

Moto REVUE

CONTACT 650
PEGASO

A L'ASSAUT DE LA DOMINATOR

SALON: TOKYO 91



CONTACT EXCLUSIF!

**LA 350 DR SUZUKI
A HAUTEUR VARIABLE**

COMPARATIF 125 CROSS 92



Les 125 cross 92

C O M P A R A T I F

Deuxième volet de notre enquête "cross 92", les 125 ! Quatre japonaises au supplice, et un verdict comme d'habitude serré malgré la mise en évidence de caractères bien distincts. Le blondinet souriant sur cette page, et violent aux manettes sur les suivantes, c'est Greg Albertyn, vainqueur de la toute première soirée courue à Bercy dans cette cylindrée, il y a moins d'un an, et animateur notoire des GP 125 91. Un connaisseur, quoi. Par Xavier Audouard; photos Pat Boulland et Patrick Massias.



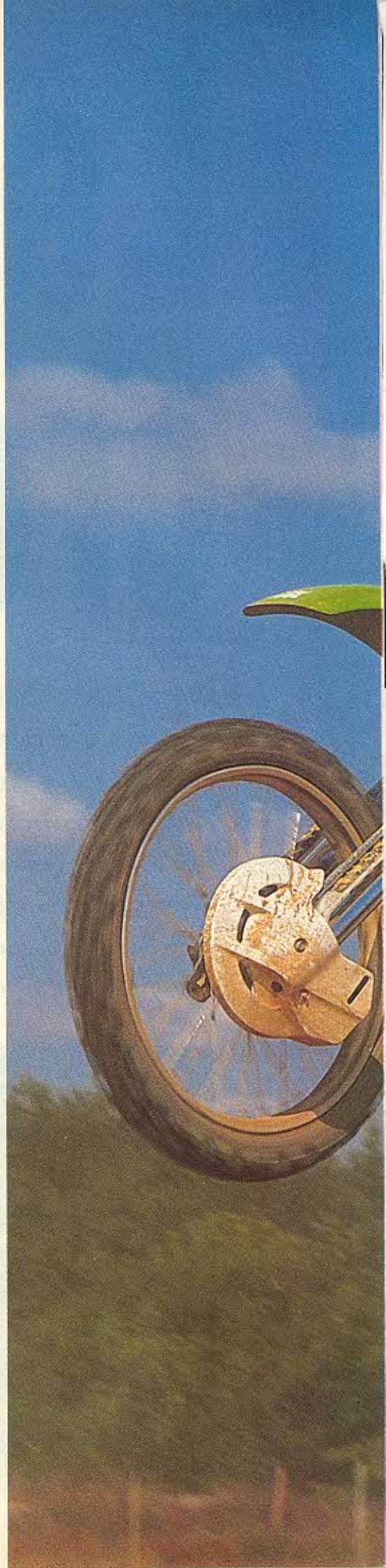
Comme à l'accoutumée, et avec l'aide d'un test-team dont la crème comprend, outre Greg, le violentissime Frédéric Vialle et l'élégantissime Cyril Porte, nous avons fait cracher leurs tripes à ces huitièmes de litre, sur des circuits aussi variés que possible (SX, dur-rapide, bosselé, sablonneux, meuble, etc...). Les infos recueillies ont été évidemment recoupées avec celles émanant du fort hétéroclite reste du team, reste allant du relatif poireau (en dessous, y'a rien à en tirer !) au bon liguard. Au total, on a encore une fois la prétention de n'être guère éloigné de la vérité vraie, étant entendu que, bla bla bla, la vôtre reste finalement la seule qui compte. Mais si vous n'aviez pas besoin de nous pour vous la forger, quelqu'un dans la salle peut-il me dire ce que je fabrique à une heure pareille à tenter de synthétiser le fruit d'un labeur aussi rigoureux, pointilleux, sourcilleux, et pour tout dire méticuleux que celui auquel votre infatigable équipe s'est livrée au péril de sa tranquillité et de sa santé, le tout en dépit de

