

Moto Revue

**DJERBA 500
LE DRAME
POURQUOI ?**



GSX 750 R

SALON DE BIRMINGHAM

NOUVEAUTES ITALIENNES



SUZUKI 88

GSX 600 F

**COMPARATIF 125 CROSS
HONDA/KAWA/SUZ/YAM**



N° 2 817. jeudi 15 octobre 1987. 13,00 F. 90 Fb. 4,10 Fs. 400 Pts. 980 F CFA.

M 2163 - 2817 - 13,00 F



3792163013009 28170



HONDA Pour de nouveaux horizons

**NOUVEAU
SUR LES
"CADRE ROUGE" 88**

SOYEZ RASSURÉ, VOUS ÊTES ASSURÉ!

Au guidon des nouvelles Honda CR 88, prenez tous les risques. En toute sécurité. En toute légalité. Partout où vous avez le droit de rouler, vous êtes assuré!

En effet, non content de vous faire piloter des championnes toutes catégories, non content de vous offrir sur ses modèles 88 des "plus" esthétiques et techniques capables de faire la différence, Honda aujourd'hui pense à tous ses pilotes.

Sur toutes les nouvelles "Cadre Rouge", il vous offre une assurance comprise dans le prix des motos: **l'assurance Cadre Rouge®**. **Responsabilité civile, défense et recours, dommages physiques et matériels causés à un tiers...** pendant un an à compter de l'achat de votre moto, vous êtes assuré. Alors, par monts et par cross, donnez le meilleur de vous-même et de votre moto. Honda est derrière vous sur le chemin de la victoire.

Décidément, la première place sur les podiums, assurance

comprise, il n'y avait qu'Honda pour vous proposer ça! L'assurance Cadre Rouge® s'applique également aux autres modèles Cadre Rouge: QR 50, ATC, TRX, FL, XR et TL non-homologués. Elle est transmissible en cas de revente. A échéance - 1 an - vous la reconduisez ou vous la résiliez comme n'importe quelle autre assurance.

Dossier immédiat sur minitel chez votre concessionnaire Honda Cadre Rouge.

* Contrat souscrit auprès du cabinet AMM/MPG assurances.

**ASSURANCE
CADRE ROUGE®**



HAUTEFEUILLE S.A



TRX



ATC



TL



CR



QR




XR



FL

Comparatif



125 CROSS 88 Au coude à coude!

Une fois encore la catégorie 125 cross nous garantit
le frisson maximum pour 88 avec des machines
aux performances stupéfiantes,
mais qui ont su préserver leur identité propre
et sont loin d'être fondues dans le même moule...



HONDA CR
YAMAHA YZ



SUZUKI RM
KAWASAKI KX



Pour cet essai exceptionnel —et exclusif bien sûr— nous nous sommes entourés d'un staff pléthorique et avons testé sans relâche pendant une semaine ces petits monstres sur toutes sortes de circuits différents. Et c'est aussi à cette occasion que nous vous présentons notre nouvelle formule d'essais. Avec toujours un même défi : cerner au mieux la vérité. Si tant est qu'en matière de cross, celle-ci existe !

