

Moto revue

4f. le jeudi

n° 2247-18 déc. 75

pst.60 · fb.39 · fs.3,70 · \$ 0,80

PONS QUATRE ANS APRES



TROIS ESSAIS

125 KTM EN EXCLUSIVITE

350 JAWA

370 SUZUKI CROSS

Moto revue

la plus forte vente de la presse moto

sommaire n° 2247

COUVERTURE

Patrick Pons

photo J.-P. Boulmé

LES RUBRIQUES DE MOTO-REVUE

Moto-Mag (M. Drouhiole)	8 à 10
Moto Pratique (R. Marchand)	23
Courrier (E. Glain)	36
C.Q.E.P.	50
Cote de l'occasion	54

ESSAIS

KTM 125 cc de route (Ch. Bourgeois)	15 à 19
350 Jawa (E. Glain)	37 à 40
370 Suzuki cross (A. Kuligowski)	43 à 46

INTERVIEW

Patrick Pons (S. Favero)	24 à 26
--------------------------	---------

NOUVEAUTÉS

Nouvelles machines aux U.S.A. (A. Kuligowski)	20 à 22
---	---------

SPORT

Technique aux I.S.D.T. (P. Husak)	34 et 35
-----------------------------------	----------

TECHNIQUE

Quelques réflexions sur la métallurgie méconnue (R. Marchand)	11 à 14
---	---------

INFORMATIONS

Festival Mumm du film sportif (B. Nardini)	47
Coupe Kawa-Moto-Revue : les récompenses (E. Glain)	48
Vitesse - Cross - Trial - Clubs - Régionales	51 à 53

64^e année - 18 décembre 1975

chaque jeudi

N° de Commission Paritaire : 34 112

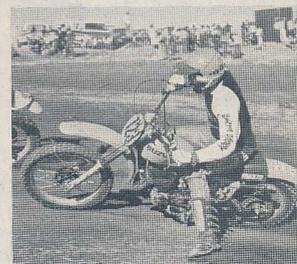
Directeur de la Publication :
M. Patrick Casanovas
Président du Comité
de Rédaction :
Serge Pozzoli
Rédacteur en chef :
Bruno Nardini
Rédaction - Photographie :
J.-C. Bargetzi
Ch. Bourgeois
Ph. Debarle
Eric Glain
A. Kuligowski
Renaud Marchand
Grégoire Perrin
Collaborateur :
M. Drouhiole

Conception graphique
Direction : Claude Porchet
Adjoints : P. Turini et C. Blanchard
Photo : Gérard Rocroy
Correspondants en France :
J. Corcuff (Bretagne)
Christian Natali (Corse)
Jean-Marie Rieu (Languedoc-Roussillon)
Georges Delbos (Poitou-Vendée)
Philippe Berthier (Rhône-Alpes)
Max Mauget (Centre-Ouest)
André Pierre (Nord-Est)
Eric Boissière (Normandie)
J.-L. Comard (Sud-Ouest)
P. Ruetsch (Alsace)
B. Verret (Limousin)

Correspondants à l'étranger :
Angleterre : M. Woollett
Belgique : M. Walter
Espagne : J. Alguersuari
Hollande : C. Verburg
Italie : R. Patrignani, M. Verrini,
T. Gentilucci
Suède : H. Stenberg
Suisse : F. Marchand
Tchécoslovaquie : P. Husak
Etats-Unis : Philippe Dacier.
Publicité : Directeur Henri Guével
Assistante : Thérèse
Vente : G. Turon-Lagau.
Petites annonces : Arlette Mitrani

Trois essais dans ce numéro

Les prochaines fêtes de Noël n'ont pas ralenti l'ardeur de nos essayeurs qui vous présentent cette semaine trois essais bien différents. En avant-première, Christian Bourgeois vous parle de la 125 KTM ; mais pas une tout-terrain comme on pourrait le croire au seul énoncé de la marque : une véritable machine de route !... Pour sa part Eric Glain s'est intéressé à l'une des machines les moins chères dans sa cylindrée : la 350 cc Jawa, une moto dont les ambitions sont bien différentes de celles de ses concurrentes directes. Enfin, Alain Kuligowski n'abandonne pas sa spécialité, même en période hivernale et vous propose l'essai de la nouvelle 370 cc Suzuki de moto-cross Et vous retrouverez aussi, dans ce numéro, un Patrick Pons qui a beaucoup changé en quelques années !...



