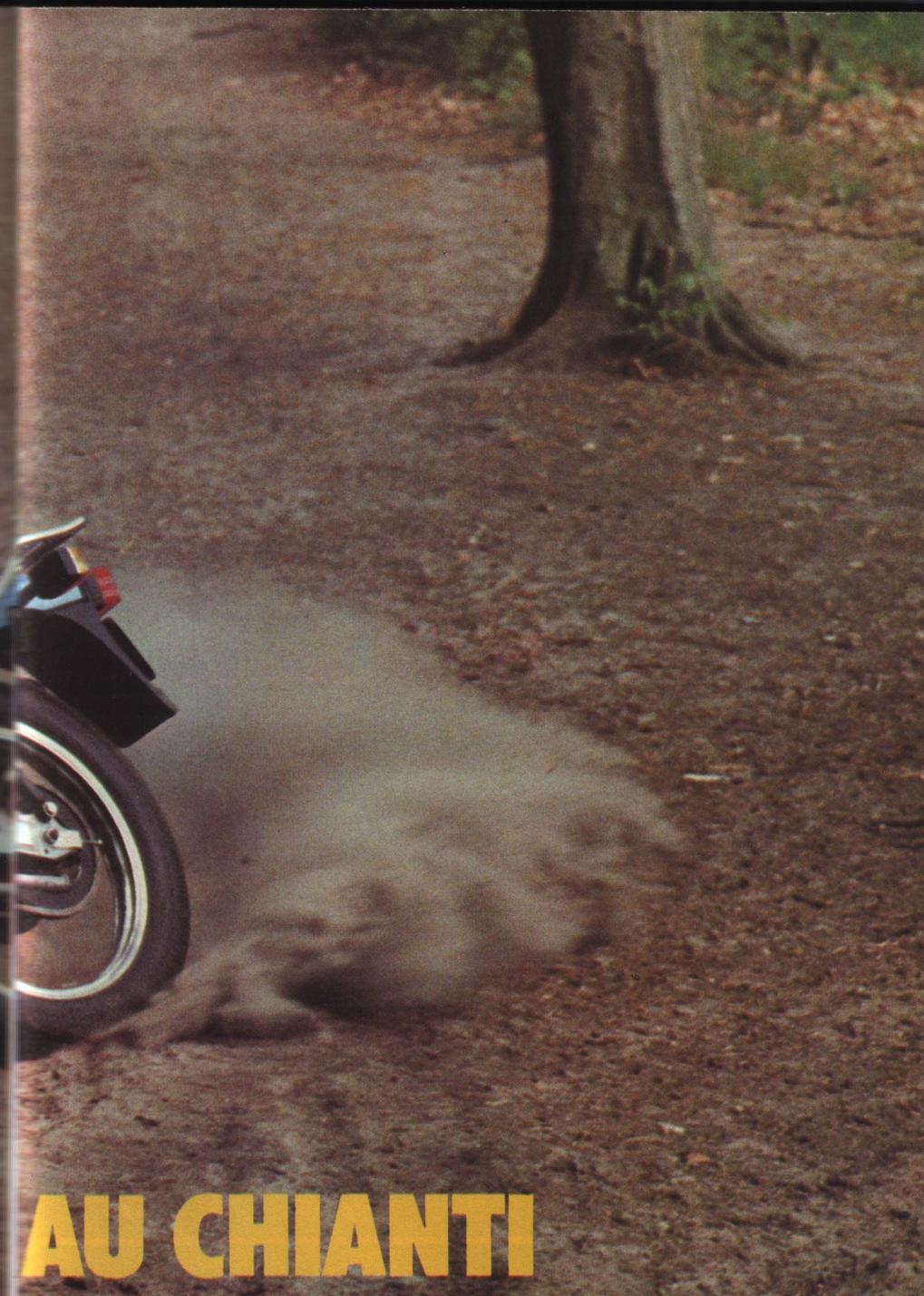


ESSAI PEUGEOT 125 TLX



UN STEAK-FRITES





AU CHIANTI



Premier fruit de la collaboration Peugeot-Gilera, le 125 TLX vient coiffer la gamme des trails de la marque au lion, en 50 et 80. Est-ce porter injure au 80 que dire du 125 qu'il est mieux ?