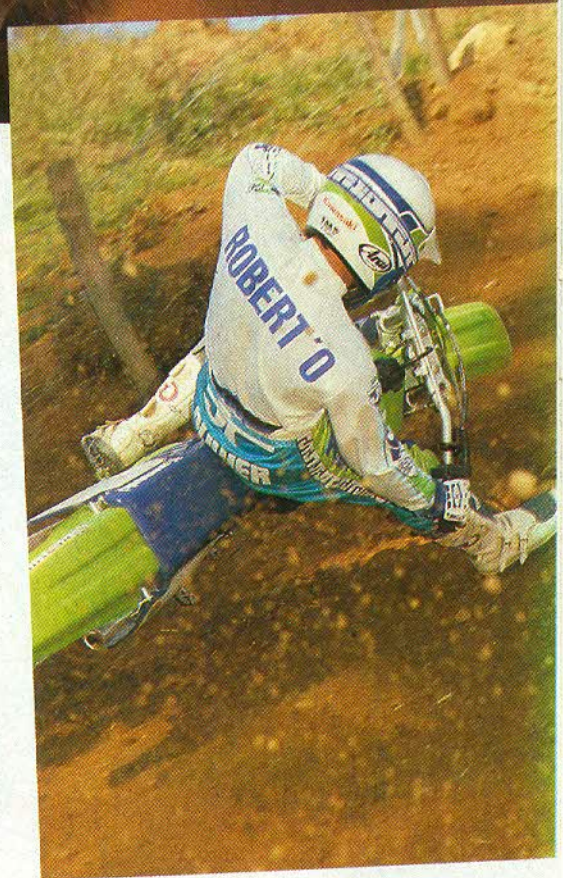
Je n'a pas été jusqu'à vérifier, mais de toute évidence le record est battu : jamais nous n'avions été en mesure de tester si tôt la production cross de la saison suivante ! Merci donc aux importateurs de s'être donné les moyens de votre information rapide (il est vrai que vous êtes leurs futurs clients...), ce qui nous a permis de travailler dans des conditions proches de l'idéal. Songez que nous fûmes plus de quinze, du top niveau au virtuel poireau de base, à nous relayer au guidon de la production japonaise 88 ! D'Arbis à Mongauzy en passant par Le Clavier, Argenton et Tonneins (que les responsables de ces clubs et de ces terrains soient mille fois remerciés), nous avons rencontré quasiment toutes les sortes de circuits possibles (durs, bétonnés, mous, sablonneux, tortueux, rapides...), sauf un réellement boueux car il n'a pratiquement pas plu. Par un heureux hasard, Thierry Picard (ex « Motocross Marketing ») cherchait pendant cette période à occuper deux Américains qu'il hébergeait entre deux cross inter. Nous les avons bien sûr accueillis avec joie. Leur noms ? Ricky Ryan (vous

Doug Dubach, Ricky Ryan et Olivier Robert (genre de staff, non ?) au guidon de la KX, une moto très homogène qui n'est pas la préférée des « top-pilotes » mais qui enthousiasme tous les autres par ses suspensions, son freinage et la facilité de son moteur. Une efficacité sans faille, sur tous types de circuits.

connaissez forcément le privé vainqueur historique de Daytona 87) et Doug Dubach, pilote « support » Yamaha en 87, spécialiste de développement et de mise au point (et de crash-tests de guidons !). Vu le marasme U.S. actuel, tous deux sont sans contrat pour 88 et on peut donc compter sur l'impartialité totale de leurs appréciations. Quant à leurs prestations photographiques, vous pouvez juger par vous-mêmes ! Secondés par les deux inters français Olivier Robert et « Sam » Maloigne, Ricky et Doug ont été très précieux. Tout comme l'ont été les nationaux et régionaux que nous avons invités à tâter du modèle 88 et qui ne s'en sont évidemment pas privés...

Le choix des motos

Aucun doute, en 125 cross la suprématie japonaise est quasi-totale dans notre pays. Jusqu'à nouvelle distribution des cartes les Cagiva restent hélas confidentielles, et les KTM ont débouché sur une désillusion en 87 dans cette cylindrée (cf. Gay, Panttila, les ISDE, etc.). Pas de regrets, donc. Yam, Honda, Kawa et Suzuk', ça suffira pour cette fois.



blanches, jantes argentées, haut-moteur gris, flexible de frein plus résistant, ancrage de pince arrière plus rationnel, maître-cylindre arrière modifié (moins de garde)...

Kawasaki : moteur inédit, avec admission directe dans le bas-carter, au travers d'un carbu Keihin de 35 mm. Une valve de plus au KIPS, filtre plus volumineux, équipé de fenêtres coulissantes, carter d'embrayage indépendant façon CR, ressorts plus costauds, fourche KYB à cartouche, piston de frein avant plus gros, nouvel amortisseur KYB avec tige renforcée, guide-chaîne secondé par une plaque en alu, réservoir plus gros, cadre peint en vert, caches latéraux bleus, guidon, moteur et jantes gris, arrière de cadre, Unitrak et repose-pieds redessinés...