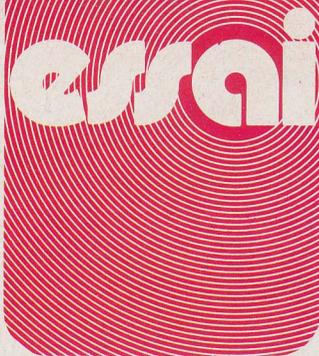
Moto revue
fondé en 1913

Administration - Rédaction - Publicité
MOTO-REVUE,
103, rue La Fayette, Paris 10^e.
Tél. : 878-99-26
C.C.P. : 1 159-15 Paris

Ce numéro : 4 F
Abonnement France
48 numéros : 160 F
Belgique, 48 numéros : 185 FB
Etranger, 48 numéros : 220 F

Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.

Photogravure couleur :
Elysée Colorotype Paris
A.M.G. Paris



125 KTM RS

**race
plus
sécurité**

La réputation de KTM dans le domaine du tout-terrain n'est plus à faire. Depuis plusieurs années déjà la firme autrichienne s'illustre aussi bien en cross qu'en enduro. Tout va très vite chez KTM. Commencée avec la 125, la gamme comprend aujourd'hui des modèles allant jusqu'à 400 cc en passant bien entendu par toutes les cylindrées intermédiaires. Au départ KTM s'est contenté d'adapter les mécaniques allemandes Sachs. Et puis, peu à peu, les KTM sont devenues des machines entièrement originales. Il faut dire que cette usine possède différents départements dont un de fonderie particulièrement moderne.

par Ch. Bourgeois

une première tentative

Le 125 RS est avec le 50 cc Komet la première tentative de KTM dans le domaine des machines de route. Comme en tout-terrain un créneau laissé vacant par les marques japonaises a été choisi. Aucune économie a été faite pour diminuer le coût de fabrication de ce vélomoteur. La présentation bien que germanique est plaisante. La 125 KTM dont j'ai pu effectuer l'essai en avant-première, grâce à l'amabi

EXCLUSIF



lité de MM. Cosson et Queirel, devrait être commercialisée pour le printemps. Le nouveau KTM ne fera pas concurrence à la 125 Royal-Moto qui est déjà sortie à 270 exemplaires des ateliers de Troyes. Ces deux modèles à la mécanique identique, seront complémentaires car ils correspondent pour le premier à une image Grand-Tourisme pour le second à une image sportive.

une moto miniature

C'est naturellement à Troyes que j'ai fait connaissance avec le 125 KTM. Perdu parmi les nombreuses motos de tout-terrain, ce vélomoteur puisque c'en est un, cache bien son jeu. Un bref coup d'œil permet de se rendre compte que c'est une véritable moto miniature. Les dimensions du RS sont très généreuses et le duo est envisageable sans qu'il soit nécessaire de se contorsionner. Malgré tout le KTM est relativement léger puisqu'il ne dépasse pas 120 kg sur la bascule. La finition est véritablement exemplaire et sur ce plan le KTM n'a rien à envier aux plus belles réalisations. Tous les accessoires qu'on est en droit de trouver sur une moto sont bien là, et de la meilleure qualité. Pour ma part, j'ai beaucoup apprécié son styling. La ligne est certes anguleuse, en un mot germanique,

mais dégage une impression de sérieux. Je trouve que la décoration choisie, noire et or métallisé, dans le meilleur style « John Player », ajoute une note luxueuse. Non il n'y a rien à critiquer a priori. Pour une première tentative, les ingénieurs de KTM ne se sont pas trompés et ils ont mis de leur côté tous les atouts.

un moteur éprouvé

Tout ou presque a été dit sur le 125 Sachs. En effet le moteur du KTM et c'est la solution de facilité dans un premier temps est celui que nous trouvons sur de nombreuses réalisations européennes. KTM aurait très bien pu monter un 125 dérivé de la machine de cross mais sur le plan commercial cela n'aurait pas été judicieux. S'il est à peu près possible de trouver n'importe où des pièces détachées de Sachs, il n'en aurait pas été de même pour des pièces spécifiquement KTM. Cette sagesse bien qu'elle nous prive d'un brio supplémentaire se justifie pleinement. Le monocylindre refroidi par air et à boîte 6 vitesses, développe tout de même 17 chevaux, ce qui est amplement suffisant pour conférer des performances élevées à ce petit engin.

