

MOTO

JOURNAL

8F
N544

LE TOUQUET

**KTM
devant
la foule**

**ESSAI
YAMAHA SÉCA
ET XV 750**

**COMPARATIF
125 CROSS
2ème PARTIE**

**SPÉCIAL ÉCURIES
vitesse-cross-trial-enduro**

SUPER CONCOURS 6ème question

18 FEVRIER 1982 Belgique 63FB - Suisse 4FS - Espagne 150 Plus

M2042-544-8,00F



Essai comparatif des 125 cross

2ème PARTIE

GAZ!

Cagiva WMX
Gilera C1
Honda CR
Husqvarna CR,
Kawasaki KX
KTM LC
Suzuki RMZ
Yamaha YZH



Par Pierre-Marie Poli
Photos Jean-Pierre Boulmé et Micou

Et sur les motos : Pascal Inderbitzin (champion de ligne Ile-de-France 125), Pascal Bouville (champion de ligue Ile-de-France 250), Michel Casanova (11^e au championnat Inter 250), François Crespo (3^e au championnat d'endurance TT et 9^e en enduro plus de 125 Inter), Snoopy (alias Jean-Marc Bonnay) dans le rôle du candide (ou du poireau notoire si vous préférez) et toute la clique Moto Journal : Jean-Pierre Boulmé, Didier Ganneau, Eric Maurice, Micou Montange, Pierre-Marie Poli et Thierry Vinh Mau.

Aujourd'hui en piste. Adieu théorie, bonjour pratique. Après avoir montré la semaine dernière ce qu'elles avaient dans le ventre, nos huit 125 cross en décousent maintenant sur le terrain pour prouver le bien fondé de leur conception, avec des résultats surprenants.

Mais avant cela, une conclusion unanime s'impose. Tous nos pilotes, champions ou poireaux, crossmen de longue date ou routards occasionnellement reconvertis, tous se sont amusés comme des fous. Et en trois jours de baston infernal, aucune casse humaine ou matérielle n'est venue troubler nos ébats. Alors rapport contrainte plaisir, pas de problème : huit gagnantes !

Imaginez. Huit motos sur le bord de la piste, et la possibilité de sauter de l'une à l'autre comme vous voulez, le temps que vous voulez. Le tout pendant trois jours et sur trois terrains différents : Vitrolles nouvelle version, Vitrolles ancien terrain et la Fare les Oliviers. Trois circuits différents avec des sauts, des champs de bosses, des vélodromes, des montées abruptes, des lignes droites rapides, des portions glissantes, bref

tout ce qu'il faut pour se faire une idée précise sur chaque moto.

Qui ? Quoi ? Comment ?

D'abord quels pilotes sur les motos ? Pascal Inderbitzin est champion de ligue 125 Ile-de-France. En 81 il courait sur Suzuki sans contrat. Son but pendant le comparatif : choisir sa monture pour 82 pour mettre toutes les chances de son côté. Une démarche constructive qui lui a permis d'analyser précisément qualités et défauts de chaque machine avec beaucoup d'à-propos et de lucidité. Pascal Bouville, lui aussi champion de ligue d'Ile-de-France, mais en 250, est venu dans un tout autre esprit. Sa moto en 82 il la connaît déjà, c'est une 240 Husky. Pascal était là pour s'éclater et se mettre en forme avant le début de saison ce qui ne l'a pas empêché lui non plus de nous livrer ses impressions d'essai.

Michel Casanova qui a terminé 11^e du 250 Inter est venu nous dépanner au pied levé. Il n'a pu rouler avec nous que le dernier jour de l'essai et s'est surtout contenté de nous impressionner par sa technique et sa facilité. François Crespo plus porté sur l'endurance et l'enduro n'en a pas moins l'attaque d'un crossman. Tout comme Casanova il est sous contrat avec un importateur ce qui ne l'a pas empêché de nous donner son avis en toute objectivité.

Notre candide de service, c'est Jean-Marc Bonnay pratiquant occasionnel de TT, sans grandes prétentions sportives, ne pilotant que pour le plaisir, véritable amateur de cross-loisir. Et puis enfin toute la bande de Moto Journal avec un fort contingent de routards en mal d'émotions nouvelles qui sont venus alléchés par la gueule de ces 125 aperçues au salon et qui ne tapent pas que dans l'œil des tout terrainneux...