La formule... 1 ?

Les motos évoluent, les méthodes d'information aussi. Notre nouvelle formule d'essai, plus détaillée, est destinée à rentrer davantage dans la nuance afin de dégager au mieux la personnalité de chaque moto. Les chapitres trop vagues ont en effet de plus en plus de mal à être sélectifs, chaque moto présentant souvent

ratages complets des constructeurs se faisant rares !... Sa vocation est davantage de servir d'instrument de chacun en fonction de ses multiples critères personnels impossibles à recenser par nos soins ! Vous qui comptez craquer sur une 125 cross 88 (bonne idée !), vous avez donc votre part de boulot dans ce comparatif. Ce qui ne signifie en rien qu'on n'assume pas le nôtre ni qu'on s'est tourné les pouces !

Gueule/frime

Honda-Yam-Kawa-Suz

Le premier contact est forcément visuel... Alors, on craque ou pas ? Disons qu'on craque assez, mais pas réellement plus pour l'une que pour les autres. Nous avons affaire à quatre machines jolies, bien présentées et bien proportionnées. La KX est sans doute la plus voyante, mais elle a un « mauvais côté » du fait de son mono-radiateur et c'est aussi la plus décriée quant à ses choix de couleurs (cadre vert, panneaux bleus, moteur gris...). A noter donc que 88 est bien « l'année des couleurs » puisque les constructeurs, généralement prudents sur ce plan, ont innové (Honda 100 % rouge,



Ce qui a changé

Yamaha : cylindre (power-valve abaissée), boîte à clapets plus large, pot plus épais, axe de boîte et embrayage renforcés (un « skeud » de plus), fourche (KYB) à cartouche, frein arrière à disque, frein avant plus grand, nouveau guidon (alleluia), nouvel amorto (toujours sous licence Ohlins), moteur peint en gris, jantes argentées, repose-pieds améliorés, etc.

Suzuki : frein arrière à disque, boîtier de filtre agrandi, diagrammes revus, admission rallongée, carbu Mikuni à boisseau plat spécial, courbe d'allumage modifiée, couvercle d'allumage en magnésium, embiellage allégé, nouveaux rapports de boîte, deux disques de plus à l'embrayage (dont le mécanisme est revu), pot et silencieux redessinés, pompe à eau améliorée, kick en alu, raccourci, Full Floater (encore modifié et monté sur paliers à aiguilles, fourche (KYB à cartouche) actualisée, amortisseur (KYB piggyback) de même...

Honda : diagrammes revus, ATAC ouvrant 1000 tr/mn plus tôt (à 7500 tr/mn), nouveau matériau de clapets, admission plus courte, piston et cage à aiguilles plus costauds, passage d'eau amélioré, cadre renforcé au niveau du support de bras oscillant, repose-pieds redessinés, nouvelle fourche Showa (toujours à cartouche) avec valves Delta et bagues alumite, qu'on retrouve aussi sur l'amortisseur. Disques de frein plus ajourés, présentation 100 % rouge, plaques