Osterreichische qualität (ouf !)

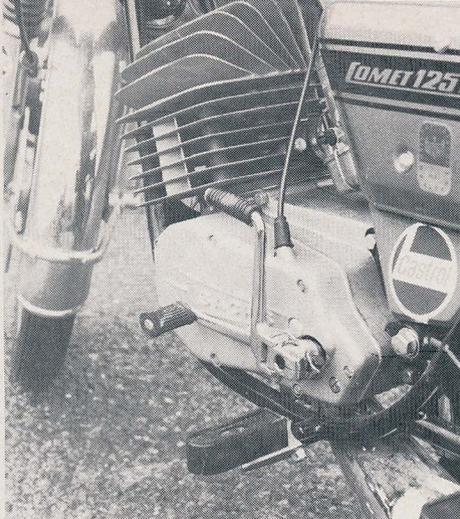
Avant de partir, faisons le tour du proprié-

taire. Un examen plus approfondi permet de se rendre compte que rien n'a été bâclé. Le cadre est un robuste double berceau tubulaire dont le dessin et la réalisation sont inspirés de ceux des machines de tout-terrain. Le moteur occupe toute la place qui lui est accordée. Sa fixation s'effectue en trois points et le montage est réalisé par l'intermédiaire de silent-blocs. Cela permet d'absorber une quantité non négligeable de vibrations que le Sachs dispense généreusement mais comme nous le verrons il en reste beaucoup.

des accessoires de premier ordre

Les suspensions sont confiées à l'avant à des éléments Ceriani. Il est rare de trouver sur un 125 une fourche de cette qualité. La fourche avant qui est munie de soufflets en caoutchouc protecteurs, offre un débattement important. Les amortisseurs arrière sont des Sebag possédant 5 positions de précompression et des ressorts à pas variable. Cela permet d'avoir des caractéristiques identiques en solo comme en duo. Les amortisseurs sont eux aussi généreusement calculés et se règlent sans qu'il soit nécessaire d'utiliser un outil quelconque. Venons-en maintenant aux roues,





Le 125 KTM possède un poste de pilotage très complet et l'instrumentation est d'excellente qualité. Il y a un frein de direction mais son usage n'est pas du tout nécessaire tant les qualités routières sont bonnes.

Le Sachs qui équipe le 125 RS est un modèle du genre au point de vue souplesse et brio mais prodigue beaucoup trop de vibrations.

performances

Le 125 KTM tirant très court, je n'ai pas effectué les maxis sur un tour complet d'anneau par crainte de l'exposer, l'aiguille du compte-tours étant loin dans le rouge. Cela donne tout de même une idée précise car le vent était nul le jour de l'essai : 111,2 km/h en position assise, 122,3 km/h en position couchée avec un pilote de 85 kg en ordre de marche vêtu d'un vêtement ne possédant aucune vertu aérodynamique ; cela démontre les possibilités de ce petit engin. Avec une dent de plus en sortie de boîte le RS doit faire 130 km/h les doigts dans le nez sans que les accélérations en souffrent car aux 400 mètres la vitesse maxi est déjà atteinte. Les 400 mètres départ arrêté sont couverts en 18", ce qui est un temps d'excellente facture. La boîte de vitesses possède un étagement assez large, la vitesse lue au compteur sur les intermédiaires au régime de 8 000 tr/mn est la suivante :

1. 35 km/h ; 2. 50 km/h ; 3. 65 km/h ; 4. 80 km/h ; 5. 100 km/h.

