

# Moto REVUE

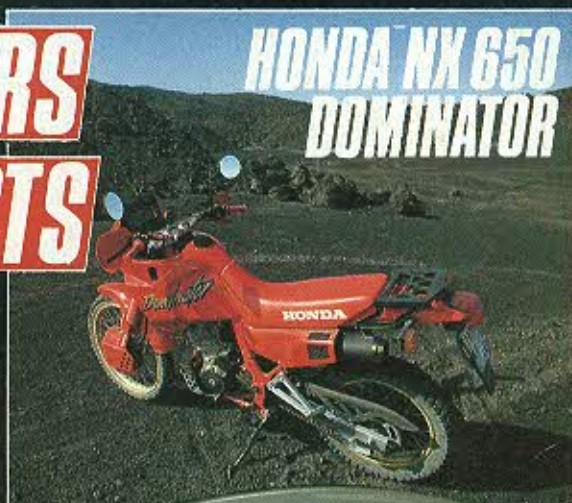
**ESSAI COURSE:  
500 CAGIVA GRAND PRIX**

**COMPARATIF  
250 CROSS/CR-KX-RM-YZ**

**RALLYE DES PHARAONS:  
CAGIVA ENFIN!**

**PREMIERS  
CONTACTS**

**HONDA NX 650  
DOMINATOR**



**SUZUKI  
GSX 750R**



**SALON  
DE  
TOKYO**

N° 2820 - Jeudi 5 novembre 1987 - 13,00 FF - 90 Fb - 4,10 Fs - 400 Pts - 980 F CFA.

3792163013009 28200



M 2163 - 2820 - 13,00 F

Nouveauté



# le renouveau

**Grande cuvée pour le constructeur autrichien, et beaucoup de travail, après une année 86 en demi-teinte. Incontestablement, celle sur qui les efforts ont porté, c'est la 125.**

**Ses grandes sœurs se contentent d'améliorations de détails qui améliorent encore leurs performances. Youpi !**

## 50 MX : pour les « minots »

Un tout nouveau modèle chez Katé, qui s'adresse aux tout petits. Un moteur minuscule, six vitesses, bref une sorte de mini 80. Bien que de petite cylindrée, le moteur reste très utilisable tout en disposant d'une cavalerie abondante.

La partie-cycle, suspendue par une Marzo, à l'avant et un White Power Super Adjuster, SVP, à l'arrière. On ne se refuse rien.

Un gabarit idéal pour les petits, l'outil idéal pour apprendre à crosser.

### Fiche technique

#### 50 MX

##### Moteur

Alésage/Course : 39,5/40mm  
Carburateur : Dell'Orto  
Puissance maxi : N.C.  
Boîte : 6 rapports

##### Partie-cycle

Fourche : Mazocchi, déb. 200 mm  
Suspension AR : Prolever, WP Super Adjuster, déb. : 260 mm  
Freins : Disque Ø 200 mm AV, tambour Ø 100 mm AR  
Empattement/garde au sol : 1 210 mm/320 mm  
Hauteur de selle : 780 mm  
Poids/réservoir : N.C./5 l  
Disponibilité : Fin novembre

## 80 MX : plus sérieux

Un nouveau cylindre, ainsi qu'un allumage Motoplat et ce sera tout pour le moteur. Le modèle petites roues s'offre une WP inversée à l'avant, et bien sûr le Super Adjuster de même marque à l'arrière. Très efficace, ce 80, ça envoie énormément, pour peu que le moteur soit dans ses bons tours.

Le modèle grandes roues n'a pas l'honneur de la WP à l'avant, une Marzocchi suffira. Il profite néanmoins des améliorations moteur et son bras oscillant est rallongé. A la conduite, le grandes roues est évidemment moins performant que son petit frère, à cause de l'excédent de poids. Mais il est aussi plus stable et bien sûr plus « confortable » pour un essayeur adulte.

### Fiche technique

#### 80 MX PR (GR)

##### Moteur

Alésage/Course : 48/40 mm  
Carburateur : Dell'Orto  
Puissance maxi : N.C.  
Boîte : 6 rapports

##### Partie-cycle

Fourche : WP inversée, déb. : 280 mm (Marzo, déb. 280 mm)  
Suspension AR : Prolever, WP Super Adjuster, déb. : 300 mm  
Freins : Disque Ø 200 mm AV, tambour Ø 100 mm AR  
Empattement/garde au sol : 1 340/340 (1 350/380)  
Hauteur de selle : 830 mm (920 mm)  
Poids/réservoir : N.C./5 l (N.C./5 l)  
Disponibilité : Immédiate