des points forts et des points faibles à l'intérieur d'un même poste, le tout s'équilibrant pour donner en général un chapelet d'égalités tel que le moindre point glané çà ou là, parfois sur un détail, suffit à faire la décision au tableau récapitulatif. On a beau par ailleurs clamer que celui-ci ne saurait suffire à se forger une opinion, trop de gens lui accordent de l'importance, et ce au détriment de la lecture « intelligente » de l'essai. D'où l'idée de bannir les points, remplacés par des dessins très expressifs sur la qualité des prestations de chaque moto dans chaque domaine particulier. Classer les motos par rapport à une échelle imagée (« super », « dans le coup », « potable », « gouffre ») plutôt que les unes par rapport aux autres nous a paru d'ailleurs au passage plus logique et plus juste (il ne suffit pas d'être la meilleure sur un poste pour y exceller vraiment dans l'absolu). L'essai de motos appelées à un usage aussi vaste que des cross (pilote bon, moyen ou débutant, « technique » ou « bûcheron », circuits durs, rapides, boueux, sinueux, mous ou sablonneux, cross, endurance, « piratage » enduro ou encore balade, etc. !) requiert selon nous plus d'information, moins de comparaison terre à terre. Ce qui ne l'empêchera évidemment pas — au contraire même — d'être sélectif, précis, rigoureux, impitoyable à l'occasion. Sans concession donc, sans complaisance, sans parti-pris évidemment, mais avec humilité. Il ne doit pas en effet donner de verdict implacable quand celui-ci n'existe pas, les

moteur Yam gris, etc.). Sauf Suzuki, mais la RM reste une fort plaisante moto. Egalité, avec un bon niveau d'ensemble.

Le sérieux

Yam-Suz-Honda-Kawa

Encore une rubrique traditionnelle. Importante, car on y traite de la finition, de l'équipement, de la qualité générale de fabrication (donc de la résistance à l'usure et au vieillissement) et même de l'évolution par rapport au modèle précédent. Voyons ça de plus près... Les reines de la finition sont la CR et la KX, chez lesquelles on note un minutieux souci du détail. Mais on est entre japonaises, et l'écart avec les autres est très minime. Question équipement, c'est quasiment aussi du kif-kif : fourche à cartouche, disque arrière, pneus corrects (K 495 pour le dur chez Suzuki, Sandcross chez Yam, K 990 mixtes chez les autres), plastiques convenables, on retrouve ça partout. A noter que les plaques à numéros blanches (CR, KX, YZ) c'est chouette mais ce n'est pas réglementaire. Chacun devra bidouiller ses propres plaques (ouïe) ou, mieux, acheter de l'accessoire spécialisé (Tecnosel et Cie). Chez Suzuki les plaques sont noires, mais peintes (risque d'arrachement en enlevant les numéros). C'est mieux quand même. Sur la KX, l'autocollant de réservoir sur

le côté droit se déchire vite et ruine le look de ce côté déjà délaissé... Retour à l'équipement pour signaler les carbus Keihin sur la CR et la KX : ils passent pour être le nec plus ultra. La KX est la seule à disposer d'un cylindre traité : moins d'usure (mais pas de réalésage possible). Bon point aussi pour l'amortisseur Yamaha sous licence Ohlins : c'est moins bien qu'un Ohlins mais c'est mieux que la moyenne japonaise, du moins question durée dans le temps. Tant qu'on est sur ce sujet, on ne peut que constater l'extrême fiabilité que nos quatre engins ont affichée. Etaient juste à surveiller les disques très fins chez Kawa et Honda et la valve à l'échappement chez Suzuki. Les éléments sujets à usure ou baisse de rendement étaient la selle, les repose-pieds et les plastiques chez Kawa, l'amortisseur chez Honda, la selle, le haut-moteur et le freinage chez Suzuki. A notre connaissance, RAS chez Yamaha. Constatons aussi qu'ils ont tous travaillé dans un sens souhaitable : couple, puissance et freinage chez Suzuki, suspensions et moteur chez Kawa, rigidification et amortissement de l'arrière chez Honda, freinage et position chez Yamaha sont de nature à être améliorés par les modifs 88...

La « bidouille »

Kawa-Honda 

Yam-Suz 

Accessibilité mécanique, nécessité, quantité possible de réglages et facilité de les réaliser sont les points qui nous préoccupent ici.

Notons tout d'abord que la KX et la CR sont seules à disposer d'un couvercle d'embrayage indépendant ainsi que d'un véritable arrière de cadre démontable, celui de la RM n'étant qu'un ersatz et Yamaha ne s'intéressant jusqu'ici à cette solution que sur ses machines... d'usine. Par ailleurs, les réglages disponibles sont identiques partout, à ceci près que la KYB de la RM est ajustable en détente et que les pédales de frein CR et KX sont dépourvues de limiteur de garde. Le montage des repose-pieds Kawa sur platines boulonnées permet de modifier leur positionnement à moindre difficulté si besoin est.