L'instrumentation de bord est très précise, puisque les vitesses réelles sont les suivantes :

50 49,8 km/h
70 71 km/h
90 90 km/h
110 108,7 km/h

Malgré ces performances élevées, la consommation est très raisonnable. Avec le 125 KTM RS, il faut tabler sur 5-6 litres aux 100 km. Bien sûr, il est possible de faire quelques économies en conduisant doucement mais c'est se priver à ce moment-là, d'une bonne partie du charme de votre KTM.



qui, comme le veut la mode actuelle, sont en alliage léger. Réalisées par KTM ces roues en magnésium sont un petit chef-d'œuvre. Elles sont de 17 pouces à l'avant comme à l'arrière, ce qui est une dimension bâtarde mais cependant de plus en plus utilisée sur des véhicules de cette cylindrée (Motobécane-Honda). Les roues avant et arrière sont issues de deux fonderies différentes. Le freinage est assuré à l'avant par un simple disque Griméca et à l'arrière par un classique tambour. Cette dernière solution n'est pas la plus rationnelle puisque le corps du moyeu fait partie intégrante de la roue. Toute réparation au niveau de ce frein est donc exclue. Les accessoires du 125 RS sont de toute première qualité. Les commandes, l'instrumentation de bord, les clignotants, en un mot tous ces petits détails qui rendent une machine attachante ou non, correspondent à l'image d'un produit bien pensé.

Le KTM est fait pour durer et cela se voit au premier coup d'œil, la peinture, les chromes, me font penser que le poids des ans ne doit pas trop le marquer.

une bonne volonté évidente

Il n'y a pas de précautions particulières à prendre avant de partir avec le KTM. Il montre même un caractère docile en toutes circonstances. Bien que n'ayant pas été remis en route depuis le début octobre, il consentit à démarrer à la première sollicitation. Le contact s'établit à l'aide d'un barillet placé sur la console entre le compteur et le compte-tours. Avantage du moteur Sachs, il n'a pas besoin de batterie pour démarrer, l'allumage se faisant à l'aide d'un système électronique. Le moteur étant froid, il est nécessaire de noyer la cuve du gros « Bing » à l'aide du titillateur prévu à cet effet. Ce carburateur possède aussi un système de starter. Celui-ci se commande au guidon par l'intermédiaire d'une manette. Cette dernière n'est guère pratique car son principe est inversé. Pour supprimer le starter, il faut tirer la manette à fond et il est à craindre qu'au bout d'un certain nombre de manœuvres le dispositif freinant perde son efficacité et que par conséquent le starter s'établisse en cours de route avec tous les inconvénients que cela entraîne au niveau de la consommation.

les avantages et les inconvénients du Sachs

Notre vaillant petit moteur démarre tou-

jours à la première sollicitation dans un bruit très particulier. L'échappement reste cependant très discret et seule demeure une note métallique qui n'est pas des plus harmonieuses.

Quelques coups de gaz suffisent pour lui éclaircir la voix. Tout a été dit ou presque sur le 125 Sachs, je ne m'y attarderai donc point. Je préciserai toutefois qu'il possède une courbe de puissance très plate et qu'il est servi par une boîte 6 vitesses à l'étagement assez étalé dont le système de sélection est toujours d'une précision approximative. Le béquillage pourrait s'effectuer plus aisément. En effet l'ergot de béquille se trouve dissimulé par le volumineux silencieux et sa recherche est délicate. Bien que le KTM soit léger, il faut s'arc-bouter pour le mettre sur la béquille, cela prouvant tout simplement que son design est mal étudié. Il convient aussi de noter l'absence d'une béquille latérale, ce qui est à mon avis indispensable sur un deux-roues.

sportif mais confortable

On se sent immédiatement à l'aise sur le RS. Bien que sportif d'allure, il est très confortable. La selle sans être un modèle du genre est cependant suffisamment rembourrée pour amortir les chocs que les suspensions n'auraient pu absorber. Le guidon qui possède un cintre plat permet un parfait contrôle de la machine. Le triangle guidon-selle-repose-pieds, est judicieux et même un conducteur de grande taille est confortablement logé. Comme je l'ai dit tout à l'heure les vibrations du Sachs existent et c'est pourquoi les ingénieurs de chez KTM ont fait le maximum pour que cela ne soit pas un désagrément majeur. Une isolation a été réalisée au niveau des repose-pieds aussi bien pilote que passager. Ces repose-pieds, tous deux repliables, s'apparentent plus à des marche-pieds, sont réalisés dans des blocs de caoutchouc. Véritable machine de grand tourisme, le KTM possède un réservoir d'une capacité de 12 litres. Malheureusement le graissage s'effectue toujours par un mélange à 4 %, ce qui n'est pas sans poser des problèmes lors des ravitaillements, l'huile dispensée dans les mélangeurs n'étant pas toujours de première qualité. Le réservoir d'essence possède dans sa partie supérieure une cavité faisant office de sacoche de réservoir. Celle-ci ferme à clef ce qui permet d'y laisser sans trop de crainte de menus objets. Le dispositif antivol du 125 RS se trouve placé à la colonne de direction. Le