Essai par Didier Ganneau
photos T. Vinh Mau et D. Ganneau

Du 80, le 125 a repris toute la partie-cycle, à l'exception des amortisseurs et du pneu arrière, respectivement plus longs et plus gros. Mais sa mécanique est entièrement différente : le bloc-moteur, fourni par Piaggio-Gilera, équipait déjà les TG1 et GR1 de la firme italienne. Ce bloc existe d'ailleurs en versions 50 et 80, mais dispose alors d'une boîte à 6 rapports et équipe entre autres le 80 TT Gilera trail. La seule modification qu'il subisse en traversant la frontière est l'augmentation du calibre de son carburateur, de 24 à 26 mm. Pour le reste, il ne s'agit donc en aucune façon d'un moteur développé exprès pour Peugeot, ce n'est que le haut de la gamme Gilera existante (en 2 temps du moins), qui dans cette version à graissage séparé est apparu l'an passé.

Comme le 80, le TLX 125 est donc esthétiquement une copie assez fidèle du Suzuki, ce dont il n'y a surtout pas lieu de se plaindre : il n'y a aucune honte à cela, le résultat est tout ce qu'il y a de positif. Equipement et finition sont aussi largement à la hauteur que sur le 80 : garde-boue avant large et souple, capotage de phare tenu par élastique, tableau de bord complet (il y a même, en prime, un compteur journalier), leviers forgés et commande de gaz de haute qualité, belle peinture résistante, graissage séparé, tendeur de chaîne à ressort, clignotants souples, on retrouve même dans ce beau tableau les quelques « plus » personnels du 80, porte-bagages et garde-boue arrière repliable. Bref, rien ne manque, sinon un robinet d'essence à réserve. Oubli d'autant plus curieux que plusieurs cyclomoteurs Peugeot en sont désormais équipés.

Un grand 125

Premier contact, le TLX 125 est haut de selle, nettement plus que le 80, en raison de ses amortisseurs allongés et durcis. Mais la

On reconnaîtra extérieurement le 125 du 80 à son pneu arrière plus gros (3.50 au lieu de 3.00) et à ses amortisseurs plus longs, qui réhaussent la selle de 15 mm.

Le tableau de bord est à peu de chose près celui du 80 : il s'est simplement enrichi d'un compteur journalier. La peinture est de bonne qualité, le bouchon d'essence est étanche, la clé de contact est à trois positions (coupé, contact et contact avec éclairage) et les câbles masquent toujours les compteurs. Les commandes sont de belle qualité mais moins douces que des japonaises et les poignées sont salissantes, mais le rayon de braquage est exceptionnel.

Le bloc Gilera a naturellement plus de santé que le 80 Peugeot et sa boîte est souvent plus franche, mais il est aussi pointu et vibre au moins autant.

En tout-terrain, le TLX est plus efficace que n'importe quel trail-scrambler italien, mais le 80 avait une meilleure tenue de cap.



A :
Le 80 TLX, ex-TXE, est comme le 125 disponible en bleu ou rouge. Sa sélection a été quelque peu améliorée, c'est tout.

B-C :
Le TLX 50 prend la succession du TSE. Il récupère avec bonheur réservoir et porte-bagage des 80 et 125 d'une gamme trail désormais harmonisée.

D :
Le Twenty, un bas de gamme genre 101-102.

E :
Le 105 est le haut de gamme des cyclos classiques. Une grande trappe basculante recouvre le réservoir, combinée à un antivol de casque et à une jauge en tube transparent. Cette version à démarreur courte 4 580 F.

F-G :
Le Scoper mérite de faire une belle carrière, il est rationnel et intelligent. Nous vous l'avions déjà présenté la semaine dernière.

LA GAMME PEUGEOT SE RENOUEVE

On vous l'a déjà dit, Peugeot le vieux lion s'est réveillé : les nouvelles directions commerciales et du produit n'y sont pas pour rien, et alors que le concurrent s'est jusqu'ici concentré sur la bicyclette, c'est le deux-roues motorisé qui, ici, en profite.