La « bidouille » sur un circuit, sauf pépin méca-


nique, tourne autour de quelques opérations essentielles : filtre, bougie, roues (pneus, couronne), tension de chaîne, gicleur, pignon de sortie de boîte (étant entendu que la généralisation des freins à disque dispense du nettoyage des garnitures). Examinons cela : RAS côté bougies, gicleurs et filtres. Bravo tout de même à Kawa pour son système super-clean d'aération complémentaire du filtre par temps sec (finis les trous dans le boîtier !). Les tensions de chaîne Honda et Kawa, similaires (intégrées au bras oscillant et « poussées ») sont également *clean* mais en définitive pas plus pratiques que les systèmes « tirés » Yam et Suzuki'. Dans chaque cas, deux clés sont nécessaires en plus du desserrage de l'axe. Sur la Suzuki, entre les tendeurs qui ne tiennent pas en place, les entretoises et l'axe, le remontage de la roue arrière est malaisé. Sur la Yamaha, le carbu est compliqué (des vis partout) et la recherche des bons réglages a toujours été délicate sur ce moteur, alors que les Keihin Honda et Kawa de même que le Mikuni (plus moderne) de la Suzuki réagissent notablement à un simple changement de gicleur principal ou de hauteur d'aiguille. Les pignons de sortie de boîte



Honda (petit boulon), Suzuki et Kawa (clip) sont plus pratiques que celui (gros écrou avec plaque-arrêteur). Enfin les manuels d'entretien Honda et Yamaha sont les mieux faits. Au total de tout ça, avantage KX et CR.

Le poids

Kawa-Yam-Honda 

Suz 

Nous avons pesé la CR à 96 kg, l'YZ à 97, la KX à 99 et la RM à 101. Leurs réservoirs contiennent respectivement 6,5 l., 7,5 l., 8,6 l. et 8 l. Pas besoin de sortir de math sup' pour constater : 1. que la RM est la plus lourde, les autres se tenant dans une marge étroite et 2. que la


Toujours nos petits amis ricains en train de faire mumuse, cette fois au guidon de la Honda (leur préférée en raison de sa puissance maxi détonante). La CR 125 a toujours les mêmes qualités (santé moteur, transmission, position, fourche) et les mêmes défauts (inconfort de suspension, manque de stabilité, léger « trou » à bas régime).



plus légère —la CR— pèse près de 91 kg à vide, soit 3 kg de plus que le poids-limite FIM pour les 125. Il y a deux ou trois saisons, les motos étaient en-dessous cette limite. Il va donc falloir retravailler cette question... pour 89. Précisons cependant que sur le terrain, seule la Honda paraît un peu plus légère que les autres, elles-mêmes « plumées ».

La bonne affaire

Suz-Yam-Kawa 

Honda 

Bien sûr, la Honda propose une inédite assurance responsabilité civile/défense-recours (que nous devrions tous contracter, selon la loi), incluse dans le prix de la moto. Celui-ci atteint néanmoins 24 206 F clés en main ; le prix

de l'assurance pouvant être estimé à 500 F, la CR reste sensiblement la plus chère d'autant que son kit de pièces de rechange (750 F) n'est qu'optionnel. L'YZ coûte 22 268 F clés en main (kit + 470 F), tandis que la KX est la seule à inclure le kit (estimé par Kawa à 1 296 F) dans son prix, lequel est de 23 160 F. Il devrait être possible d'obtenir la moto « nue » auprès de votre concessionnaire, si vous préférez ainsi. La RM n'étant pas disponible avant le mois de Novembre son prix reste flou, mais « à 200 F près » on nous a annoncé 22 000 F chez Suzuki-France. Cette maison communiquant en général des prix « départ Coignières », la RM ne peut être considérée meilleur marché que la KX et l'YZ, d'autant qu'on ne nous a pas parlé du moindre kit.