## 125 MX : 100 % nouvelle

Après un modèle 86 n'ayant pas fait l'unanimité, l'usine se devait de relever la tête. Cette année, le moteur est entièrement nouveau. Nouvel ensemble cylindre-culasse, nouvelle boîte, carters redessinés, allumage revu. Bref plus rien à voir avec son prédécesseur. Au niveau partie-cycle, rien de fondamental, si ce ne sont de nouveaux réglages de la White Power Upside Down et une hydraulique remaniée pour l'amortisseur arrière. A noter une volonté de fiabiliser les motos, volonté commune à toute la gamme, avec une profusion de joints un peu partout, notamment au niveau bras oscillant et biellettes du Prolever. De nouvelles fixations moteur permettent une meilleure rigidité. Les

freins sont aussi revus, et de nouveaux étriers flottants à double piston font leur apparition. Un mot sur l'habillage, avec un nouveau logo sur les ouïes de radiateurs, et une selle à la fois plus montante et plus basse grâce à un réservoir échanuré.

Au guidon, on se sent de suite chez soi, les commandes sont très douces (embrayage, nouvelle poignée Magura, et levier de frein réglable en garde). Dès les premiers coups de gaz, on sent que ce moteur a la santé. Bien sûr, il reste toujours un peu creux à bas régime, mais cette plage « vide » qui occupait en 86 un bon tiers du régime, n'en tient plus qu'un quart. Au-delà, les chevaux arrivent en masse, procurant à cette 125 un coffre étonnant, qui se poursuit par une montée en régime franche, et une cavalerie qui ne semble pouvoir s'essouffler. Mise à part l'impression favorable que génère habituellement cette relative brutalité à bas-moyen régime, cette 125 KTM semble être très puissante, au moins du niveau standard japonais. Cela dit, il ne faudra pas hésiter à user de l'embrayage (très agréable), d'ailleurs cette moto demande à être pilotée virilement. Les nouveaux réglages de suspensions confèrent à la MX 88 une meilleure précision, pas de coups de raquette et on pourrait presque parler de confort dans les parties défoncées, où elle reste bien en ligne et facilement maîtrisable.

Un mot sur les nouveaux freins, qui sont dans la (bonne) moyenne, sans toutefois être diaboliques. Cela dit les conditions particulières de l'essai (boue) ne permettent pas de tirer des conclusions définitives. Pour finir, il ne faut pas oublier le prix « canon » de lancement qui est un attrait aussi important que les qualités intrinsèques de cette 125 MX.

### Fiche technique

#### 125 MX

##### Moteur

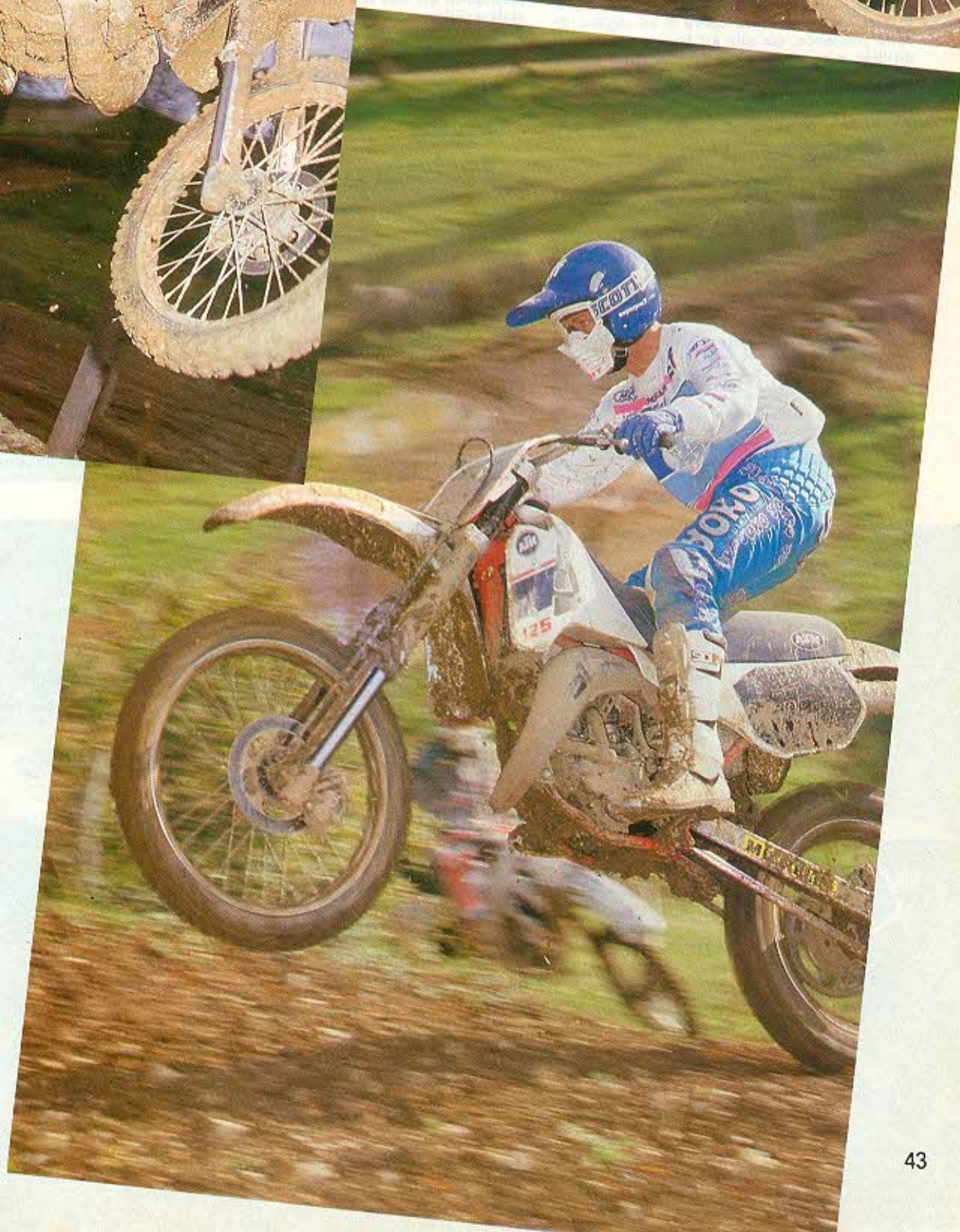
Alésage/Course : 54,25/54 mm  
Carburateur : Dell'Orto Ø 36 mm  
Puissance maxi : 37 ch à 11 500 tours  
Boîte : 6 rapports