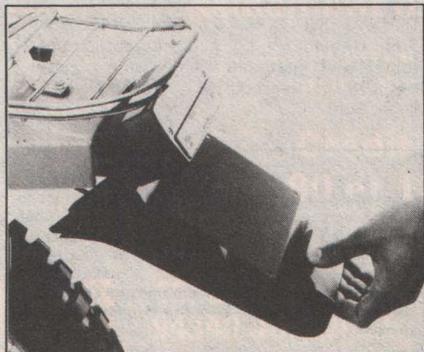
Une gamme trail standardisée...

Tous les modèles trail sont désormais regroupés sous l'appellation TLX. En 50, il s'agit d'une évolution du TSE essayé dans MJ 436 et 526, avec une esthétique agréablement rajeunie. En 80, le TXE est simplement rebaptisé, et sa sélection a été adoucie. Quant au 125, c'est l'objet de notre essai.

...et la relance de l'utilitaire de charme

Mais l'évènement de ce printemps Peugeot restera le renouveau de ce que l'on n'ose plus appeler le scooter, cet engin pour qui le terme « utilitaire » garde une nuance péjorative, bref le cyclo urbain par excellence, propre, pratique, intelligent, en quelque sorte le métro-bis. Vous l'avez vu à la télé, c'est le Scoper, pur produit Peugeot répondant à tous ces critères : nerveux (il est équipé de la mécanique du 105, le plus sophistiqué de la gamme), propre (pare-brise en option, une seule chaîne sous carter, garde-boue enveloppants, tabliers, démontage de roue rapide), sûr (clignotants, clé de contact, pédales verrouillables, antivol de direction et antivol-cordon incorporé), pratique (démarreur électrique, jauge à essence à cadran, deux porte-paquets, robinet d'essence automatique et même top-case en option), le Scoper est — en plus — confortable et ne coûte même pas 4 500 francs. Tout ça pour dire qu'à défaut de vous en écrire un essai complet (on a déjà fort à faire avec toutes les nouvelles motos en ce moment), nous on aime bien : l'avenir de la moto passe aussi par les utilitaires, il convient aujourd'hui de ne pas l'oublier...

Dans la série des gadgets ingénieux, ce garde-boue arrière articulé. Son rappel est assuré par des sandows, solution simple et pratique souvent utilisée sur cette moto (fixation du couvercle de filtre à air, fixation de la plaque-phare, tenue de la trousse à outils notamment).



position de conduite demeure aussi personnelle : guidon très haut et peu cintré vers l'arrière, repose-pieds bas, c'est spécial.

Le deuxième contact peut cependant se révéler plus douloureux. Il surviendra lors d'une tentative de démarrage du moteur, car le kick (qui n'est opérationnel qu'au point mort) vient en bout de course faire mourir votre coup de pied, vlan, juste sous le repose-pied en bonne ferraille crantée. Heureusement, le TLX démarre suffisamment mal à froid pour que cela nécessite une deuxième tentative (au moins...), et l'on prend garde alors à poser le pied de travers sur le levier pour ne pas venir buter douloureusement sur l'agressif appendice d'acier. Le bruit du moteur est demeuré très voisin de celui du 80 : assez fort, avec à la fois ferraillement d'ailettes et de segments et sifflement de transmission, on ne peut pas dire qu'il soit très séduisant, c'est le deux-temps à l'ancienne.

LA CONCURRENCE

Les 125 trails ont longtemps représenté l'essentiel du marché de la moto, il est logique qu'il en demeure de beaux restes.

Le modèle-vedette, symbole historique du succès de cette catégorie, c'est évidemment la Yamaha DTMX, au tarif raisonnable de 6 833 francs clés en mains. Derrière cette référence, la nouvelle DTLC présentée dans MJ 543 et que nous essayerons prochainement aura du mal à prendre la succession à 8 415 francs : l'accroissement de performances n'est pas gratuit.

Jumelle de la Peugeot, la Suzuki ER continue sa carrière à 6 070 francs clés en mains, tandis que Kawasaki propose actuellement une promotion sur la KE 125 à 6 004 francs : profitez-en, il n'en reste pas beaucoup.