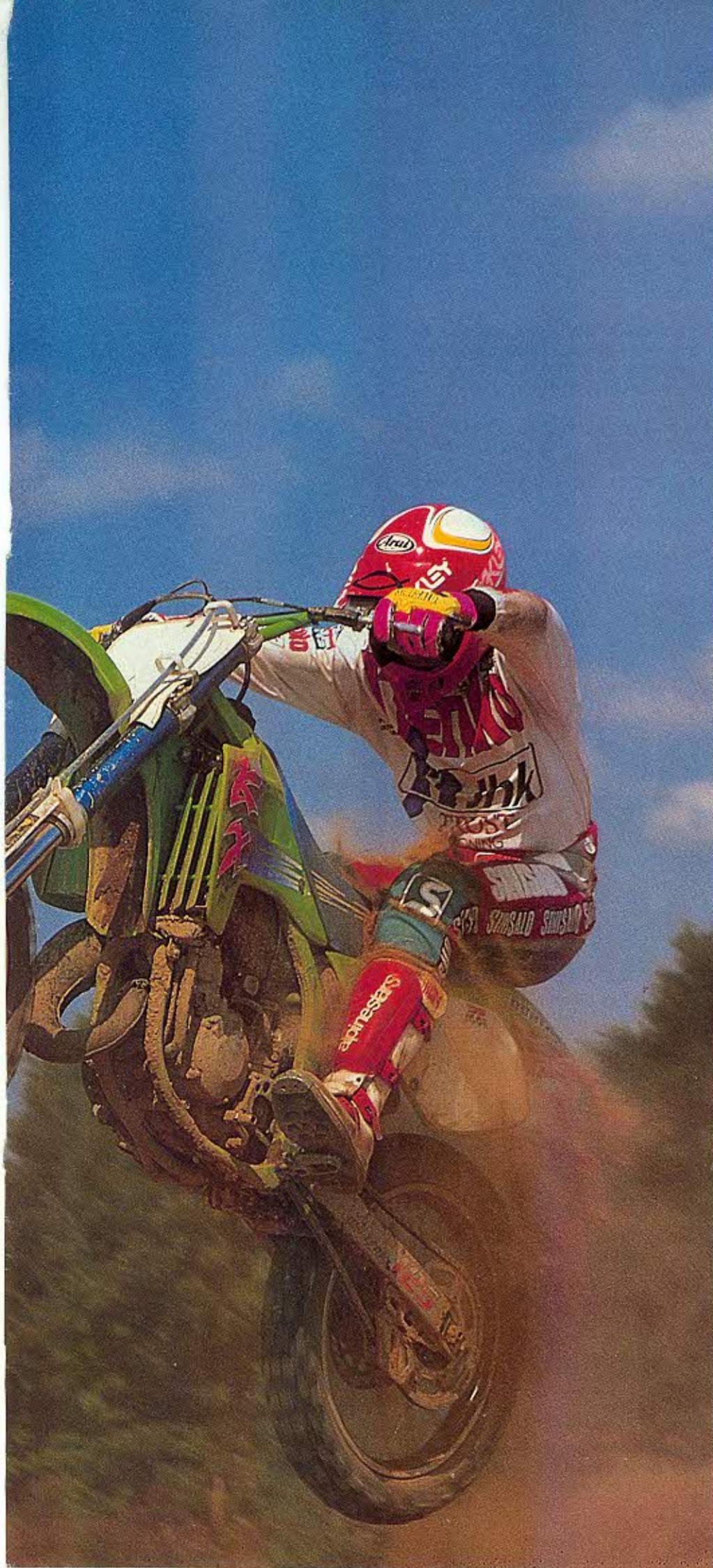
la rage de dents du petit et des allergies de Mass' ? Allez, résumé de l'épisode précédent.

Le comparatif 91 Il y a un an, une moto avait sans la moindre ambiguïté dominé son sujet : la RM. L'avenir devrait d'ailleurs - mais pouvait-il en être autrement ? - conforter notre jugement, si l'on en constate la littérale invasion du paddock GP 125 91 par les "jaunes" (ceci écrit sans la moindre connotation politique, votre magazine favori se prononçant franchement en faveur du droit du sol, en tout cas celui dont on fait les pistes de SX)... Bref, cette RM savait tout faire, et bien. Elle était vivante, rigolote et fichtrement efficace sur tous les plans. La KX était l'enfant terrible du lot, explosive mais pointue, bien suspendue mais trop lourde, notamment de l'avant. L'YZ plafonnait comme toujours à hauts régimes, et sa boîte ne collaborait pas à 100%. Pourtant le moteur avait du coffre, et la partie-cycle était neutre. La CR avait constitué une déception



Cure d'amaigrissement au niveau des plastiques pour la KX 92, avec un original réservoir noir recouvert de gros panneaux constituant l'habillage. Cadre renforcé, empattement allongé et disque avant flottant sont aussi au programme. Côté moteur, un nouvel alésage/course "carré" et un plus gros carbu montrent que Kawa s'est sérieusement "bougé" sur sa 125 cette année.





Les circuits

Pour réaliser ce comparatif dans les idéales conditions habituelles, nous avons une fois de plus squatté les circuits du sud-ouest, mine inépuisable de tracés aussi variés que possible, "exploités" par des dirigeants aussi sympas et engageants qu'un foie gras accompagné d'un magret de canard (sauce au poivre vert pour moi, merci) du pays ! Merci donc à "ceux" de Navarrenx, Lespourcy (40), Saint Gor et Geloux (40), ainsi qu'aux très compréhensives autorités locales : c'était super !

de par le manque de vivacité de son moteur (certes puissant), la neutralité finalement impersonnelle de sa partie-cycle et le peu de confort qu'elle offrait. Reste à savoir si le travail respectif des usines est de nature, sur le papier, à transformer radicalement les choses.

Ce qui a changé Contrairement à la catégorie 250 où la CR représente une "vraie" nouveauté, les 125 japonaises 92 n'évoluent pas radicalement, du moins dans leur conception.

★**Kawasaki** : Seule la Kawasaki fait preuve d'audace en changeant rien moins que ses cotes-moteur, rentrant par là même dans la norme (54 x 54,5 mm, kif kif Honda et Suz') et laissant Yam seul dans le clan des super-carrés (56 x 50,7 mm). Les verts ont fort justement pris soin de ne pas trop toucher à leurs excellentes suspensions (amorto juste un peu plus long), d'affiner leur habillage plastique au niveau du réservoir, un meilleur remplissage moteur par le biais d'un triple KIPS faisant désormais varier la lumière d'échappement non seulement sur ses côtés mais sur sa partie supérieure, d'un nouveau piston plat et bien sûr d'un nouveau cylindre, cylindre gavé par un Keihin de 36 mm (+1 mm). Boîtier de filtre, radiateurs et pot gagnent conséquemment en volume, tandis que l'embrayage est renforcé. Plus curieusement, la cadre déjà ultra rigide est copieusement gousseté, tandis que l'axe du bras oscillant grossit (+2 mm) et que l'empattement augmente (+2 cm). Enfin, on a fait confiance pour la première fois à un disque flottant pour l'avant.