##### Partie-cycle

Fourche : WP inversée, déb. : 300 mm  
Suspension AR : Prolever, WP Super Adjuster, déb. : 340 mm  
Freins : Disques AV/AR, 240/200 mm étrier double pistons  
Empattement/garde au sol : 1 460 mm/380 mm  
Hauteur de selle : 950 mm  
Poids/réservoir : 88 kg/8 litres  
Disponibilité : 15 novembre



Yves Gervaise à l'œuvre sur  
les KTM MX 88.  
Flyin' Vonvon sur les 500,  
250 et 125 cm<sup>3</sup>.  
Pas de doute, ça marche !



## 250 MX : la continuité

Après avoir été remaniée de fond en comble l'an passé, la 250 MX se contente en 88 d'améliorations de détails.

Côté moteur, un nouveau cylindre à 3 transferts à l'échappement, un Digital Control revu, avec un allumage à rotor interne sans capteur. Notons aussi un Dell'Orto de 38 mm de diamètre, un nouveau pot, une noix d'embrayage modifiée, ainsi que le système lui-même qui coulisse sur des bagues en bronze pour plus de douceur. Terminons par un étoile de sélection modifiée pour plus de douceur.

Côté châssis, le dessin du cadre est identique à celui de la précédente mouture, seuls les tés de fourche sont modifiés pour donner un peu plus de chasse. Les réglages de suspensions AV/AR sont aussi modifiés ainsi que les fixations moteur. Bien sûr, les nouveaux freins et le nouvel habillage sont présents.

A la conduite, l'évolution sentie en 87, à savoir une certaine « japonisation » du bloc moteur, est encore plus perceptible. Ce moteur est encore plus vif, plus prompt à prendre des tours, tout en étant plein de coffre à mi-régime. Et cette puissance, car elle est bien présente, est distillée avec une grande docilité. En 3 mots : performante, agréable, facile. Comme la partie-cycle est à l'avenant, avec une pointe de stabilité en plus (merci les tés !) sans perdre en maniabilité, on roule en toute confiance. Sus-

### Fiche technique

#### 250 MX

##### Moteur

Alésage/course : 66,5/69 mm  
Carburateur : Dell'Orto Ø 38 mm  
Puissance maxi : 52,3 ch à 8 300 tours  
Boîte : 5 rapports

##### Partie-cycle

Fourche : WP inversée, déb. : 300 mm  
Suspension AR : Prolever, WP Super Adjuster, déb. : 345 mm  
Freins : Disques AV/AR, 240/200 mm, étriers double pistons  
Empattement/garde au sol : 1 480/385 mm  
Hauteur de selle : 960 mm  
Poids/réservoir : 98 kg/9 litres  
Disponibilité : immédiate

pensions OK, freinage satisfaisant, le cocktail est réussi. Vraiment agréable à rouler, ce quart de litre Katé.

## 500 MX : la santé !

Pas grand chose de nouveau sur la grosse autrichienne. Un nouveau cylindre à 4 transferts à l'échappement ; pas de valve (pourquoi faire ?) et le Dell'Orto à boisseau plat. Côté moteur, c'est tout. La partie-cycle profite des nouveaux tés, qui lui donnent plus de chasse, et des réglages différents pour les suspensions.