Chez Honda, pas de deux-temps, mais les soupapes ont leur charme même en 125. Les modèles actuels ne sont en revanche pas en promotion, bien que la XLS doive arriver incessamment : la XLS vous est proposée 7 291,64 francs, la XR pour 6 991,64 francs. Tous ces modèles ont été essayés en comparatif dans MJ 443, et les prix sont « clés en mains ».

La catégorie comporte également une européenne : Cagiva, dont la nouvelle 125 SXT à graissage séparé devrait être bientôt homologuée et diffusée aux alentours de 8 500 - 9 000 francs.

Les commandes sont très acceptables, quoique la douceur japonaise soit encore loin et que le caoutchouc des poignées soit très lassant pour des mains nues. En revanche, le sélecteur est nettement plus agréable que sur le 80 et l'embrayage n'a plus tendance à brouter comme sur celui-ci. Quelques côtés irritants subsistent cependant, comme, les câbles qui masquent partiellement les compteurs, les témoins facétieux (le point mort s'allume, notamment, au petit bonheur de son inspiration), les compteurs fantaisistes et imprécis ou le fâcheux trou noir lors du passage code-phare, mais la boîte sans devenir douce a beaucoup gagné en précision. Ca ne veut pas dire qu'on trouve le point mort à l'arrêt, faut pas exagérer, mais la sélection - ferme - est sûre : ça n'a pas toujours été le cas.

Le Peugeot des villes : pas débile

En utilisation citadine, le 125 est plus agréable que le 80, par sa transmission principale-

ment. Il conserve surtout un rayon de braquage très intéressant qui autorise bien des acrobaties, et n'est finalement limité en faufilement que par l'envergure de son guidon. Le freinage dispose de la puissance nécessaire, mais la commande du tambour avant n'est ni douce ni vraiment progressive. De plus, en raison de la fourche très inclinée, on plonge exagérément au freinage, malgré des suspensions relativement fermes. Il n'en reste pas moins qu'une petite cylindrée, c'est encore ce qui se fait de mieux en ville. Sitôt que l'on prend de la vitesse, cela se gâte : d'abord, en raison de l'allongement des amortisseurs arrière, la moto a « basculé » sur l'avant, ce qui a altéré la géométrie de direction celle-ci, très stable sur le 80, est devenue un peu légère et l'accroissement des performances oblige à le conduire sans se cramponner au guidon (comme sur une XLS 500). Comme ce guidon est très haut, ce n'est pas toujours évident. Ensuite, les vibrations : le 125 Gilera surpasse le 80 Peugeot dans bien des domaines, c'est hélas également vrai pour les vibrations, qui deviennent carrément démoniaques au-dessus

LES CHIFFRES MOTO JOURNAL

— le poids : avec le plein d'essence, le TLX porte 46 kg sur l'avant et 62 kg sur l'arrière, soit 108 kg en tout.

— la consommation :

Après les excès du 80, on s'attendait au pire, mais le 125 modère son appétit : 5,5 litres aux 100 km durant notre essai un chouïa plus que le 80. En revanche, la consommation d'huile ne semble pas symbolique : nous en avons avalé environ 3 litres aux 1 000 km.

— Les performances :

Nous n'avons pas l'habitude de traîner nos petites cylindrées d'essai à Monthéry et au banc, contentez-vous donc d'une vitesse radar : environ 100 km/h en position assise et en vêtements amples. Couché, on prend plus, mais ce n'est pas la vocation d'un 125 trail. A noter que compteur et compte-tours manquent un peu de précision, mais oscillent autour des valeurs exactes, 100 km/h et 8 000 tr/mn.

de 6.000 tours. Si l'on veut rouler à bonne allure, ce n'est guère confortable. La moto en elle-même n'est d'ailleurs pas vraiment confortable, principalement en raison des suspensions arrière trop fermes ; mais les vibrations n'arrangent rien.

Où Peugeot et Gilera se retrouvent encore, c'est du côté du comportement moteur, creux en bas et n'acceptant les vraies reprises qu'à partir de 5 500 t/mn environ. A ce moment-là, la cavalerie débarque, relativement importante mais aussi brutale, comme sur le 80. C'est tonique et vivifiant mais ça peut devenir lassant quand on veut enrouler peinard... ou qu'on désire remettre les pieds à leur place, donc descendre à des régimes de vibrations raisonnables !

