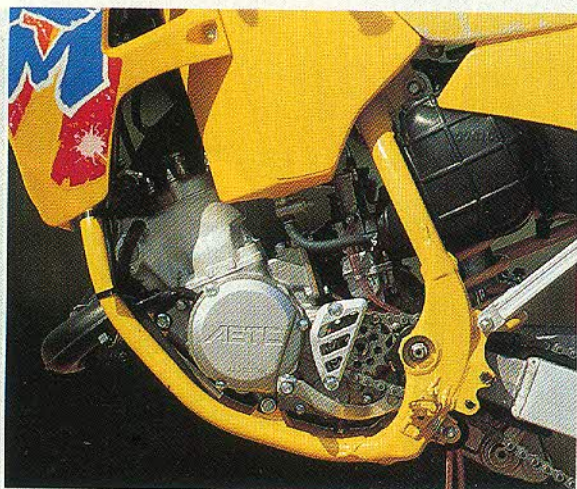
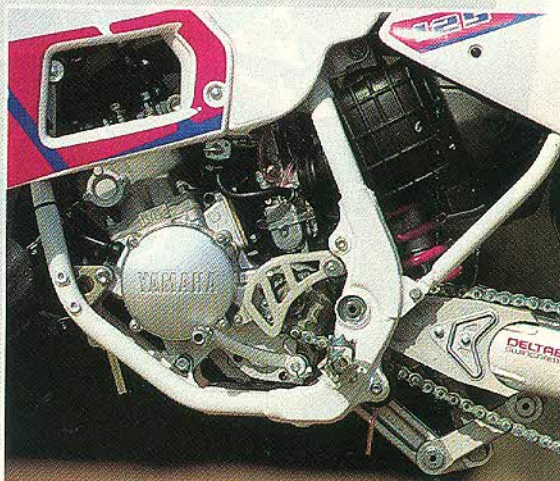
L'AVIS DE  
JACKY VIMOND

La Yamaha a changé mais j'ai retrouvé ses qualités... et ses défauts!  
Rayon qualité, la stabilité en ligne droite et dans les courbes est toujours présente, tout comme le bon accord de suspensions. Ce qui m'a le plus choqué c'est la position: la selle basse, les repose-pieds assez en avant et hauts, le guidon placé haut donnent la sensation d'être trop replié en position assise et poussent à casser les poignets et rouler les coudes tombants, choses plutôt mauvaises, ou à rouler plus souvent debout.  
La maniabilité est juste pour une 125. Le moteur est agréable mais manque de caractère et de punch.  
D'après moi sa principale qualité est la stabilité dans les grandes courbes.

YAMAHA 5/10



Bras oscillant "façon Delta Box" sur la Yamaha.



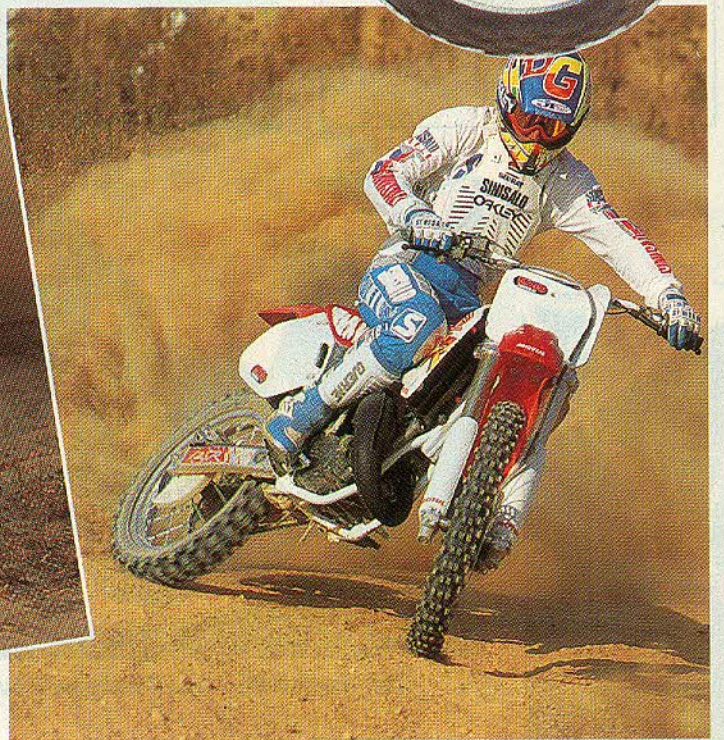
Tout vire au jaune, même le cadre sur la Suz'.