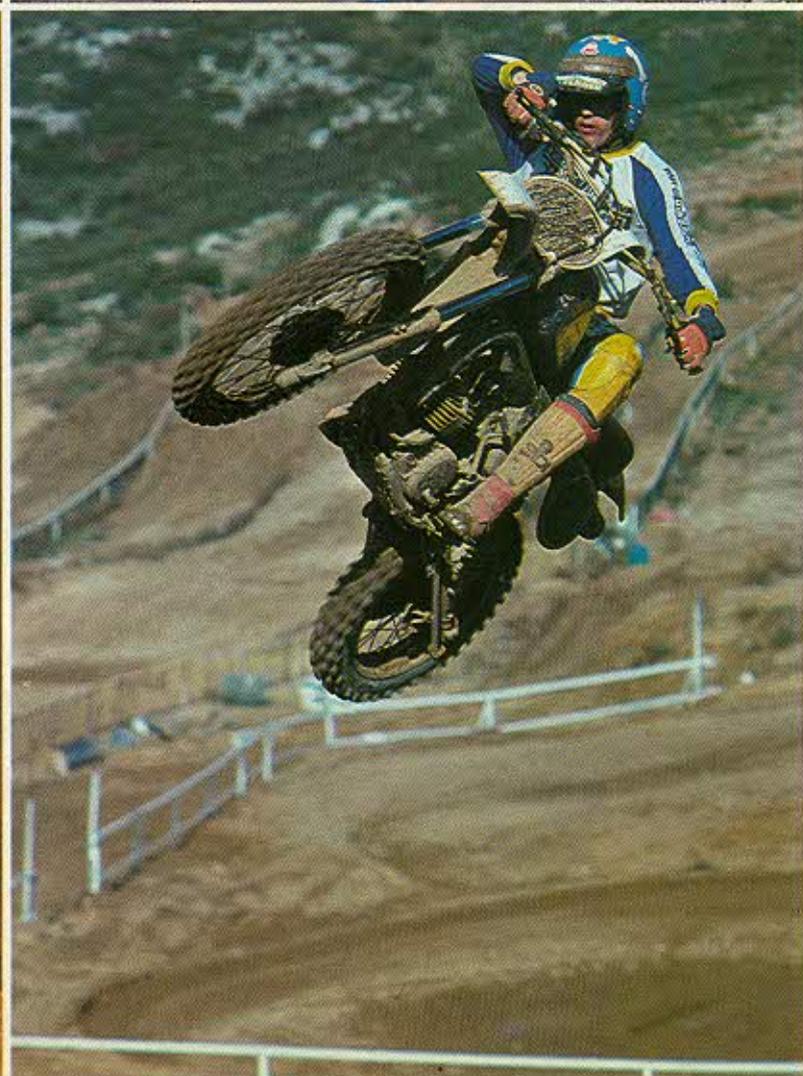
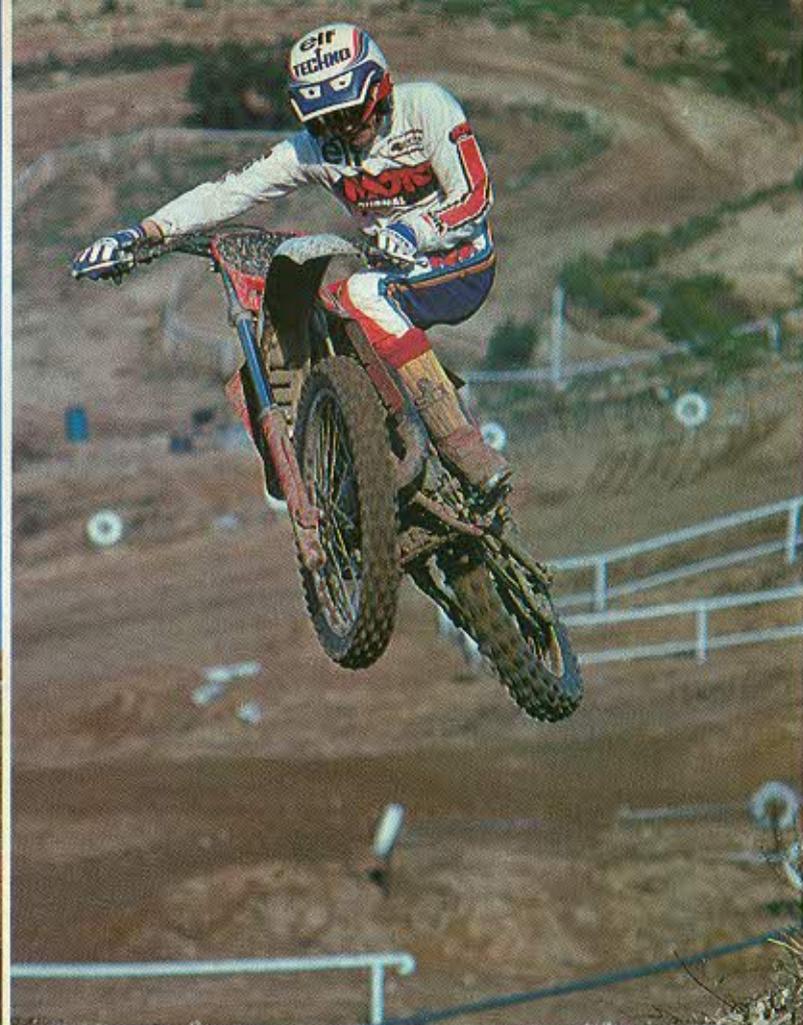
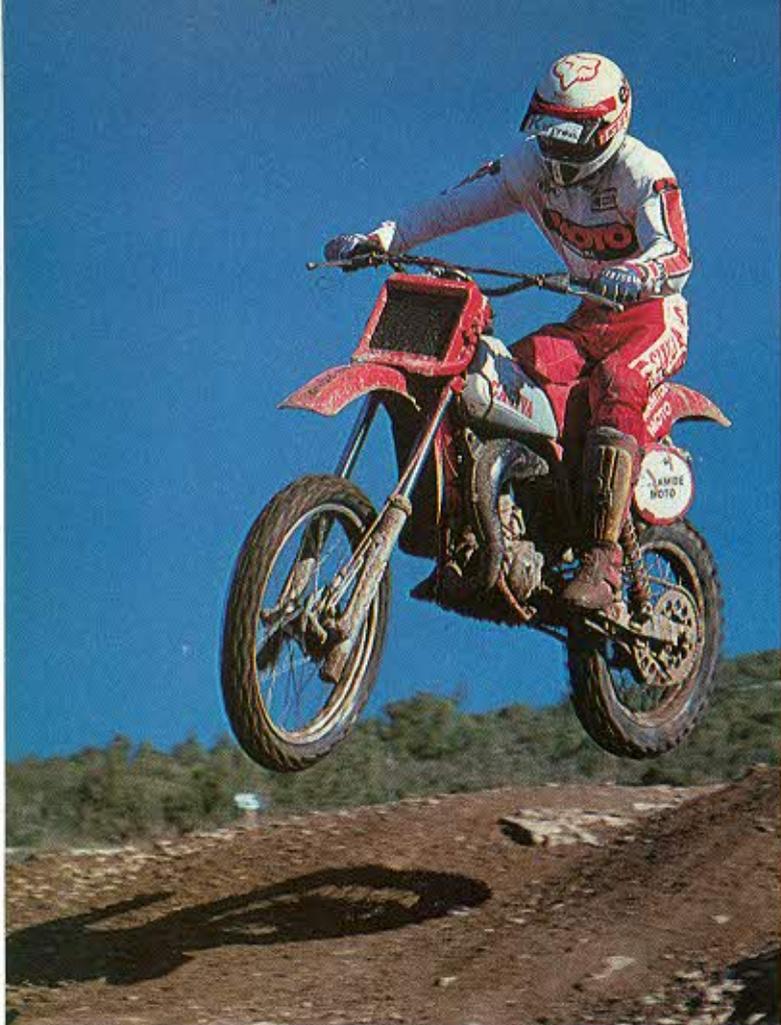
En selle !

Difficile de classer les motos sur la position de conduite. Certains aiment ceci, d'autres cela, à chacun ses goûts. Et puis c'est une des rares caractéristiques que l'on peut vraiment évaluer dans un magasin. Pas de classement donc mais des impressions.

Cagiva : Notre WMX n'était pas dans sa version standard au moment de l'essai puisque Pyramide Moto l'avait équipée d'une selle faite maison. Une tentative intéressante de copie Yamaha mais qui démontre clairement qu'en pratique il ne suffit pas de changer la selle pour arriver au même résultat. Le réservoir Yam est en effet prévu en fonction du dessin de la selle alors que sur ce modèle Cagiva le rembourrage avant n'est pas à la place du réservoir mais au-dessus. L'avant de la selle est bien trop haut et en entrée de virage on ne glisse pas naturellement où il faudrait. Pourquoi insister sur ce détail qui n'est pas de série, tout simplement pour vous éviter quelques mauvais achats auprès de certains fabricants de selles qui vous proposent de « Yamiser » votre ensemble selle-réservoir. Cela dit le guidon semble nettement plus large que sur les concurrentes et les repose-pieds un peu bas viennent parfois un peu trop près du sol.