Quand le bleu se met au vert

Lorsque l'on emmène le lionceau en tout-terrain, on ne peut que confirmer les impressions du bitume : les suspensions sont fermes, avec à l'avant une fourche peu amortie et aux ressorts trop chargés (ce qui, en détente, l'amène à faire « clonk » plus souvent qu'à son tour), le frein avant est délicat à doser (en raison de son effet « autobloquant »), et la tenue de cap est en régression sur le 80 suite à la modification de la

PEUGEOT, GILERA, HONDA ET LES AUTRES



Saisie dans un Salon fin 81, la 125 Gilera TG1 dans sa dernière version à graissage séparé annonçait la mécanique de notre Peugeot. Les couvercles latéraux ont une forme différente, c'est tout.

Les accords signés par Peugeot avec Gilera (en 1980) puis avec Honda (en 1981), avaient fait peur à l'époque. Quelles en sont les conséquences aujourd'hui ? Il est naturellement encore tôt pour en juger formellement, mais une chose est sûre : Peugeot Cycles est aujourd'hui plus dynamique que jamais, une vitalité qui contraste étrangement avec l'apparent calme plat régnant en face chez Motobécane. Témoin, la gamme cyclo récemment rénovée, enrichie de modèles intelligents et purement Peugeot comme le Scoper.

Il n'empêche que les accords de coopération existent et commencent à avoir des conséquences tangibles comme le prélèvement dans la gamme Gilera de blocs moteur-boîte pour le 125 TLX. Coïncidence, le marché italien traditionnellement fermé à tous les deux-roues de moins de 350 cc s'entrouvre justement ce mois-ci au 80 TLX, pour lequel paraissent dans la presse spécialisée italienne de pleines pages (en couleurs) de publicité : les voies du commerce sont impénétrables... Tout ceci n'empêche cependant pas Peugeot de développer son propre 80 (et bientôt 125 ?) à refroidissement liquide pour les championnats d'enduro, avec le succès que l'on sait.

Avec Honda, les accords ne prendront effet que cet automne, avec la livraison par Peugeot

d'ensembles moteurs-transmissions à l'usine Honda d'Alost (en Belgique), usine qui assemble les cyclos Honda commercialisés en Europe.

Ces blocs, construits sous licence (c'est-à-dire assemblés par Peugeot sur des plans Honda), viendront remplacer les blocs importés du Japon, sans autre modification sur les modèles, mais Peugeot s'est réservé la possibilité de les utiliser sur des modèles portant sa griffe : on attend donc un Peugeot Camino...

Les accords Peugeot-Honda se sont également concrétisés par la distribution au Japon de bicyclettes Peugeot par le réseau Honda, et à terme Honda devrait fournir à Peugeot de petits 4 temps (en 80 ou en 125 ?) qui équiperaient des modèles Peugeot.

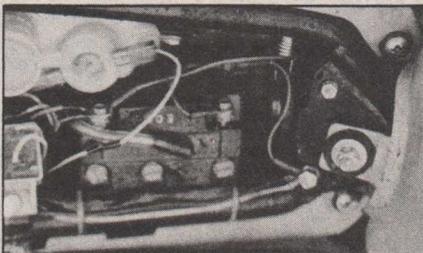
Quant à la véritable moto Peugeot, elle est encore très floue : de nombreuses études sont en cours, dans divers créneaux, mais le choix n'est pas encore fixé. On parle en tous cas de 250 (une cylindrée qui avec la mort lente des 125 devrait renaître), de 400, de 2 temps sportif ou de 4 temps économique, mais rien n'est encore décidé : la volonté en tout cas est là, et les nouvelles têtes de la société semblent bien décidées à relancer Peugeot dans la moto, avec ou sans l'étranger.

géométrie de direction. La pêche du moteur demeure appréciable, même si elle peut surprendre, et la boîte - bien qu'en très net progrès - est encore perfectible. La position de conduite déroute aussi fortement l'habitué des trails que l'amateur de bitume, il reste cependant les très bons Michelin T 61 pour rattraper le tableau : leur adhérence, comme sur la route, est excellente, et ils ne se font que rarement surprendre par le débordement de la puissance. Quant à l'équipement, on peut le saluer : le TLX est bien étudié pour le tout-terrain, de ses clignotants souples à son filtre à air sérieux.