En piste, cette 500 est un vrai régal. Malgré le caractère inévitablement typé « full size » qui incite au respect, elle se laisse mener par son pilote, sans trop l'emmener. L'appréhension, bien compréhensible, s'estompe tout de suite et on se surprend à « tirer » sur le moteur. Et là, ça va très, très vite. Un vrai régal sur le magnifique circuit de St-Jean-d'Angély, où longues montées et descentes se succèdent. Dans les montées, c'est le panard : la 500 Katé arrache très fort, dans un bruit bien rauque. Je vous assure qu'on est très vite en haut ! Après, il faut redescendre, et c'est aussi facile, parce que cette 500 n'a pas trop d'inertie, elle n'embarque pas son pilote, même en bas dans les épingles. Comme en plus elle démarre facilement, on ne voit pas ce qu'on pourrait reprocher à cette 500 !

### Fiche technique

#### 500 MX

##### Moteur

Alésage/course : 89/78 mm  
Carburateur : Dell'Orto Ø 38 mm  
Puissance maxi : 62 ch à 5 900 tours  
Boîte : 4 rapports

##### Partie-cycle

Fourche : WP inversée, déb. 300 mm  
Suspension AR : Prolever, WP Super Adjuster, déb. : 350 mm  
Freins : Disques AV/AR, 240/200 mm, étriers double pistons  
Empattement/garde au sol : 1 480/385 mm  
Hauteur de selle : 960 mm  
Poids/réservoir : 102 kg/9 litres  
Disponibilité : immédiate

## 600 MX 4-T : l'anti-Husky

Là voilà enfin, serions-nous tentés de dire. De protos en protos de plus en plus proches du produit fini, voici la réponse de KTM à HVA. Le concept est le même : un mono 4-temps, très compact, dans une partie-cycle « classique » genre MX deux-temps. La solution retenue par KTM est un moteur un peu plus gros que le HVA (+ 100 cm<sup>3</sup>), 4 soupapes, refroidissement liquide. La partie-cycle est proche et celle des modèles cross, un simple berceau dédoublé et WP avant et arrière.

A la conduite, la KTM 600 révèle un caractère différent de sa grande concurrente. Alors que cette dernière possède un moteur qui demande qu'on lui tire dedans, la Katé a, si l'on peut dire, un comportement plus « gromono ». Bien sûr il prend beaucoup de tours, pour un 4-T s'entend, mais où il est le plus efficace, et le plus agréable, à utiliser, c'est sur les deux premiers tiers du régime. Et pour peu que l'on soit habitué au pilotage particulier qu'entraîne un 4-T, cette Katé s'avère très performante. Un moteur qui arrache dès les bas régimes, avec un pouvoir de traction phénoménal, une partie-cycle très neutre, à tel point que tout paraît facile à son guidon. Freins OK, surtout que le frein-moteur est bien présent. Bref elle a mis du temps à sortir, mais c'est une vraie réussite.

### Fiche technique

#### 600 MX LC 4

##### Moteur

Alésage/course : 95/78 mm  
Carburateur : Dell'Orto  
Puissance maxi : 47 ch à 7 500 tours  
Boîte : 5 rapports

##### Partie-cycle

Fourche : WP inversée, déb. : 300 mm  
Suspension AR : Prolever, WP Super Adjuster, déb. : 350 mm  
Freins : disques AV/AR ; 240/200 mm, étriers 4 pistons  
Empattement/garde au sol : 1 510/340 mm  
Hauteur de selle : 920 mm  
Poids/réservoir : 119 kg/9 litres  
Disponibilité : immédiate



## Les prix : super occase ! la 125 KTM MX 88

La volonté de renouveau se fait aussi sentir sur les prix, puisque les 250 premiers exemplaires de la 125 MX seront vendus au prix sans concurrence de 19 980 F. Tout simplement inouï. Le prix ultérieur n'est pas encore fixé...

50 MX : 12 890 F TTC départ Troyes  
80 MX PR : 15 300 F TTC départ Troyes  
80 MX GR : 15 900 F TTC départ Troyes  
125 MX : 19 980 F TTC départ Troyes  
250 MX : 29 500 F TTC départ Troyes  
500 MX : 32 900 F TTC départ Troyes  
600 MX : 37 700 F TTC départ Troyes

Belle gamme, n'est-il pas ?  
Trois super joujoux pour les kids, les  
trois cylindrées « classiques » + la  
quatre-temps.

Ci-contre, nouveaux freins sur les  
MX 88 : disque flottant, étrier  
double piston KTM.

En haut, nouveauté totale : le 50, un  
sacré mini.

En bas, la 125, beaucoup plus  
inédite qu'il n'y paraît à première  
vue, et c'est apparemment tant  
mieux.

En vedette, le bloc LC4. Enfin !