Gilera : l'autre Italienne est également très personnalisée par un guidon très plat et surtout situé assez en arrière. Quand on est debout sur la moto, le positionnement qui-





Le moteur du Cagiva reste encore un des tout meilleurs. Sur un terrain technique, l'Italienne surprend par sa maniabilité qui permet de grappiller de précieuses secondes.

Moteur hyper puissant et partie-cycle plaisante sur terrains tortueux pour la nouvelle 125 Gilera, le prix de la machine et surtout des pièces devraient vous encourager vivement à acheter italienne.

	J'AI AIME	JE N'AI PAS AIME
CAGIVA	Le moteur puissant La finition à l'italienne	Plus pointu qu'en 81 Partie cycle moyenne
GILERA	La cavalerie délirante La maniabilité Le prix	Les suspensions Moteur pointu Mise en route Le prix
HONDA	Moteur fabuleusement efficace Homogénéité générale Polyvalence parfaite	Moteur dépassé Le prix
HUSQVARNA	Simplicité technique Service après-vente Conception « endurance »	Mise en route Mise en main nécessaire Moteur pointu
KAWASAKI	Freinage fabuleux Moteur amusant Maniabilité	Finitions parfois précieuses Maniabilité
KTM	Efficacité dans le gras Service après-vente Partie cycle sécurisante	Demande de l'habitude aux grands gabarits
SUZUKI	Maniabilité Super suspension arrière Le prix	Mise au point moteur Puissance en baisse Puissance en baisse
YAMAHA	Super train avant Partie cycle homogène Souplesse en hausse	

don/repose-pieds oblige à se tenir jambes fléchies, fesses loin en arrière et buste incliné fortement sur l'avant avec les coudes pliés. Une position que bien peu trouvent naturelle mais qui est celle des meilleurs pilotes mondiaux en 125. Idéal pour les petits gabarits mais surprenant pour ceux qui ont déjà leurs « marques » et qui n'ont pas appris à conduire dans cette position. Si l'on se tient trop droit, l'équilibre avant arrière est difficile à trouver et la moto devient délicate à tenir. Deux solutions : réapprendre à se tenir sur la moto ou plus simplement changer le guidon contre un plus haut que l'on positionnera moins en arrière. La hauteur de selle s'adapte par contre facilement aux petits gabarits et le radiateur situé suffisamment haut évite que le pot ne sorte trop et vienne toucher la botte.

Honda : Guère de problème pour la Honda qui ne déroutera personne. La selle est située assez loin du sol et surtout l'arrière remonte assez haut. Même pour les grands gabarits, quand on cherche à se reculer au maximum il arrive de manquer un peu de longueur de jambe et on se retrouve les fesses contre la selle. Comme cette position reculée est propice aux freinages il arrive qu'au passage d'une bosse les jambes ne puissent pas plier pour amortir le choc et c'est le dos qui absorbe.

Husqvarna : un réservoir de 10 litres c'est bien pour l'endurance ou pour les 250, mais pour une 125 on aurait préféré moins encombrant entre les genoux. Rien de bien dramatique et dans l'ensemble l'Husky ne pêche que par des repose-pieds un peu bas dans certains virages ou lors de réceptions de sauts.

Kawasaki : La KX a renié ses antécédents et personne ne s'en plaindra. Jusqu'à présent les KX unitrack étaient marqués par la griffe de Lackey qui aime les bras oscillants très longs permettant de doser facilement les dérapages. Quand on a la technique adéquate, c'est excellent pour virer surtout avec une grosse cylindrée, mais pour une 125 ce centrage des masses n'était pas une réussite principalement lors des freinages où l'arrière délestait trop, ou lors de réceptions de sauts

Voici la gagnante de notre comparatif, la 125 Honda, pas de points faibles, et moteur, tenue de piste ont beaucoup plu à tous les pilotes présents à l'essai.

où il était impossible de soulager l'avant qui encaissait trop le choc.

KTM : Selle dure et transmettant bosses et vibrations, réservoir large, position haute, autant de détails qui font de la KTM une machine bien à part surtout par rapport aux autres 125 où l'on se sent beaucoup moins haut perché.

Suzuki : L'anti KTM. Petite, basse à l'excès, la RM sans même avoir roulé donne déjà cette impression de moto-vélo qu'elle confirme en piste. Une position qui peut ne pas mettre à l'aise les grands gabarits un peu à l'étroit sur cette machine. Idéal en tout cas pour les débutants qui ont le sentiment de pouvoir dominer facilement la RM.

Yamaha : Contrairement à ce qu'on pourrait croire, le nouvel ensemble selle / réservoir n'est pas un gadget. Parfaitement étudié, il permet une position de conduite assise très avancée aidant parfaitement la fourche à trouver l'adhérence en entrée de virage. L'avant de la selle étant assez bas et en avant la maniabilité et l'efficacité en courbe sont nettement améliorées. Par rapport à l'YZH (modèle 81) l'YZJ est beaucoup moins déroutante. On a plus cette impression de guidon large et haut qui surprenait tant auparavant. Un progrès pour ceux qui n'étaient pas habitués, un réapprentissage facile en perspective pour les autres.

Puissance

Il suffit de les voir rouler et même de les entendre pour se rendre compte à quel point ces 125 démènagent. Mais pour les non-initiés cette pêche est toujours une surprise. Ce test ne fait état que de la puissance pure.

Gilera remporte indiscutablement ce test. Ceux qui ont assisté à quelques Grands Prix en 125 ne s'en étonneront pas. Tous ont en mémoire les deux boulets rouges pratiquement toujours en tête au bout de la première ligne droite. Cette puissance sauvage se retrouve sur la série et nul doute que dans les ligues les possesseurs de Gilera vont pouvoir jouer les Rinaldi lors des baissers de grille. Sans faute de pilotage, la C1 doit être devant

La 125 Husqvarna était la seule machine à avoir conservé un moteur à air et une des rares à recevoir une suspension arrière classique. Le résultat devrait encourager certains constructeurs à revenir sur leurs décisions, il lui manque toutefois la boîte permettant le démarrage vitesse enclenchée.