★**Suzuki** : Chez Suzuki, on ne s'est pas endormi sur ses lauriers pourtant tout chauds, et on a tenté de combattre le défaut n°1 de la RM, son instabilité relative à haute vitesse. Le moyen : un cadre plus rigide, alternant tubes carrés et tubes ronds; un axe de bras oscillant et une tige d'amortisseur plus gros (+2 mm). Autre défaut : l'usure des plaquettes dans la boue. On a revu le perça-

Bien qu'ayant fortement progressé sur le plan de la progressivité et de la qualité de sa courbe de puissance, la KX reste la plus "125" des 125 cross, avec les qualités et les (légers) défauts que ce statut suppose : rageuse et très alerte à hauts régimes, quasiment aussi puissante que la CR, la KX se manie à l'embrayage dans les petits coins techniques. Ses suspensions supérieures et sa stabilité intraitable complètent avantageusement le tableau.

ge des disques en conséquence. La fourche Showa reste une 45 mm mais évolue en hydraulique, de même que l'amortisseur, seul Showa du lot. Côté moteur, on a travaillé en amont (admission plus directe), en aval (pot) et au coeur du système (transferts, pompe à eau moins exposée, embrayage et surtout boîte très renforcée). Pas mal, pour un leader.

★ **Honda** : Chez Honda on ne s'est pas contenté de jouer sur le look (qui en fait la moto la plus regardée de toutes, sans que l'on puisse réellement l'accuser d'un tape-à-l'oeil racoleur), on a aussi changé de fourche -diamètre redescendant à 43 mm, réglable désormais aussi en détente, dessin inédit du té supérieur- modifié les rapports du Pro Link, allégé les moyeux, (encore) amélioré l'étrier avant (Nissin). Sur le moteur on a travaillé chambre de combustion et piston (plat), cylindre et commande de valve HPP. Suffisant pour bien changer le comportement.

★ **Yamaha** : Chez Yamaha on s'est attaqué

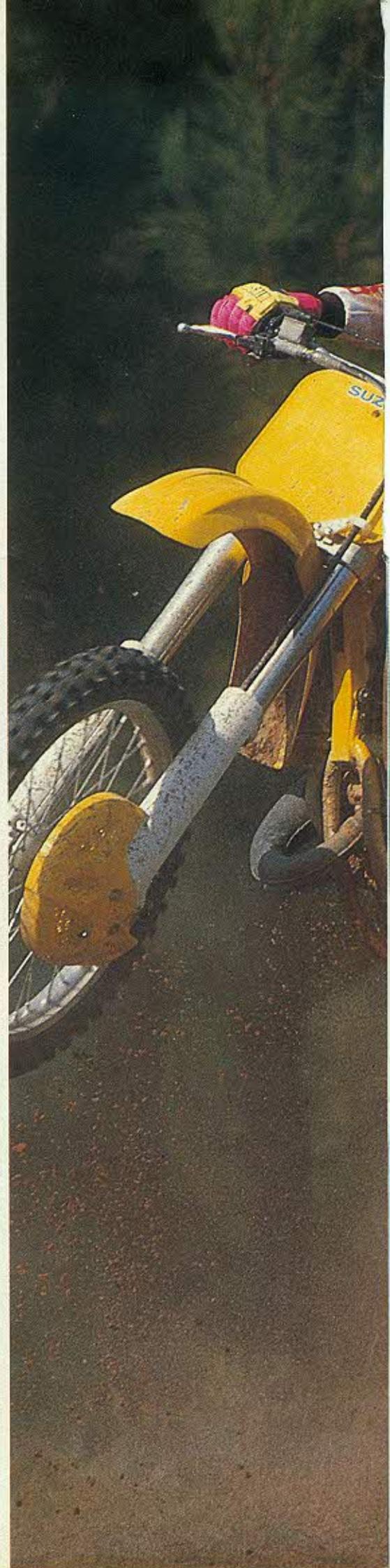
dur au haut-moteur via un nouveau cylindre et une Power valve plus petite. Réglages carbu et pot suivent évidemment le mouvement. Mieux encore : boîte et embrayage sont corrigés. Côté châssis, on note une nouvelle Kayaba, un amorto de même provenance équipé d'un dissipateur de chaleur, une durit de frein avant renforcée, des disques percés différemment (même problème que chez Suzuki, l'usure dans la boue) et enfin un design plus moderne de la plaque et du garde-boue avant. Pas colossal, mais pertinent, comme boulot.

Comparaison statique Beaucoup de réflexions déjà étayées à propos des 250 restent valables pour les 125, aussi va-t-on moins les détailler cette fois-ci.

★ **Look** : sans aucune discussion la Honda est celle qui attire le plus les regards, grâce à l'originalité de ses coloris. Le rouge fluo exercera-t-il son pouvoir de séduction durablement, ou lassera-t-il la rétine après quelques mois ? Impossible à prévoir. La



Au top elle était, au top elle reste ! La RM est d'assez loin la plus universelle des 125 cross 92, exploitable et performante pour pilotes de tous niveaux, sur tous types de circuit : que demander de plus ? Fun, agrément, performances et facilité de conduite sont réunis dans cette moto.