blochage s'effectue par l'intermédiaire d'un barillet dont l'accès est des plus aisés.

peut tout bien faire

Le 125 KTM se révèle un engin de ville très brillant, son faible poids lié à une puissance toujours disponible le rend redoutable dans les encombrements de même ses performances, son confort et sa fiabilité le rendent apte à effectuer du grand tourisme. Le troisième volet du triptyque est constitué par son caractère sportif. Grâce à d'indéniables qualités routières, freinage et tenue de route en particulier, le KTM peut devenir un excellent engin d'initiation. C'est de cette trivalence dont je vais vous parler maintenant.

Pas de doute en ville vous attirez l'attention avec votre KTM, d'abord tous ceux qui sont censés s'intéresser à une moto vous regardent avec des yeux ébahis car les KTM ça ne court pas les rues. Quand le feu passe au vert, vous surprenez tout votre monde. Grâce à sa première très courte le Sachs vous propulse en avant sans pour autant que la roue avant déleste trop. Le régime monte avec rapidité et entre deux feux rouges vous avez vite fait de vous retrouver en sixième. La souplesse du moteur permet d'évoluer à basses vitesses sur un rapport élevé. Cependant pour avoir des reprises franches il ne faut pas craindre de jouer du sélecteur car la puissance ne vient réellement qu'à partir de 6 000 tr/mn. La maniabilité en raison du faible poids est

Sachs équipant le RS soit tout à fait standard, visiblement ce 125 possède une « pêche » peu commune qui lui permet de faire jeu égal pour ne pas dire supérieur à une 350 Jawa bien vénérable, il est vrai. Il est possible de suivre, sans peiner ou fatiguer le moteur, le flot des voitures. Le moteur monte en régime comme une turbine et respire très bien à hauts régimes, ce à quoi les Sachs généralement rechignent. La zone rouge débute à 8 000 tr/mn. Avec la plus grande facilité, ce moteur prend 1 000 tr/mn de plus, ce qui est tout de même inquiétant. J'ai eu l'occasion d'effectuer un certain nombre de kilomètres en duo, eh bien j'ai été stupéfait du comportement de cet engin. Les côtes sont avalées sur le sixième rapport et d'une manière générale, seuls des ralentissements de circulation vous obligent à rétrograder. Je n'ai pas la prétention d'être un poids plume et cela m'inquiète tout de même, un pilote de 50 kg tout seul sur la moto doit littéralement voler. La démultiplication secondaire du RS a été conçue pour l'Autriche, c'est-à-dire un pays montagneux. Le brio et le punch ont été préférés à une vitesse de pointe élevée. Sans être plus royaliste que le roi je pense qu'un rapport final plus long serait préférable. Cela permettrait d'obtenir une vitesse de croisière légèrement supérieure et une consommation inférieure sans que les accélérations en souffrent.



Photos du haut : le frein arrière fait partie intégrante de la roue en magnésium. Les amortisseurs arrière sont très efficaces. Une fourche avant de premier ordre et un freinage hors pair sont des atouts de premier plan pour le KTM.

excellente et, comme un petit papillon vous virevoltez parmi les voitures.

Les 125 cc vous permettent aussi, si vous ne le savez pas encore de faire de la route. Il n'est point nécessaire d'avoir un gros cube pour envisager des longs parcours. Pour sûr, vous pouvez vous lancer dans un grand périple avec ce KTM.

Non seulement il vous mènera partout sans défaillance mais rapidement et dans des conditions de confort très acceptables, même en duo.