## MERCI

Merci à tous ceux qui nous ont aidés au cours de cet essai. Ils sont nombreux mais, avant tout, c'est grâce à Alain Fura, et son circuit personnel, à Nathalie Hagnéré, et le circuit de Gaillefontaine, à Bruno Guyard et les membres du MC Parinor et leur circuit de cross et supercross, que nous avons pu réaliser ce comparatif sur de beaux terrains, près de Paris. Merci aux pilotes : Jacky Vimond, Michaël Pichon (14 ans, officiel Honda et star du junior), Olivier Perrin, Bruno Guyard, Didier Hoog, et même à Yves Demaria et Alexandre Chapuis pour leur très courte apparition. Voici pour les bons. Chez les 'poireaux', on pouvait compter sur Sam Lunet et le Team Flying Mazout. Sacrée brochette... Et un remerciement particulier à tous les mécaniciens et à Brigitte, pour l'assistance et le café du petit matin...





## SYNTHESE

*C'est l'heure des comptes mais il est difficile de dégager une seule et même hiérarchie. Alors avec Jacky Vimond nous avons décidé de vous proposer deux classements: l'amateur et le "pro".*

*L'amateur donne cet ordre:*

*1. La Suzuki est la plus homogène, la plus facile, plaît à tout le monde, a un très bon moteur, de très bonnes suspensions, etc. Et surtout pas de défaut. Comme l'an dernier, elle gagne le comparo MJ 125 cross.*

*2. Egalité pour la Kawasaki, la Yamaha et la KTM. Eh oui, une égalité parce que le niveau de performance et d'agrément de ces motos est réellement proche. Si proche qu'on ne peut les départager et que seuls quelques petits défauts les séparent de la Suzuki, la grande gagnante. La Kawa pêche par son moteur creux, la KTM se prend des pions à cause de sa boîte, de son embrayage et de son prix. La Yam manque de puissance à haut régime et de vivacité dans son ensemble.*

*5. La Honda arrive cinquième mais ne perd pas le comparo pour autant. Pour nous, il n'y a pas de perdant. Seulement, pour le pilote moyen, cette Honda n'est pas la plus facile à conduire. Elle est plus élitiste que les autres, à cause de son moteur creux et brutal et de ses suspensions mal accordées. On est sévère mais c'est la loi des comparatifs...*

*Pour le classement pro, il suffit de voir les notes qu'accorde Jacky Vimond:*

*1. La première est la Suzuki avec 9 sur 10, pour les mêmes raisons évoquées plus haut. La RM 125 fait l'unanimité, c'est vraiment la meilleure.*

*2. La seconde est la KTM avec 8 sur 10. Un super moteur, de très bonnes suspensions, quelques détails qui clochent mais en les travaillant la KTM devient une véritable bête à gagner.*

*3. Troisièmes à égalité, la Kawa et la Honda obtiennent 7 sur 10. Ce sont les deux qui ont les moteurs les plus puissants mais, même pour un pro, la puissance maxi sur une 125 n'est plus le seul critère.*

*5. Cinquième, la Yamaha n'engrange que 5 sur 10. Cette Yam manque de tempérament pour le pilote chevronné, c'est là son plus grand défaut. A noter que cette même Yam occupe une place bien meilleure dans le classement "amateur".*

*C'est bien la preuve qu'il n'y a pas de mauvaise moto dans ce comparatif. Il y en a pour tous les goûts, toutes les bourses et tous les niveaux. Les 125 modernes sont devenus hyper efficaces et on ne peut que saluer la tendance actuelle qui est de favoriser la facilité de pilotage et l'agrément par rapport à l'élitisme de la performance pure.*