Option cheap



★ Selon le même principe que pour le comparatif 250, nous avons mis les 125 92 en présence de la meilleure des 125 91, la RM (aimablement confiée par Suzuki France). Ceci dans le but non dissimulé de déterminer si le choix d'une moto 91 à prix "soldé" se justifiait ou non. Vous avez découvert au chapitre "statique" l'évolution "92" de la RM, et pu constater qu'elle n'était pas négligeable, à peu près tous les points de la machine (cadre, suspensions, moteur, etc...) ayant été revus. Pourtant, côte à côte, la 91 et la 92 paraissent jumelles. A tel point qu'en tests reprises et puissance maxi sur la route on n'a pu les séparer d'un iota ! Performances mais aussi caractère nous ont paru rigoureusement semblables. Une fois sur le circuit on ressent cependant un léger surcroît de coffre chez la 92. Question partiel-cycle, la rigidité supplémentaire de la 92 est sensible, la 91 gigote plus et sécurise moins. RAS côté suspensions, freinage et maniabilité. Alors, me direz-vous, une 125 91, c'est le bon choix ? Pas si sûr. D'abord notre test a porté sur la RM 125, et cette RM avait vraiment dominé les autres en 91. Même si elle ne rend que le minimum à la RM 92, celle-ci ne domine aucunement la CR et la KX 92 en performances, au contraire. Tout autre choix 91 qu'une RM implique donc au départ un déficit, ce qui dans l'optique d'une utilisation course n'est pas très bon pour le moral. Autre considération, toute "suzukiste" celle-là : le travail sur la 92 a beaucoup porté sur la fiabilisation de la mécanique (radiateurs, plaquettes, boîte, etc...), travail qui ne se ressent pas à l'essai mais qui fait la différence question finances sur l'ensemble d'une saison ! Par ailleurs, si une 125 91 se trouve en caisse pour en général 22 000 F, soit 5 à 6 000 F d'économie par rapport à 92 (appréciable !), d'une part il faut aller la chercher où elle se trouve (souvent loin), ce qui coûte des sous, d'autre part le kit de pièces n'est souvent pas de la partie, et enfin la baisse à la revente en fin de saison est plus importante. Ceci étant, si vous tenez à acheter du neuf (c'est en effet sage), ne disposez que de 22 000 F et trouvez une RM 91 à ce prix, il n'y a pas à hésiter.

P.S.: la 125 RM 91 de ce comparatif (5 H de fonctionnement) est à vendre 17 000F/. Si ça vous intéresse, appelez le 59.55.39.29.

Cette moto cache son jeu : d'apparence extérieure, on remarque certes la déco encore plus zébrée et colorée mais on s'attend à un remake de 91. En réalité beaucoup de pièces sont nouvelles : cadre, suspensions, boîte, radiateurs, réservoir... le travail a porté davantage sur la résistance de ce matériel à l'usage cross intensif qu'à une réelle amélioration des (déjà excellentes) performances. Un choix judicieux.

séduction exercée par la Kawa, à la déco réussie et à la ligne affinée, engendre moins le doute, mais ne surprend pas l'oeil, car les ingrédients sont connus. La Yamaha allie touche de modernisme (design de l'avant) et classe naturelle, avec coloris "sages". On ne se retourne pas sur son passage. Tout dépend donc de ce que l'on recherche ! La Suzuki conserve la même ligne, mais va (encore) plus loin dans sa parure zébrée, laquelle intègre à présent un dégradé de rose/violet. A noter qu'elle est la seule à utiliser les plaques à numéros comme support de déco. Dès la première course, il faudra donc virer les stickers. Les 125 92 ? Sans aucun doute, il y en a pour tous les goûts, et un simple coup d'oeil aux photos a dû vous permettre de constater laquelle vous fait vibrer. N'en rajoutons donc pas.

★**Qualité technique** : peu de remarques ici également. Le niveau de qualité paraît évidemment excellent, avec finitions luxueuses et partout un louable souci du détail. Notons

une nouvelle protection de frein avant en plastique épais chez Suzuki (Kawa conserve la sienne, les autres en sont dépourvues), des arrières de cadres démontables (CR, KX) ou semi-démontables (YZ, RM), des carbus de 36 mm (CR, KX) ou 35 mm (RM, YZ), des pneus mixtes Dunlop partout, sauf chez Suzuki (Bridgestone a priori moins passe-partout), des pots low-boy uniquement chez Honda et Kawa, une roue arrière de 18 uniquement chez Honda, et des repose-pied ultra larges partout sauf chez Honda !