Pour ma part, je ne pense pas que le

le bien et le moins bien

La partie cycle ne mérite que des éloges. L'ensemble est très sain et offre une rigidité parfaite au passage des bosses. Les suspensions sont parfaitement accordées et vous n'avez pas à redouter les coups de raquettes si fréquents sur les engins de cette cylindrée. Le freinage lui aussi est au-dessus de tous reproches. Il est puissant et progressif et cette combinaison, disque à l'avant, tambour à l'arrière donne d'excellents résultats et vous arrête en toute sécurité.

J'ai précisé au cours de l'essai un certain nombre d'imperfections qui sont d'autant plus regrettables que le reste de la machine est sans reproche.

Tout d'abord et j'y reviens, les vibrations, celles-ci deviennent vite désagréables. Elles sont intégralement retransmises dans le guidon et plus précisément du côté gauche, je ne sais pas pourquoi. Il serait bon que le guidon soit monté souple, cela permettrait d'isoler totalement le conducteur et l'agrément de conduite y gagnerait beaucoup.

Les repose-pieds passager sont trop en avant et n'autorisent pas une bonne assise.

Il serait facile de les reculer car les fixations existent déjà.

Le dernier point critiquable est la béquille. Le 125 KTM est une machine basse (roues de 17 pouces) et le simple fait de pencher à gauche vous fait toucher la béquille contre le sol. Cela est inutilement dangereux car un délestage de la roue arrière est très vite arrivé. Le remède pourrait être une échancrure plus prononcée dans le silencieux comme sur la Motobécane LT. Cependant, compte tenu des possibilités offertes par ce 125, je pense qu'une modification totale du système silencieux s'impose.



Une présentation sortant de l'ordinaire et des performances très au-dessus de la moyenne, confèrent au KTM un standing certain.

Du tout-terrain à la route avec un égal bonheur.

un 125 d'exception

Les remarques que j'ai pu formuler ne touchent que des points de détails. Cela n'empêche pas le 125 KTM RS d'être certainement le 125 de tourisme le mieux élaboré et aussi le plus efficace que je connaisse tout en possédant cette beauté classique qu'on ne prête qu'aux riches et aux forts. Le RS est un vélomoteur d'exception, n'ayons pas peur des mots pour une fois. Si vous avez l'occasion de l'essayer longuement vous arriverez sûrement à la même conclusion.

fiche technique

KTM 125 RS

Moteur :

Type et nombre de cylindres : Sachs monocylindre.

Cycle : 2 temps.

Refroidissement : par air.

Alésage : 54 mm.

Course : 54 mm.

Cylindrée : 122 cc.

Taux de compression : 12 à 1.

Puissance : 17 ch Din.

Régime : 8 500 tr/mn.

Couple maximum : 1,6 kgm.

Régime de couple maximum : 8 000 tr/mn.

Allumage : électronique à décharge de condensateur.

Source d'énergie : volant magnétique Motoplat 6 v/35 w.

Lubrification : par mélange à 4 %.

Carburateur : Bing.

Diamètre de passage des gaz : 28 mm.

Démarrage : kick.

Transmissions :

Type : bloc moteur, embrayage multidisque en bain d'huile.

Transmission primaire : engrenages à denture hélicoïdale.

Rapport de démultiplication primaire : 2,10 à 1 (65-31 dents).

Transmission secondaire : par chaîne 12,7.

Rapports internes de boîte :

	Pourcentage	Rapports finals
1.	4,60	25,71
2.	2,93	16,38
3.	2,16	12,07
4.	1,72	9,61
5.	1,43	7,99
6.	1,24	6,93

Partie-cycle :

Cadre : double berceau tubulaire.

Suspension avant : fourche télescopique Ceriani.

Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques Sebag.

Réglage de dureté : 5 positions.

Freins :

Avant : simple disque Scarab.

Diamètre du disque : 280 mm.

Arrière : tambour.

Diamètre du tambour : 150 mm.

Largeur des garnitures : 35 mm.

Roues :

Jantes : en magnésium.

Pneu avant : 2,75 x 17".

Arrière : 3,00 x 17".

Dimensions principales :

Longueur hors tout : 1 970 mm.

Hauteur hors tout : 1 030 mm.

Empattement : 1 315 mm.

Poids à sec : 118 kg.

Importateur : Queirel et Cosson, rte de St-Germain, 10800 Rosières (Troyes).