L'ESSAI EN BREF

1° Honda : Rarement une machine n'aura fait l'unanimité à ce point. Tous les pilotes présents, oui tous, sont tombés d'accord pour désigner la Honda comme étant la meilleure sur le terrain. Très certainement le meilleur moteur quand on fait le rapport puissance/facilité d'utilisation, mais aussi de très bonnes suspensions, voilà les armes de cette CR 125. Mais sa qualité majeure et ce qui lui vaut cette unanimité, c'est l'absence totale de défauts. Facile à conduire, puissante, amusante, efficace, cette Honda CR est à conseiller aux débutants comme aux pros. Mais il reste qu'elle est chère, pas particulièrement belle (faut aimer) et que jusqu'à présent le réseau Honda n'a jamais fait preuve de beaucoup de dynamisme en tout terrain. A vous de voir, en tout cas pour les performances vous ne serez pas déçus.

2° Suzuki : Deuxième au total brut, la RMZ surprend en bien elle aussi. Malgré le peu d'évolutions extérieures, la Suzuki se maintient au top niveau en raison d'un moteur en progrès qui sera plus efficace dans le gras que l'an passé et surtout d'une suspension arrière qui demeure d'assez loin l'arme absolue. D'un autre côté, l'extrême maniabilité et le caractère moto-vélo est à double tranchant et la RM a déçu à certains en raison de sa petite taille à laquelle il faut s'habituer. Pour les débutants, la RM réunit bon nombre de qualités, les principales étant d'être la moins fatigante à conduire pour un crossman pas trop entraîné et aussi la moins chère. Ça compte !

3° Yamaha : Gros progrès cette année pour l'YZ tant au niveau de la partie cycle que de la facilité d'utilisation. Deux regrets toutefois. Le moteur a perdu un cheval au banc par rapport à l'an passé et s'il a nettement gagné en facilité d'utilisation il sera toutefois un peu décevant pour ceux qui appréciaient la pêche sauvage du modèle précédent. Quant au problème des montées en régime et de l'YPVS, il faudra attendre votre courrier pour voir si le problème est résolu pour la série ou non. Point fort de cette Yamaha, la fourche qui est désormais la référence en la matière, et d'une manière générale l'ensemble de la partie cycle désormais au top niveau. Et puis de tous les importateurs japonais, Sonauto est celui qui se donne le plus de mal pour que le TT, que ce soit par l'organisation du Challenge Yamaha-Lee Cooper, les aides au pilote et l'implantation du réseau de plus en plus branché sur le TT.

4° Kawasaki : la moins homogène des Japonaises est tout de même devant les Européennes au total brut et c'est une surprise. Par rapport au KX 81 les progrès sont énormes et les deux machines n'ont en fait plus rien à voir. Assez bien suspendue et dotée d'un moteur puissant mais pointu la KX n'est pas une moto à mettre entre toutes les mains, surtout dans le gras. On lui reproche généralement un tempérament un peu fantasque avec des réactions difficiles à analyser, mais l'unanimité s'est faite autour de son freinage qui amène un progrès réellement déterminant. Avec une telle machine, le trophée Kawasaki Canada Dry va peut-être prendre enfin l'essor qu'il mérite, d'autant que ce type de moteur assez violent fait généralement de nombreux adeptes.

5° Ex aequo pour les Européennes qui ne se départagent qu'en fonction des cas particuliers auxquelles elles font face. **Cagiva** par exemple reste toujours la mieux lotie au point de vue moteur pour un pilote qui sait s'en servir. Très puissant et doté d'un bon couple si l'on sait rester dans les bons régimes, ce bloc est un des tout meilleurs de sa catégorie bien que face à la concurrence il ait perdu la longueur d'avance qu'il avait. Toutefois, cette belle mécanique est desservie par une partie cycle en retrait qui n'a pas su évoluer assez vite. Pourtant avec deux nouveaux modèles par saison, Cagiva aurait déjà dû réagir, à moins que ce ne soit pour très bientôt...

Gilera : on la connaissait pour l'avoir vue en Grand Prix et elle tient ses promesses d'italienne, c'est-à-dire un moteur absolument bestial

doté d'une puissance canon, super efficace sur le sec. L'arme absolue au bout de la première ligne droite, mais il faudra un pilote très averti pour maintenir l'avance si le terrain est gras et bien bosselé. En changeant les amortisseurs, et en améliorant les réglages de fourche, cette sympathique bombe devrait faire l'affaire des amateurs de sensations fortes surtout dans les liges du sud. Et puis ce Gilera réserve une dernière bonne surprise puisqu'à 12 950 F, c'est la moins chère des Européennes et que les prix des pièces réservent quelques bonnes surprises. Puissante mais pointue, maniable mais mal suspendue la 125 C1 possède suffisamment d'armes pour s'imposer auprès des pilotes avertis qui sont prêts à quelques concessions.

KTM n'a guère évolué depuis l'année dernière. Pourtant son moteur reste à la pointe du progrès au niveau puissance pure. Mais surtout la KTM qui souffre de quelques détails de finition et d'un freinage lamentable reste ce qui se fait de mieux dans le gras et la boue. Entre sa partie cycle très stable et le moteur souple et doté d'une inertie plus importante que ses rivaux, la KTM prend la tête quand l'adhérence fait défaut. Autre avantage KTM, le service après-vente qui reste ce qui se fait de mieux dans le genre. Avoir la garantie d'être dépanné en pièce quelconque soit la chute ou la casse dans la semaine qui suit, c'est avoir la certitude de ne jamais louper de course. Un argument choc à méditer pour ceux qui préparent un championnat.

8° Husqvarna : Quoiqu'on puisse en dire la technologie est plus exigeante en petite cylindrée qu'en 250 et en 500. Et malgré sa simplicité sympathique, la Husky ne parvient pas à s'imposer par son prix ou sa légèreté. Son moteur à air souffre de la comparaison avec les autres et ce d'autant plus que notre modèle d'essai a été passablement rincé par quelques courses d'endurance. Pour se maintenir dans cette cylindrée, Husky est de toutes façons condamné à faire évoluer ce bloc à court terme. Comme pour les KTM, les coureurs ont cependant l'avantage de bénéficier d'un service après-vente super efficace. Et puis si en cross la Husky est un peu dépassée, pour les courses d'endurance qui se multiplient, sa simplicité, son endurance éprouvée, son gros réservoir fermant à baïonnette, son filtre à air à démontage immédiat en font une des plus aptes à viser les scratch dans sa catégorie.

toutes les autres 125 quand seule la pêche parle. Une puissance très impressionnante dans les grandes montées où ce muscle devrait permettre de grapiller de précieux dixièmes.

Cagiva : Beau tir groupé des Italiens qui placent leur deux machines en tête. Impérial l'année dernière Cagiva a fini par trouver son maître dans ce test vedette. Pas de souci tout de même, la cavalerie est au rendez-vous.