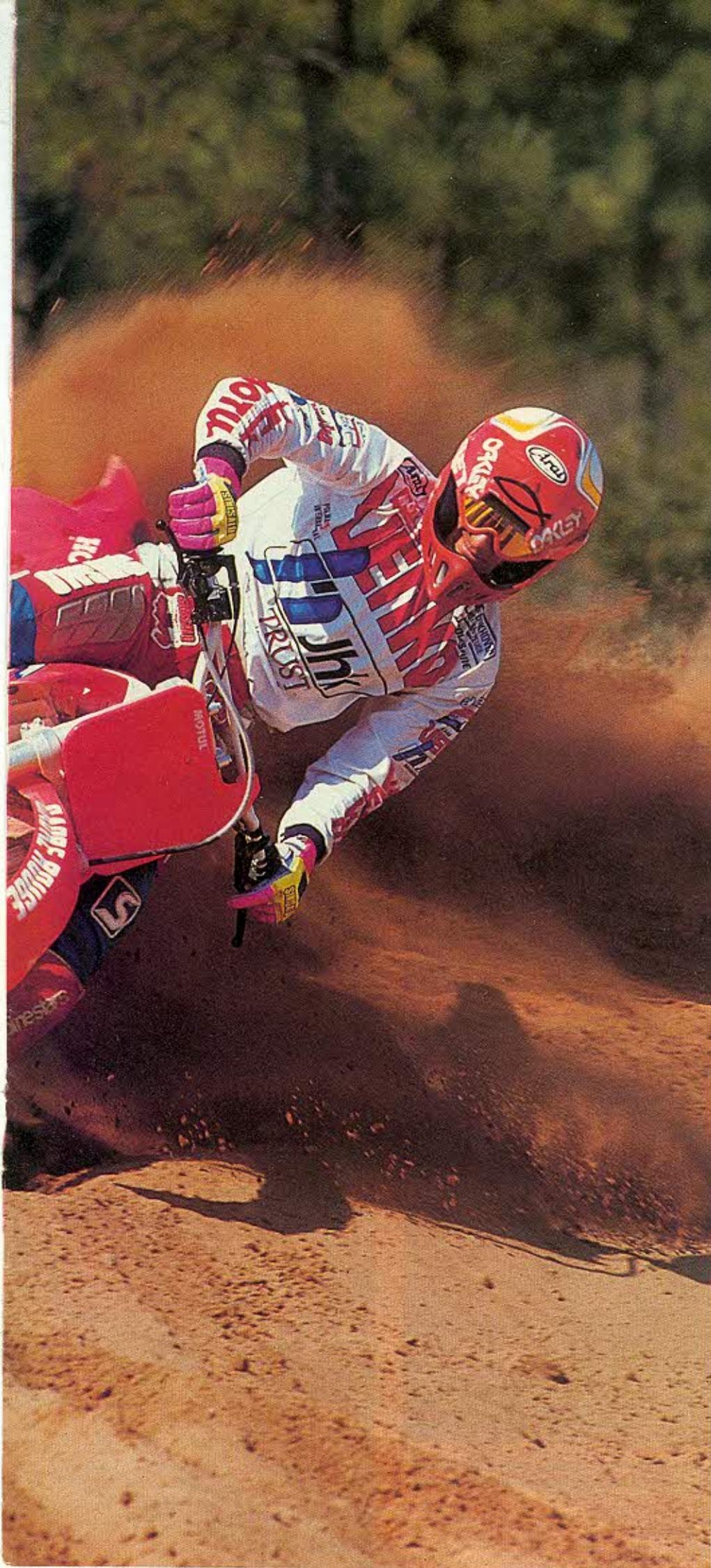
★**Poids** : la tendance constatée en 250 se répète, à savoir une Honda beaucoup plus proche du poids-limite FIM (88 kg à vide), sans pour autant l'atteindre (96,5 kg à plein) et des autres groupées entre 4 et 5 kg plus haut (YZ et RM 100,5 kg, KX 101,5 kg), ce qui est franchement excessif pour des 125.

★**Prix** : ici la tendance est au contraire au resserrement. L'YZ est la moins chère (28 000 F clés en main) et son kit de pièces est le



Sous des airs de ne pas y avoir touché, Honda a fait du bon job sur cette 125 CR, ne serait-ce qu'en la rendant 4 kg plus légère que toutes ses concurrentes ! Le retour à une fourche de tubes 43 mm et la réduction de l'empattement se sont effectués sans perte de stabilité. Le look rouge fluo attire inmanquablement les regards.





plus complet. Suivent la RM à 28 500 F et la CR à 28 750 F (assurance incluse) et la KX à pratiquement 29 000 F. Pas de quoi influencer sérieusement sur un choix.

★**Conclusion** : comme la dernière fois, ce chapitre ne nous apprend pas grand chose en terme de hiérarchie, si ce n'est que la CR est sensiblement plus légère, détail qui mérite tout de même d'être noté car symptomatique du travail en profondeur (même peu visible de l'extérieur) réalisé par Honda sur cette machine.

Les moteurs Selon notre nouvelle formule, on détaille moteur par moteur avant de réaliser la synthèse. Le **Honda** a incontestablement réalisé des progrès importants. La base reste pourtant la même, mais le résultat du travail accompli s'apparente à un lifting. Comprenez par là que si les traits sont semblables, tout est magnifié, revigoré, remis en valeur par le retour du pep's, de la vivacité qui faisait défaut en 91, surtout face à la Suzuki qui en était bourrée. Aujourd'hui le CR n'est toujours pas aussi fun qu'un RM, ni qu'un KX d'ailleurs, mais il l'est suffisamment pour que l'on apprécie pleinement cette fois sa puissance maxi -qui n'a de seule égale que celle de la KX-, son coffre indéniabla à moyens régimes et sa très acceptable souplesse générale. Bien que très brillant en performances pures, ce moteur fait preuve en effet d'une manifeste bonne volonté, y compris à bas régimes, où il ne faut tout de même pas être trop pressé, ni trop exigeant quant à la vigueur de la reprise, du moins si on ne l'accompagne pas un peu de l'embrayage. Classique, s'agissant d'un 125. La transmission s'avérant comme à l'accoutumée remarquable, il est difficile de prendre en défaut ce moteur en terme d'efficacité et de compétitivité.