Juste derrière les Japonais

Pourquoi choisir un Peugeot plutôt qu'un japonais lorsque l'on s'est décidé pour un 125 trail ? Parce que c'est français, parce que les pièces ne sont pas chères, parce que le réseau est densément implanté, ça, ce sont les excuses habituelles quand on veut trouver malgré tout des arguments à une moto indéfendable. Mais le TLX a d'autres

atouts : son prix de vente n'est pas excessif, et s'il ne ressemble à un japonais que de l'extérieur, il est malgré tout très défendable. Si son moteur pointu et riche de vibrations n'est pas plus agréable que le 80, il n'a par exemple rien à envier aux Cagiva et autres monos 2 temps italiens. Quant à son équipement, pour un 125 européen, il est exemplaire : non, il n'est plus besoin d'être chauvin et nationaliste pour s'offrir un trail européen ; il ne faut simplement pas en attendre la douceur et le confort d'utilisation d'un japonais.



FICHE TECHNIQUE

Marque : Peugeot
Modèle : 125 TLX
Prix TTC : 7 530 francs (80 : 6 845 francs)
Disponibilité : mai 82
Couleur : bleu ou rouge
Précédent essai : 80 TXE : MJ 481 et (comparatif) 510
Constructeur : Peugeot Cycles, 251, boulevard Péreire, 75852 Paris Cedex 17. Tél. : (1), 574.97.48

MOTEUR

Type : monocylindre deux-temps refroidi par air, à plan de joint vertical. Cylindre chromé dur.

Distribution : par la jupe du piston.

Embiellage : vilebrequin démontable tournant sur deux roulements (billes à droite, rouleaux à gauche), bielle monobloc sur aiguilles à la tête et au pied. Deux segments (un en L, un rectangulaire)

Cylindrée : 123 cc

Alésage course : 57x48

Rapport volumétrique : 12,5

Puissance maxi : 14 ch à 7 000 tr/mn

Couple maxi : 1,4 mkg à 6 000 tr/mn

Alimentation : carburateur Dell'Orto PHBH 26. Filtre mousse

Lubrification : séparée.

Démarrage : kick, au point mort uniquement.

ELECTRICITE

Générateur : volant magnétique, 48 W, batterie 6V 6Ah.

Allumage : électronique CDI

TRANSMISSION

Primaire : par engrenage. Rapport : 2,857 (23x66)

Embrayage : multidisque dans l'huile de boîte

Boîte de vitesse : à 5 rapports

vit. th.
à 7 000 tr/mn

1*	12x39	27,4 %	24 km/h
2*	17x34	44,5 %	39 km/h
3*	21x29	64,5 %	56,8 km/h
4*	25x27	82,4 %	72,5 km/h
5*	27x24	100 %	88 km/h

Secondaire : par chaîne simple au pas de 12,7 mm avec tendeur. Braquet : 15x56

PARTIE-CYCLE

Cadre : simple berceau tubulaire dédoublé. Colonne de direction sur cuvettes de billes, bras oscillant sur douilles bakélite. Chasse : 115 mm, angle de chasse : 61°30' (80 : 132 mm et 59°30')

Suspensions : AV : fourche télehydraulique Paioli, déb. 180 mm. AR : combinés ressorts-amortisseurs à trois positions de tension des ressorts, déb. 125 mm.

Freins : tambours simple came AV et AR, diam. 140 mm

Roues : jantes acier rayonnées.

Pneus : Michelin T 61. AV : 2.75-21, AR : 3.50-18

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1 320 mm, hauteur de selle : 855 mm, garde au sol : 290 mm, poids à sec : 98 kg, réservoir : 8,8 litres. Huile : 1,4 litres. Boîte : 0,9 litre.

Le dessous de selle est très japonais : réservoir d'huile avec contact électrique de baisse de niveau (en plus de la fenêtre dans le cache gauche), batterie, filtre à air débouchant bien haut (devant la batterie), mini-trousse à outils tenue sous la selle par un sandow. Le tout fermé à clé (la même que l'antivol de direction), et les caches latéraux tiennent par trois vis chacun.