Honda, Kawa et KTM ne peuvent se départager clairement sur le terrain. Il y a beaucoup de différences entre ces trois moteurs, mais si l'on se contente de parler de chevaux et d'accélération, impossible de dégager une hiérarchie. Toutes trois restent relativement proches en tout cas de la Cagiva.

Suzuki, Yamaha : Contrairement à ce que nous avait dit le banc, Suzuki et Yamaha se retrouvent à égalité sur le terrain avec même un léger avantage pour le Suzuki. Très certainement une question de gicleur trop riche lors du passage au banc de la Suzuki et de rapport poids puissance plus avantageux pour la RM. De toutes façons, l'une comme l'autre sont décrochées par le peloton précédent qui reste un ton au-dessus.

Husqvarna : Pas de miracle pour la Husky qui perd ce test mais finalement d'assez peu. Bien que régulant moins brutalement que les autres en raison d'un limiteur de régime moins draconien le Husky ne parvient pas à

s'accrocher aux autres, même si quand on roule tout seul les bruits de cylindres stridents ont tendance à faire croire que le moteur crache un maximum. Le refroidissement liquide a quand même ses avantages.

1° : Gilera : 10/10

2° : Cagiva : 9/10

3° : Honda, Kawasaki, KTM : 8/10

6° : Suzuki, Yamaha : 6/10

8° : Husqvarna : 5/10

Couple/souplesse

Sans rentrer dans les nuances, ils s'agit ici de mettre en valeur la facilité qu'il y a à exploiter un moteur en course. Pas question donc de dire si ça reprend bien de mille à trois mille tours, un moteur de cross souple, ce n'est pas cela. C'est un moteur qui laisse une petite marge au passage de chaque rapport sans que cela ne se traduise par une perte de temps.

Honda dans cette optique est très certainement le plus efficace de tous. Bien servi par un étagement de boîte astucieusement serré vers le bas, il permet de retarder ou d'avancer un changement de rapport en fonction des aléas du parcours et de toujours se sentir sur la bande d'efficacité maximum. Le recours à l'embrayage est rarissime et dans ce cas l'inertie très faible permet de se recatapulter immédiatement dans les tours.

KTM : Bien qu'affligée lors de notre essai d'un gicleur de ralenti trop gros, la KTM est elle aussi une des plus souples. La courbe de couple est suffisamment plate pour qu'il soit inutile d'avoir recours à l'embrayage. Peut-être moins puissant que le Honda à moyen régime, KTM se rattrape tout en bas où le couple est plus consistant. Dans le gras, l'inertie nettement plus importante que sur les autres 125 aide beaucoup à trouver l'adhérence, même lorsqu'on manque de souplesse dans le poignet droit.

Cagiva et Suzuki se retrouvent à égalité mais d'une manière bien différente. Dotée de plus de couple à moyen régime, le moteur Cagiva est par contre totalement inefficace en bas et sur ce chapitre la régression avec la version 81 est assez nette. La puissance gagnée en haut a disparu en bas, il n'y a pas eu de deuxième miracle Cagiva. En 82 on a joué une carte plus orientée vers le professionnalisme. Pour le bon, il y aura moyen de rester toujours sur le régime, mais la marge d'erreur est assez faible, plus faible en tout cas que sur le Suzuki. Mais si le RMZ est plus souple que le RMX, il doit cependant être cravaché pour rester en contact avec le Cagiva. A bas régime, le moteur japonais reprend encore faiblement alors qu'à ces allures le moteur italien entonne un beurré prolongé jusqu'au premier coup d'embrayage. Difficile de départager ces deux mécaniques.

Yamaha : En toute honnêteté le YZJ a déçu. On attendait beaucoup de cette valve rotative mais dans la pratique les résultats ne sont pas réellement convaincants. Bien sûr l'YZJ est plus souple que l'YZH, mais il ne faut pas oublier qu'elle a perdu un cheval au banc. Mais le vrai problème reste que malgré toute la bonne volonté mise par Jean-Pierre Hosotte à tenter de trouver le meilleur réglage, les montées en régime sont invariablement ratatouilleuses dès que le moteur a chauffé quelques tours. En efficacité réelle, ce phénomène n'est pas vraiment catastrophique car dans tous les cas la Yam gardait le contact. Par contre au guidon c'est beaucoup plus difficile à supporter et l'on a constamment l'impression d'être mal réglé

ce qui n'est pas idéal psychologiquement. Difficile d'admettre qu'une marque aussi sérieuse que Yamaha se soit plantée sur la mise au point de ce dispositif, mais ce phénomène s'était déjà manifesté lors de la présentation de Pernes et des possesseurs de Yamaha 82 croisés sur les terrains avouent avoir aussi ce problème. Dommage car à bas régime le moteur semble faire preuve d'une bonne volonté évidente que les débutants ont particulièrement apprécié. En tenant compte de ce phénomène, la Yamaha arrive toutefois à se placer devant un lot de trois motos difficiles à départager.

Gilera, Husqvarna, Kawasaki : Contrepartie de sa puissance fabuleuse, la souplesse du Gilera n'est pas à citer en exemple. Comme tous les moteurs à distributeurs rotatif, ce 125 accepte bien les bas régimes mais il ne commence à délivrer sa puissance que lorsqu'il est dans les tours.

Le Kawasaki est aussi pointu que le Gilera et la puissance arrive tout aussi brutalement, à la différence toutefois que dès que le régime de puissance maxi est dépassé, le moteur régule très brutalement. Encore plus difficile à utiliser que le Gilera, mais la différence ne justifie pas un point d'écart.

Quant au Husky, c'est là qu'il avoue sa plus grande faiblesse. Qu'un moteur soit puissant et pointu ou souple et peu puissant, passe encore, mais quand il est à la fois peu puissant et très pointu, c'est signe que les ingénieurs se sont endormis.

1° : Honda 9/10

2° : KTM : 8/10

3° : Cagiva, Suzuki : 7/10

4° : Yamaha : 6/10

5° : Gilera, Husqvarna, Kawasaki : 5/10

Agrément, commandes, finition moteur

Honda, Kawasaki, Suzuki et Yamaha sont difficiles à départager sur ce chapitre qui englobe tout ce qui rend un moteur agréable à utiliser. Vitesses douces et précises, commandes de gaz agréables, embrayage, les quatre justifient leur réputation de japonaise. La Yamaha était un peu plus dure de sélection et l'embrayage un poil brutal mais elle manquait peut-être de rodage.

Husqvarna s'en sort également très bien quoiqu'en retrait au niveau des bruits mécaniques déplaisants de la boîte moins rapide que sur les Japonaises, et du démarrage impossible en prise.

Gilera et Cagiva sont précises de commande, mais trop fermes au niveau gaz et embrayage. Pas trop de problèmes au niveau de la sélection, qui demeure assez précise, avec un léger avantage pour le Gilera aussitôt reperdu à cause du démarrage impossible rapport engagé.