Le **Kawasaki** semble de prime abord avoir perdu son côté "sale gosse", tout en ayant conservé un caractère fort, fait de vivacité (au-delà d'un régime de couple minimum) et de brio réjouissant "dans les tours". La courbe de puissance s'est sérieusement régularisée, et sur terrain porteur le résultat est largement positif. C'est lorsque la charge augmente (circuit meuble ou franchement mou, type sable ou boue) que l'on s'aperçoit hélas du sensible manque de couple de ce KX par rapport à tous ses petits camarades, du moins à bas et moyens régimes (au-delà, on l'a vu, il arrache tout et se montre très brillant). La main gauche reprend alors obligatoirement du service pour "donner de la galette", sans toutefois que soit exigé autant de doigté que l'an dernier : le moteur pardonne beaucoup plus, il est mieux rempli et plus souple, mais il conserve un caractère "125" très affirmé.

Le **Suzuki**, et l'on ne s'en plaindra pas, a rigoureusement conservé son caractère de 91, avec sa merveilleuse vivacité, son aisance étonnante à changer de régime, même

Difficile de prendre en défaut la 125 CR 92 : c'est elle qui a le plus gros potentiel pour les pros, et elle se laisse piloter par les "liguards" avec une bonne volonté louable (sans pour autant s'avérer en tel cas très efficace). Plus plaisante à conduire que la 91, elle a gagné dans tous les domaines.

sous la charge, résultat d'un couple idéalement saupoudré tout au long d'une plage d'utilisation qui reste la plus large du lot. Réponse instantanée à l'embrayage (très doux, à l'image de la boîte), montées dans les tours fulgurante et capacité à prendre du (sur) régime caractérisent ce moteur qui n'est cependant pas le plus puissant du lot (Honda et Kawa un poil devant), mais sans aucun doute le plus amusant. Que ceux qui le connaissent déjà (les RMistes 91) ne s'attendent cependant pas à tomber à la renverse : c'était super l'an dernier, ça le reste.

Le Yamaha parvient une nouvelle fois à progresser, sans pourtant renier ses choix, ni modifier des caractéristiques de base découlant apparemment de ses cotes super carrées. En résumé, il y a donc toujours un couple important à bas et moyens régimes, mais il nous a paru plus doux et plus progressif, donc plus efficace encore qu'à l'accoutumée. Toujours aucune acceptation de sur-régime en revanche, et c'est dommage car le sur-régime fait partie intégrante du pilotage 125 en cross. Le "régulateur" appa-

rait toutefois, comme chaque année, un soupçon plus tard que la fois précédente. Conjugée à l'amélioration globale des transitions entre les plages de régimes, et surtout à la normalisation (alléluia !) des prestations de la boîte, qui accepte désormais "d'enquiller" le rapport supérieur même sous la charge, cette caractéristique fait de l'YZ cuvée 92 un bouilleur sympathique et efficace, rigolo même sur certains types de circuits, beaucoup moins sur d'autres (les "très mous"), mais en tout cas meilleur que le 91. En test côte à côte sur sol dur avec les autres, il reprend plus bas et plus franc qu'eux (y compris le RM, avec les autres y'a pas match), mais en insistant un peu tous reviennent et finissent par dépasser une Yam qui manque tout de même d'allonge. Sur le terrain bien sûr tout cela se tempère, mais les caractéristiques sont là.

★ **Conclusion** : Ces quatre moteurs ne se ressemblent pas. Le Honda est un monstre d'efficacité; plus le niveau du pilote augmente, plus cette efficacité se révèle. Mais atten-



Dire que Yamaha s'est dépouillé sur les innovations 92 de sa 125 serait exagéré. Le travail "par petites touches" effectué porte pourtant ses fruits, et l'ensemble s'avère à la fois fort plaisant et le meilleur marché du lot, avec un kit de pièces bien fourni.





tion : il n'est pas requis d'être bon pilote pour pouvoir l'exploiter correctement. A côté de cela, les sensations qu'il génère, le plaisir qu'il dispense ne sont pas extravagants. Il est difficile de classer ce moteur devant le Suzuki, seul à allier avec un tel bonheur, plaisir de conduite et efficacité quel que soit le type de pilote au guidon. Le RM est sans contexte le compromis parfait pour une utilisation universelle. Seul le "pro" en utilisation course, et encore pas sur tous les circuits, pourra éventuellement lui préférer le Honda ou le Kawa. Ce dernier est en effet très agréable et performant sur le circuit-type, c'est-à-dire sec et bosselé. Il devient plus exigeant, donc plus élitiste (et moins efficace pour le pilote moyen) dès que les conditions exigent des reprises assez bas sur un sol "bouffant" de la puissance et du couple. En revanche sa courbe de puissance et sa vivacité dispensent un plaisir de conduite intéressant, supérieur en tout cas au Honda. Un moteur moins complet donc que les deux précédentes, mais qui ne leur rend rien (au contraire) si l'on fait partie de la "cible" d'utilisateurs capables de l'exploiter. Le moteur Yam reste à mon sens inférieur en potentiel aux trois précédents, sauf lui aussi face à une "cible" bien précise, celle des pilotes dont la technique ne leur permet de dominer le terrain que lorsque celui-ci est très facile. Une cible bien plus large que l'amour-propre du crossman moyen ne permet de l'avouer ! Une cible à laquelle on peut ajouter la clientèle non négligeable de ceux qui roulent en enduro ou endurance sur des circuits techniques, exigeant reprises, progressivité et motricité dans les "petits coins". C'est là le royaume de la Yam, seule en plusieurs endroits précis rencontrés lors de notre essai (sur des circuits de cross) à se tirer d'affaire sans embrayage, en parfait contrôle d'adhérence. Partout ailleurs, c'est vrai, elle est (légèrement) inférieure ou égale aux autres. Mais il y a plus de temps et d'énergie à perdre là où c'est vicieux que là où tout le monde enquille ! Le choix de Yamaha peut donc se défendre sur le plan théorique, mais il fait peu de cas du tempérament - par définition- peu raisonnable du crossman, et le moteur Suzuki est là pour prouver qu'on peut ratisser plus large en faisant presque aussi facile, plus rigolo et plus puissant.