Le premier coup de kick

Honda 

Suz-Yam-Kawa 

Ce chapitre regroupe à la fois le démarrage —évidemment sans histoire s'agissant de 125— et l'agrément moteur au « coup de gaz », c'est-à-dire essentiellement le bruit et les éventuelles vibrations. Des vibrations il y en a un peu partout (notamment chez Kawa), quant au bruit il est à la hausse partout, surtout en phase terminale de régime-moteur (sans doute est-ce dû aux valves et chambres toujours plus « méchantes »). Cependant il est un bruit qui ressort particulièrement en selle par sa bestialité et l'excitation qu'il procure, c'est celui du Honda, sans contester le plus « rond », le plus sourd, le plus rageur. Un vrai bruit de moteur d'usine, qui participe au plaisir de conduite.

« En bas »

Yam-Kawa 

Suz-Honda 

Deux familles distinctes de moteurs à bas régimes : ceux qui reprennent d'eux-mêmes sans embrayage (KX-YZ) et ceux qui préfèrent qu'on les aide un petit coup du levier gauche (CR-RM). Nos habitués test sur route ont fait ressortir sur la Yam une reprise plus forte mais partant de moins bas que celle du Kawa. Tout en bas, à l'ouverture brutale des gaz, l'YZ s'étouffe. Mais juste au-dessus, elle arrache d'une manière surprenante pour une 125. Le RM et le CR sont très souples mais manquent de puissance en bas ; ils n'engorgent pas à l'ouverture des gaz, mais à moins de ne pas être pressé (ce qui est rare en course) il faut faire intervenir les galettes pour activer la reprise.

Au milieu

Honda-Yam-Kawa

Suz

Visiblement les constructeurs ont compris que les régimes moyens étaient primordiaux pour l'efficacité et le pilotage moderne, et ils ont mis le paquet. Les trois championnes, l'YZ, la CR et la KX, regorgent véritablement de punch d'1/3 à 3/4 du régime maxi. Ce punch, on peut sans aucun doute l'attribuer au type d'admission qu'elles ont choisi. En effet, malgré tous ses efforts et des progrès flagrants sur le modèle précédent, la RM —seule à conserver une admission par la jupe du piston— n'atteint pas leur niveau sur ce plan. Dans l'absolu, elle peut pourtant être considérée comme très puissante à mi-régime. Mais ses opposantes y sont exceptionnelles.

A fond

Honda

Suz-Kawa

Yam

A très haut régime, la Honda est véritablement avionesque. Elle est la seule à donner l'impression de donner sa puissance maxi « tout en haut », c'est-à-dire de la faire presque coïncider avec son régime maxi. A l'inverse, la Yam paraît tout donner vers les 4/5 de son régime maxi, et chuter sensiblement par la suite, ce qui la rend désagréable à utiliser en « surrégime ». Ceci ne met pas en cause la quantité de puissance maxi disponible, énorme dans un cas comme dans l'autre (léger avantage à la CR cependant). KX et RM se situent entre ces extrêmes, plus près de la Honda en ce qui concerne la faculté de prendre des millions de tours et d'y délivrer encore de la puissance utilisable (surtout la Suzuki), mais un net ton en-dessous en ce qui concerne le volume de puissance lui-même (là, la KX reste supérieure à la RM).

Coffre/patate

Yam-Honda

Kawa

Suz

Singulièrement sur une 125, la résistance à la pleine charge (côte, terrain mou, pilote lourd) est indispensable pour compléter la puissance. C'est le « coffre » du moteur, son couple, sa patate quoi ! Disons donc que l'YZ et le CR ont carrément de la patate, et que pour les « asseoir » il en faut beaucoup. Un peu plus en tout cas que le KX, et nettement plus que le RM, lequel marque ici encore son handicap face aux moteurs à admission dans les bas-carter. Tant que le sol est porteur, ce RM marche du feu de Dieu, mais dans le mou il exige d'être cravaché pour jouer davantage de sa puissance (correcte) que de son couple (inférieur). En cela il est plus proche de l'idée que l'on se fait d'une 125 classique, idée qui est en train d'être anéantie par cette nouvelle génération de moteurs...