KTM n'est pas particulièrement à l'aise dans ce test. L'ensemble des commandes est dur que ce soit au niveau des gaz (juste un peu), de la sélection qui demande de décomposer un peu plus que sur les autres et de l'embrayage à la fois dur et collant à chaud et à froid, au point d'ailleurs qu'il devient difficile de profiter de la possibilité de démarrer vitesse enclenchée. Ce collage de l'embrayage est particulièrement crispant dans les instants qui précèdent un départ.

L'embrayage collant rend difficile la recherche du point mort et une fois en prise il est difficile de faire reculer la moto sans descendre, juste du bout des pieds. Autant de petits détails crispants qui rendent la KTM assez rebutante à utiliser pour les habitués de



L'équipe de l'essai presque au complet : de gauche à droite : Charly, Eric Maurice, Pascal Inderbitzin, Thierry Vinh Mau, François Crespo Soukni (porté en triomphe pour sa bonne humeur permanente), Pier-

re-Marie Poli, Jean-Pierre Boulimé (le photographe qui a du ressort), Pascal Bouville, Jean-Marc Bonnay, Didier Ganneau et Micou Montange.

LEURS TIERCES

Pascal Inderbitzin : 1^o Honda, 2^o Suzuki et Yamaha. Sa délaissée : Cagiva.
Pascal Bouville : 1^o Honda, 2^o Yamaha, 3^o Husqvarna. Sa délaissée : Cagiva.
Jean-Marc Bonnay : 1^o Honda, 2^o ex-aequo Cagiva, Kawasaki, Suzuki. Sa délaissée : Toutes les autres.
Thierry Vinh Mau : 1^o Honda, 2^o Cagiva, 3^o Husqvarna. Sa délaissée : Kawa.
Pierre-Marie Poli : 1^o Honda, 2^o Suzuki, 3^o Gilera. Sa délaissée : Husqvarna.
Pour les débutants : Honda.
Pour les terrains gras : KTM.
Pour la pêche : Gilera, Cagiva.
Pour les petites et les juniors : Suzuki, etc.
 Il existe 40 320 classements possibles et pratiquement tous sont jouables suivant les cas particuliers.

japonaises. Bien sûr ce sont autant de détails qui n'affectent guère l'efficacité mais on a bien le droit de se faire plaisir non ?

1^o : Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha : 9/10
 5^o : Husqvarna : 7/10
 6^o : Cagiva, Gilera : 6/10
 8^o : KTM

Freinage

Kawasaki s'adapte sans la moindre contestation ce test d'autant plus important que le terrain est rapide et que l'adhérence est bonne. Deux arguments de choc pour le disque. Puissance car il permet de bloquer la roue quelque soit l'adhérence, la vitesse et la position et, ce qui a le plus surpris, c'est l'extraordinaire facilité avec laquelle on peut doser cette puissance. En plus de ça la commande hydraulique apporte une précision totalement inconnue jusqu'alors sur les machines de cross. Par exemple la Kawa est la seule à permettre un freinage appuyé en entrée de virage. Si la roue bloque à ce moment il suffit de relâcher la pression et la roue reprend immédiatement l'adhérence. Cet absence d'effet auto-serrant tranche avec les tambours qui ne pardonnent pas grand chose de ce côté. Ajoutez à cela l'excellent frein arrière progressif et inhabituellement efficace en raison du centrage des masses qui permet de garder une bonne adhérence même en cas de décélération violente. De ce côté-là aussi on est très loin de la KX 81. Une chose est sûre, si l'on peut effectivement douter de la fiabilité d'un disque exposé aux projections et aux chocs, son efficacité est incontestable, sans compter que sur le gras, ses qualités de progressivité ne font que se confirmer et que contrairement à ce qu'on aurait pu croire, l'humidité sur le disque n'affecte en rien sa rapidité de réaction. Dans les terrains boueux avec des flaques profondes, il n'y a pas ce temps de séchage que tous les tambours ont plus ou moins.

Honda, Suzuki et Yamaha sont cette fois encore difficiles à départager. Quand on descend de la Kawa on se rend bien compte qu'en comparaison ces tambours ne sont pas parfaits, mais tous restent d'un niveau très élevé sans présenter comme Kawasaki le risque d'une technique qui ne pourra être qualifiée de fiable qu'en fin de saison à l'heure des bilans.

Husqvarna est à ce niveau la plus japonaise des Européennes, avec une efficacité honnête à l'avant comme à l'arrière. Si l'axe de la pédale de frein est bien serrée, on ne peut guère faire de critique au tambour arrière qui comme son homologue avant perd toutefois de son mordant avec l'humidité.

Gilera et Cagiva souffrent de la même sensibilité à l'humidité sans toutefois être aussi puissant et progressif. De plus les touches de la commande avant est dans les deux cas élastique et imprécis.

KTM avoue ici son gros point faible. Pour l'arrière la puissance est tout juste suffisante mais à la limite on pourrait s'en contenter. Par contre à l'avant c'est carrément mauvais, avec une commande spongieuse et qui demande un gros effort pour obtenir un début de ralentissement bien peu convaincant. Autant il est difficile de dire qu'avec le disque Kawa on pique les autres à tous les coups à pilotage égal, autant on peut assurer qu'au bout d'une ligne droite il faudra disposer d'une bonne longueur d'avance sur son suivant immédiat pour ne pas se faire sauter au freinage. Pas brillant tout ça, sans même parler de la sensibilité à l'humidité...

1^o : Kawasaki : 10/10
 2^o : Honda, Suzuki, Yamaha : 8/10
 5^o : Husqvarna : 6/10
 6^o : Cagiva et Gilera : 5/10
 8^o : KTM : 3/10

Suspension arrière

Un élément capital sur une moto de cross où ce paramètre est déterminant sur la tenue de piste, l'adhérence et surtout l'économie du pilote qui encaisse tout ce que la suspension n'absorbe pas.

Suzuki reste ce qui se fait de mieux en la matière et nettement. Nids de poules, champs de bosses, le Floater affiche une supériorité manifeste sur tous les autres systèmes existants, procurant un confort inégalé. Jamais de coups de raquettes, aucune réaction parasite la RMZ n'a pas à craindre les terrains défoncés, bien au contraire.

Honda a revu le tarage des ressorts du prolink trop dur en 81. Sans avoir cette efficacité « magique » du floater, le prolink est indiscutablement efficace malgré quelques talonnages ressentis lors du passage de compressions violentes (cassures en bas d'une pente) où il est impossible d'alléger. Au freinage il arrive de se prendre de petits coups de raquettes en raison de la selle trop

haute sur l'arrière ne permettant pas d'absorber les petits chocs avec les jambes quand on est reculé au maximum.