Les châssis

★**Position de conduite** : Depuis que la KX s'est affinée, aucune moto ne dépare plus sur le plan de la position de conduite. Bien sûr, tel ou tel pilote n'apprécie pas à 100% tel ou tel guidon (une forte majorité d'entre nous le change de toute façon) mais d'une manière générale rien ne choque, rien ne

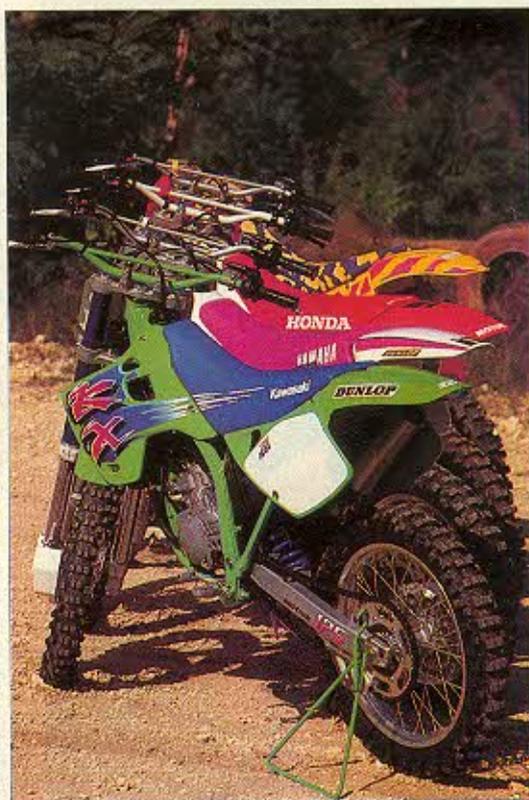
Sans renier ses choix ni son caractère, la 125 YZ progresse chaque année dans la bonne direction. De plus en plus doux et efficace dans ses reprises dès les bas régimes, avec toujours cependant une tendance à réguler "tout en haut", son moteur facilite la vie du pilote moyen dès que les difficultés apparaissent. Associé à une partie-cycle sûre et sans le moindre problème, il fait aussi de l'YZ la plus "endurable" du lot. A ne pas négliger.

gène, rien ne dépasse. Les hauteurs de selle sont à peu près égales (mais on accepterait qu'elles dominent un peu), et toutes les commandes sont douces.

★Suspensions : Kawasaki a su trouver depuis deux ans un surcroît d'onctuosité que ses adversaires ne parviennent pas à dupliquer, à efficacité globale égale (Yamaha et Suzuki). Honda reste légèrement en retrait avec une suspension sans défaut majeur mais sans brio particulier non plus. Même remarque que pour les 250 : il y a semble-t-il uniformisation des prestations "suspensions", les systèmes arrières étant parvenus à complète maturité et les fournisseurs (Showa et Kayaba) se marquant de près, même si en leur sein des équipes indépendantes travaillent selon le cahier des charges -distinct- de chaque constructeur...

★Tenue de piste : La sécurité est totale au guidon de la KX, excellente à celui de l'YZ, bonne à celui de la RM et de la CR. Même moins précises à hautes vitesses que les deux têtes de liste, ces deux dernières ont progressé, surtout la Suzuki (cadre plus rigide). Honda s'est également bien débrouillé puisque la CR ne souffre pas de la réduction de l'empattement, ni de la réduction du diamètre des tubes de fourche. De là à devenir un modèle de stabilité, il y a un pas que la rouge et la jaune ne franchissent tout de même pas.

★Maniabilité : Aussi curieuse que cela puisse paraître, ce lot de 125 ne comporte aucune "super vireuse naturelle" type CR 250 92. Même la RM et la CR, aux empattements sensiblement plus courts, ne paraissent guère avantagés, du moins par rapport à l'YZ. La KX, désormais plus fine, paraît pourtant toujours un peu plus lourde de l'avant que les autres, surtout sur terrain mou. En fait, c'est du côté du moteur que se trouve l'explication de ce phénomène : lorsqu'on s'engage dans un virage de sable par exemple, une poussée instantanée du moulin soulage notablement l'effort de la direction, la roue avant ayant tendance à se "bourrer" dans le sol. Sur la KX, le temps de réponse et la nécessité de jouer de



l'embrayage accentuent ce phénomène, que l'on retrouve dans une moindre mesure sur la CR (ce qui explique que malgré son poids-plume, celle-ci ne vire pas mieux que la RM ou l'YZ dont les moteurs "appuient" idéalement la mise sur trajectoire en entrée de virage).

★Freinage : A disques identiques mais au poids moindre que les 250, les 125 freinent bien et court forcément. Comme chez les grandes soeurs, la CR supérieurement incisive, domine néanmoins magistralement son sujet, les autres ne se montrant "que" dans l'excellente norme.