## FICHES TECHNIQUES

Modèle	HONDA CR 125 R	KAWASAKI 125 KX	KTM 125 MX	SUZUKI RM 125 M	YAMAHA 125 YZ
<b>MOTEUR</b>					
Type	mono 2 temps refroidi. liquide	mono 2 temps refroidi. liquide	mono 2 temps refroidi. liquide	mono 2 temps refroidi. liquide	mono 2 temps refroidi. liquide
Cylindrée	124,8 cm <sup>3</sup>	124 cm <sup>3</sup>	124,8 cm <sup>3</sup>	124,8 cm <sup>3</sup>	124 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	54 mm x 54,5 mm	56 mm x 50,6 mm	54,2 mm x 54 mm	54,5 mm x 54 mm	56 mm x 50,7 mm
Rapport volumétrique	8,9 à 1	7,6 à 1	NC	9,1 à 1	9,2 à 10,7
Puissance maxi	37,5 ch à 11 000 tr/mn	39,5 ch à 11 500 tr/mn	NC	NC	36,1 ch à 11 500 tr/mn
Couple maxi	2,54 mkg à 10 000 tr/mn	2,5 mkg à 11 000 tr/mn	NC	NC	2,3 mkg à 10 500 tr/mn
Alimentation	Keihin 36 mm	Keihin 35 mm	Dell'Orto 37 mm	Mikuni	Mikuni
<b>TRANSMISSION</b>					
Embrayage	multidisques en bain d'huile	multidisques en bain d'huile	multidisques en bain d'huile	multidisques en bain d'huile	multidisques en bain d'huile
Boîte de vitesses	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
<b>PARTIE-CYCLE</b>					
Cadre	simple berceau dédoublé	simple berceau périmétrique	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
Suspension avant	fourche inversée Showa réglable compression et détente	fourche inversée Kayaba réglable compression et détente	fourche inversée White Power réglable compression et détente	fourche inversée Showa réglable compression et détente	fourche inversée Kayaba réglable compression et détente
Débattement	305 mm	310 mm	300 mm	310 mm	300 mm
Suspension arrière	amortisseur Kayaba réglable en compression, détente, précontrainte	amortisseur Kayaba réglable en compression, détente, précontrainte	amortisseur White Power réglable compression, détente, précontrainte	amortisseur Showa réglable en compression, détente, précontrainte	amortisseur Kayaba réglable en compression, détente, précontrainte
Débattement	305 mm	330 mm	345 mm	324 mm	315 mm
Frein avant	disque Ø 240 mm	disque Ø 220 mm	disque Ø 260 mm	disque	disque Ø 245 mm
Frein arrière	disque Ø 221 mm	disque Ø 190 mm	disque Ø 220 mm	disque	disque Ø 220 mm
Pneu avant	80 x 100/21	80 x 100/21	90 x 90/21	80 x 100/21	80 x 100/21
Pneu arrière	100 x 100/18	100 x 90/19	100 x 90/19	100 x 90/19	100 x 90/19
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>					
Hauteur de selle	975 mm	950 mm	950 mm	960 mm	945 mm
Empattement	1 448 mm	1 450 mm	1 430 mm	1 445 mm	1 470 mm
Garde au sol	360 mm	395 mm	380 mm	360 mm	355 mm
Réservoir d'essence	7,5 l	8,5 l	9 l	7,8 l	8 l
Poids à sec (constructeur)	87,5 kg	86,5 kg	91 kg	88 kg	87,5 kg
<b>RENSEIGNEMENTS PRATIQUES</b>					
Prix TTC	27 963 F (kit inclus)	27 455 F (kit inclus)	29 800 F	28 250 F (kit inclus)	26 970 F (kit inclus)
Importateur	HONDA FRANCE Parc d'Activités Paris-Est La Madeleine - B.P. 46 77312 Marne-la-Vallée Cedex 2 Tél.: (1) 60.05.90.12	K.M.F. B.P. 133 - rue Marie-Curie 78312 Maurepas Tél.: (1) 30.69.00.00	ROYAL MOTO FRANCE B.P. 11 10800 St-Julien-les-Villas Tél.: (16) 25.82.01.12	SUZUKI FRANCE 28, avenue de la Gare 78310 Coignières Tél.: (1) 34.82.14.00	SONAUTO YAMAHA 1, av. du Fiel, ZA Les Béthunes St-Ouen-l'Aumône, 95005 Cergy-Pontoise Cedex Tél. (1) 30.36.91.23