Yamaha fait cette année un bon en avant spectaculaire. N'y voyez pas une allusion aux coups de raquettes du Cantilever, bien au contraire le nouveau monoshock fait justement disparaître ce défaut dans la plupart des cas. A la conduite il semble toutefois qu'il manque un peu d'amplitude dans la variation de progressivité pour égaler le prolink. Malgré une douceur comparable en début de course, la Yam talonnait plus facilement que la Honda sans que cela soit toutefois très net. Sur les machines d'usine l'amortisseur est lui-même doté d'un système à aiguille conique qui fait varier son amortissement en fonction de l'enfoncement mais sur la série ce n'est pas le cas. Notons enfin que l'amortisseur du Yam est le seul réglable en compression (tous les autres ne sont réglables qu'en détente) mais que sur la multitude de positions offertes par les molettes, seulement un tiers de ses positions entraîne une modification effective du freinage. Cette possibilité de réglage a permis d'atténuer les talonnages mais sans toutefois les faire disparaître.

Husqvarna, Kawasaki et KTM sont très difficiles à départager. En progrès par rapport à l'an passé l'Unitrack ne se démarque cependant pas des meilleures suspensions classiques. Plus raide que le Yamaha ce monoshock n'a pas autant d'oncosité que les autres, et les talonnages occasionnels laissent penser que cependant le ressort et la précharge sont corrects. Husqvarna curieusement n'affiche pas du tout la même efficacité en 125 qu'en 250. Autant l'une est progressive et saine, autant l'autre est comparativement sèche et sautillante. Rien de dramatique ni de malsain mais des réactions moins positives qu'on aurait pu l'espérer vu la réputation de la marque. Il semble que les amortisseurs du 125 diffèrent du 250 et provoquent cet écart. KTM est également à la pointe du développement des suspensions classiques, mais en 82 le meilleur classique vaut le moins bon monoshock. Sans pouvoir être qualifiées de dures les suspensions ont toutefois des réactions un peu sèches.

Sans être vicieuses, ces trois suspensions n'apportent pas le confort des meilleures et restent comparables malgré leur géométrie et leur conception très disparates.

Cagiva en bonne italienne n'est pas vraiment dans le coup malgré ses amortisseurs Ohlins. Comme pour les 125 et 250 Husky, il faut garder en mémoire qu'il y a Ohlins et Ohlins et que c'est le réglage hydraulique interne qui fait la différence. Bref c'est assez sec de réactions et dans les terrains très bosselés le pilote aura bien du mal à ne pas terminer épuisé par les secousses.

Gilera plus encore que Cagiva est destinée aux terrains lisses et rapides qu'affectionnent les Italiens. Pour un produit d'exportation c'est un peu dommage, et si sur le nouveau circuit de Vitrolles cette conception était parfaitement défendable, Gilera a avoué ses faiblesses dans les deux autres terrains nettement plus accidentés. Faute d'être confortable et reposante, la Gilera a toutefois la mérite de ne pas être vicieuse et ne distribue pas traitreusement des coups de raquettes ou autre vilainies.

1^o Suzuki 10/10
 2^o Honda 8/10
 3^o Yamaha 7/10
 4^o Husqvarna, Kawasaki, KTM 6/10

7° Cagiva 5/10
8° Gilera 4/10

Suspension avant

Yamaha a réellement cette année une fourche miraculeuse. On verra plus loin ce que l'on peut penser de sa maniabilité, mais la YZ possède en cette fourche un atout sérieux dès que l'adhérence du train avant est importante. Contrairement à ce qu'on a tous cru a priori cela ne provient pas de la position de conduite qui n'est plus avancée que sur d'autres machines où l'on vire assis sur le réservoir. C'est bel et bien de l'efficacité de la fourche que provient l'adhérence de l'avant en courbe. Un véritable rail spectaculairement insensible aux cailloux roulants sur le sol lisse, typiques de certains terrains durs du midi. Pas de talonnages ni de claques à la détente, c'est vraiment ce qu'il y a de mieux pour le moment. Serait-ce dans une hydraulique sophistiquée que se trouve l'explication du prix coquet et de cette efficacité ? En tout cas du bon travail.

Honda et Suzuki sont difficiles à séparer. Bien que la fourche Honda soit ajustable en hydraulique on n'a pas eu le temps de faire joujou avec les réglages et d'exploiter toutes les possibilités offertes. Réglée telle quelle, elle se comporte très sagement tout comme la Suzuki elle aussi douce et suffisamment amortie.

Ni l'une ni l'autre ne laissent apparaître de défaut de rigidité.

Husqvarna et KTM se retrouvent à égalité totale au niveau suspensions puisque comme pour l'arrière les réactions de l'avant sont très proches. Et là encore on reste un peu déçu de la fourche Husky nettement plus convaincante en 250. Réglage, répartition des masses ? Mystère, mais on ne retrouve pas l'onctuosité du quart de litre. Par ses réactions la fourche KTM reste proche et tout comme à la Husky on lui reprochera d'être un peu trop sèche dans ses réactions, sans que cela ne nuise vraiment à l'efficacité. Cagiva se situe un cran au-dessous en raison d'une sécheresse plus prononcée qui peut occasionner des décrochements sur les inégalités prises à vive allure en grande courbe. Malgré une certaine raideur en début de course, elle talonne parfois si l'on n'allège pas la direction comme il le faut.

Kawasaki qui sous-traite ses fourches avec la même marque que Yamaha n'a pas retrouvé les mêmes réglages miracle. Pour qu'il y ait tant de différences, toute la pompe doit être redessinée. Du coup Kawa se trouve distancé, à égalité avec la Cagiva. Le confort est moins sec, mais les réactions sur des chocs violents sont parfois dures à maîtriser. Gilera manifeste la même sécheresse que la Cagiva, mais la légèreté de l'ensemble accentue encore plus les réactions. Avec un peu d'autorité dans le pilotage, l'avant reste sain mais la conduite devient fatigante sur terrain défoncé.

1° Yamaha : 10/10
2° Honda, Suzuki : 8/10
4° Husqvarna et KTM : 7/10
6° Cagiva et Kawasaki : 6/10
8° Gilera : 5/10

Stabilité, tenue de cap

KTM reste la référence en matière de stabilité. Très rigide, sagement suspendue même si le confort est spartiate, l'Autrichienne n'avoue guère de faiblesse dans ce domaine. Bonne stabilité de l'avant, mais aussi de l'arrière qui ne décroche pas aussi brutale-

La 125 KTM reste encore une machine très typée, efficace dans la boue, sa stabilité sur certains terrains défoncés met en confiance même les débutants. Ne pas oublier que la KTM est la seule Européenne à être livrée avec un kit de pièces important.

ment que sur les autres quand ouvre sur l'angle. Dans le gras, cette précision et l'inertie du moteur font de la KTM une merveille d'efficacité quand il s'agit de rester sur la bonne ligne et de chercher l'adhérence. Difficile de dire si c'est dans l'impressionnante triangulation du cadre que la KTM pioche sa stabilité mais le résultat est là, indiscutable.