★Conclusion : A l'issue de ce chapitre, on se rend compte qu'à défaut de briller exceptionnellement sur un poste particulier l'YZ n'a aucun défaut, ce qui est tout de même épatant. La KX mérite un bonus pour le moelleux de ses suspensions, mais c'est la moins maniable. La CR brille côté freinage,

mais fait profil bas sur les plans stabilité et confort de suspensions. La RM est très comparable à l'YZ, une YZ qui toutefois "flotterait" un peu à haute vitesse : bonne homogénéité donc.

Bilan/synthèse La hiérarchie à dégager de ce comparatif dépend forcément du type d'utilisateur et du type d'utilisation : voilà qui ne vous simplifie pas le boulot ! Disons donc que la RM est sans doute la moto la plus universelle du lot, et aussi la plus plaisante à piloter, ce qui ne gêne rien. Elle convient à tous, partout. Cela dit il y a mieux pour un bon pilote sur un circuit rapide et défoncé : la KX. Il y a aussi (légalement) mieux pour un poireau sur un circuit techniquement difficile : l'YZ. Il y a enfin mieux partout où la puissance maxi prime, pour tous ceux en mesure de l'exploiter : la CR. Cette CR paraît du reste la concurrente la plus sérieuse de la Suz'. Sérieuse est précisément le mot : on adorerait une CR avec un peu plus de pep's (façon... RM justement, ou... CR 250 92 !), pour l'instant on se contente de la respecter comme la 125 92 au potentiel le plus évident, ce qui est déjà beaucoup. Mais on n'hésiterait en rien à craquer pour la très mignonne et très performante Kawasaki qui offre des bonus intéressants dans des domaines fondamentaux tels : suspensions, vivacité moteur, stabilité, sur-régimes, puissance maxi ! La KX est la plus "125" des 125 91, elle a du caractère et exige certaines qualités de son pilote. Poireaux roulant sur circuits de sable ou dans la boue, détournez-vous : il y a mieux pour vous. La Yam par exemple ! C'est vrai que l'YZ est un peu l'anti-Kawa, refusant les sur-régimes, reprenant avec franchise et efficacité dès les bas régimes, tout en faisant preuve d'indéniables qualités de partie-cycle. Elle est exploitable par tout le monde mais les "bons" lui préféreront souvent n'importe laquelle des trois autres, sans s'avérer du reste nécessairement plus efficaces à leur guidon. Il est indéniable cependant que Yamaha ne s'est pas dépouillé sur cette machine; le coup magnifique réussi avec la 250 YZ n'est pas réédité ici, sans pour autant que Yam n'ait à rougir de ce millésime. A présent, à vous de jouer. ■

F I C H E S T E C H N I Q U E S				
	Honda CR	Yamaha YZ	Kawasaki KX	Suzuki RM
Alésage x course; cylindrées	54x54,5 mm; 124,8cm ³	56x50,7 mm; 124 cm ³	54x54,5 mm; 124,8 cm ³	54x54,5 mm; 124,8 cm ³
Système échappement	Valve HFP	Power valve YPVS	Triple KIPS	Valve AETC
Admission	Bas carters	Bas carters	Bas carters	Bas carters
Carburateur	Keihin 36 mm	Mikuni 35 mm	Keihin 36 mm	Mikuni 35 mm
Puissance maxi [construct.]	38,5 ch à 11 000 tr/mn	36,6 ch à 11 500 tr/mn	39,5 ch à 11 250 tr/mn	39,5 ch à 11 000 tr/mn
Couple maxi [construct.]	2,51 mkg à 10 000 tr/mn	2,40 mkg à 11 000 tr/mn	2,55 mkg à 11 000 tr/mn	2,65 mkg à 9 500 tr/mn
Boîte	6V; 14 x 49	6V	6V	6V
Fourche	Showa tubes 43 mm déb. 309 mm	KYB tubes 45 mm déb. 310 mm	KYB tubes 45 mm déb. 310 mm	Showa tubes 45 mm déb. 310 mm
Suspension AR	Pro Link, déb. 320 mm amort. KYB	Monocross déb. 320 mm amort. KYB	Unitrak déb. 330 mm amort. KYB	Full Floater déb. 324 mm amort. Showa
Frein AV	disque 240 mm	disque 245 mm	disque 220 mm flottant	disque 250 mm
Frein AR	disque 220 mm	disque 220 mm	disque 190 mm	disque 220 mm
Cadre	AR, démontable (acier)	AR, semi démontable (alu)	périmétrique AR, démontable (alu)	AR, semi démontable (alu)
Roues; pneus	21x18; Dunlop K752	21/19; Dunlop K990	21/19; Dunlop 752	21/19; Bridgestone
Empattement/garde au sol	1 442 mm/368 mm	1 470 mm/355 mm	1 470 mm/395 mm	1 445 mm/360 mm
Hauteur de selle/réservoir	980 mm/7,5 l	945 mm/8 l	950 mm/8,5 l	960 mm/7,8 l
Poids vérifié à plein	96,5 kg	100,5 kg	101,5 kg	100,8 kg
Prix	28 760 F TTC clés en main (assurance comprise) kit inclus	27 985 F TTC clés en main kit inclus	28 878 F TTC kit inclus	28 470 F TTC kit inclus
Disponibilité	immédiate	Immédiate	Immédiate	Immédiate
Importateur	Honda France	Sonauto-Yamaha	Kawasaki Motor France	Suzuki France