Honda et Yamaha arrivent au même résultat mais chacune à sa manière. Plus stable et plus apte à garder la ligne que la Honda, la Yamaha est cependant plus lourde à rattraper et moins bien servie par sa suspension arrière.

Cagiva, HVA et Suzuki sont difficiles à départager bien que nettement différentes en comportement. Cagiva est saine et sans surprises. Husqvarna en comparaison paraît plus stable, mais est-ce en raison de la chasse, elle guidonne parfois assez vivement à grande vitesse. Avec la Suzuki c'est très spécial. Une vraie balle de ping-pong qui a tendance à se mettre en travers, mais en prévenant et surtout en se reprenant avec une facilité déconcertante qui incite à mettre gaz au profit d'un style de conduite qui faute d'être plus efficace a au moins le mérite d'être spectaculaire.

Gilera se comporte un peu comme la Suzuki, mais à la différence près que le floater est remplacé par une suspension nettement moins efficace qui a tendance à secouer beaucoup plus. Bref ça gigote ferme mais sans être vicieux.

Kawasaki a battu le record de gamelles de ce comparatif. C'est pourtant celle avec laquelle chacun était le plus prudent car elle appartenait à un particulier. Mais la Kawa a le vilain défaut d'être souvent imprévisible. Dérobades de l'avant, travers musclés, les réactions sont parfois surprenantes et une longue période d'adaptation est sans doute nécessaire avant de pouvoir en tirer la quintessence.

Maniabilité

Gilera et Suzuki sont les reines des virolos. Basses, légères, faciles à balancer elles ont visiblement été construites dans la même optique. Être le plus maniable possible. Pour des 125 qui doivent permettre de passer le plus vite possible dans les courbes pour garder l'élan, c'est effectivement un atout de poids.

Honda et Kawa suivent de près mais un ton en-dessous. Très légères elles aussi, ces deux Japonaises sont également plus hautes de selle ce qui rend les changements d'angle moins faciles.

Yamaha n'est pas un modèle de maniabilité et ne se balance pas avec la légèreté des meilleures. Mais entre l'extraordinaire tenue de l'avant et la position de conduite bien adaptée, l'YZ rattrape une évidente lourdeur tant de la fourche que de l'ensemble de la machine. Dans les virages sans appuis sur du dur, l'efficacité de l'YZ était tout bonnement stupéfiante permettant d'accroître la vitesse de passage sensiblement par rapport aux autres, mais aussi de réaccélérer plus tôt.

Bien qu'ayant assez peu évolué par rapport à l'année précédente la RM Suzuki se maintient aux avant-postes en raison d'une maniabilité remarquable et de son merveilleux Full Floater.

Le disque à l'avant, c'est l'avenir, la Kawa peut être la seule des 125 de cross à pouvoir se vanter de son freinage. Le moteur a fait de gros progrès par rapport à l'an dernier, quant à l'Uni-Trak, il reste égal à lui-même.

Cagiva a certes été pénalisée par le dessin de la selle et du guidon inadapté. Une selle haute sur l'avant et un guidon très large, c'est la meilleure façon de ne pas pouvoir s'avancer au maximum. En modifiant ces deux détails il y aurait eu un mieux certain, mais la Cagiva n'est pas de toutes façons la reine des petits coins.

KTM et Husky se retrouvent en dernière position mais comme toujours pour deux raisons distinctes. La Suédoise souffre d'une géométrie de direction particulière assez surprenante et qui a tendance à engager si l'on ne balance pas violemment en ouvrant le plus tôt possible. Une technique qui demande l'habileté d'un Fura ou d'un Morales et que bien peu sont capables de mettre en pratique, d'autant que le poids se sent lors des changements d'angle. Faute de mieux on peut atténuer le défaut en jouant sur la position des tés de fourche mais attention au guidonnage...

Pour ce qui est de la KTM, la selle très haute (pratiquement 10 centimètres de plus que la Suzuki) ralentit les mises sur l'angle. De toutes façons la KTM n'est pas prévue pour et d'une manière elle préférera les extérieurs avec appui où sa stabilité lui permet de rattraper le retard pris sur les trajectoires plus longues. Autre défaut parfois bien gênant, le rayon de braquage très limité par les ouïes du réservoir. En cas de chute collective ou de bouchons, c'est souvent indispensable de braquer court ce qui risque de vous obliger à quelques manœuvres pas vraiment idéales pour regagner le temps perdu dans le ralentissement. Sans même parler du jour où vous devrez faire demi-tour dans une montée abrupte... Bon courage.

1° Gilera et Suzuki : 10/10
3° Honda, Kawasaki : 9/10
5° Yamaha : 8/10
6° Cagiva : 6/10
7° Husqvarna et KTM : 5/10

REMERCIEMENTS

Beaucoup de monde à remercier pour cet essai-fleuve.

D'abord tous les importateurs qui nous ont prêté leurs machines. Michel Casanova qui n'a guère eu l'occasion de s'amuser les deux premiers jours. Inter Moto qui nous a amené sur place la Husky et la Gilera. Pyramide Moto pour la Cagiva et Boxer Bike qui s'est dépêché de Toulouse pour nous amener la Kawa de son client Monsieur Carsac. Le Moto Club de Vitrolles et Monsieur Mazzierli qui nous ont prêté leur terrain dont on vous reparlera prochainement à l'occasion de la manche du championnat side-car qui doit s'y courir le 25 avril.

Le Moto Club de La Fare les Oliviers et Monsieur Venturi qui organise la finale du 250 Inter, le 26 septembre.

Armelle qui a tenu les chronos.

Jean-Pierre Hosotte qui nous a bichonné la Yamaha.

François Crespo qui s'est occupé de la KTM et qui s'est dépensé sans compter sur le terrain.

Et puis un remerciement tout spécial à Soukni, le mécano de Honda France, qui s'est dévoué spontanément pour dépanner tous les canards boiteux, le tout avec sourire et bonne humeur.

En très progrès, la partie-cycle de la 125 Yamaha mérite un moteur plus performant. Cependant, les « poireaux » ont apprécié son côté facile et non brutal, et son image « Grand-Prix » va sûrement en faire craquer plus d'un.