Ça baigne dans l'huile ?

Suz

Kawa-Honda

Yam

La transmission est un élément fondamental du plaisir de conduite mais aussi de l'efficacité d'une 125. C'est à elle que revient la charge d'emmener puis de maintenir le moteur dans sa plage d'utilisation la plus efficace, une plage

qui reste étroite même si, on vient de le voir, les huitièmes de litre modernes sont étonnamment versatiles. D'où l'importance d'un embrayage aussi progressif que possible, désaccouplement au maximum même à pleine charge, une boîte qui devra être de son côté ultra-rapide et maniable. Eh bien sachez que la Suzuki remplit au mieux, comme dans du beurre, ce cahier des charges compliqué. L'embrayage de la Honda est aussi bon que le sien, mais il arrive que le passage 1ère/2e « accroche » un peu. Chez la Kawa — par ailleurs un peu plus brutale d'embrayage— on passe facile de 1 en 2 même en montée dans les trous, mais sur les derniers rapports à haute vitesse il faut parfois s'appliquer davantage. L'embrayage de l'YZ manque de progressivité par rapport aux autres, la boîte ne rattrapant pas les choses puisqu'étant la plus dure et la moins « vivace » du lot. Par ailleurs, la course du sélecteur est trop longue entre 1ère et 2e, ce qui peut conduire à se retrouver accidentellement au point mort. N'en déduisez pas que cette transmission est problématique, c'est faux (sinon elle

aurait un petit sigle « roue avant », ce qui n'est pas le cas). A l'échelle d'une saison, le Yamahiste ne doit même pas y prêter attention. Mais dans le cadre du comparatif (et c'est là son intérêt), les autres se montrent plus agréables, voilà tout.

Le « fun »

Suz-Honda

Kawa

Yam

Le plaisir dispensé par un moteur, qui est selon nous un facteur de choix important, dépend avant tout de la qualité de sa courbe de puissance. Progressives à souhait, très régulières et sans palier trop marqué, celles de la CR et de la RM sont remarquables. Ces moteurs sont élastiques, répondent sans mollesse mais aussi sans





Dubach et « Sam », deux stylistes au guidon de deux motos très différentes, la Suz' et la Yam. En solo, Doug a joué les Tarzan avec l'YZ, une moto qui, bien sûr, grimpe aux arbres grâce à un « coffre » imparable dans les moyens-hauts régimes... Tout à fond, en revanche, elle régule. La partie-cycle est un modèle de stabilité, et la position est enfin bonne d'origine. La transmission pourrait être plus docile.

débordements au « coup de gaz » ; c'est un régal de jouer avec eux. Le KX est également très plaisant, mais ses transitions sont légèrement plus brutales, et il s'avère un peu « plat » à haut régime. Le comparatif révisé donc assez fondamentalement les impressions de l'essai individuel... La courbe la moins régulière est celle de la Yamaha, peu progressive en bas et chutant brutalement au-delà de son régime de puissance maxi. Délibérément tournée vers l'efficacité, l'YZ perd un peu de « fun ».

Holeshot ?

Honda



Suz-Kawa-Yam



Aucune moto ne peut vous garantir le holeshot, mais rassurez-vous dans ce lot aucune ne fait non plus de vous un « starter » battu d'avance ! Deux motos sont faciles à emmener au départ, grâce à la progressivité conjointe de leur embrayage et de leur courbe de puissance, sans oublier la spontanéité de leur boîte. Ce sont la CR et la RM. Seulement cette dernière est moins puissante, ce qui est tout de même un handicap. En tout cas, sûr que si vous arrivez à ne pas trop cabrer en lère avec la CR et passez convenablement vos vitesses par la suite, vous serez dans le coup en bout de ligne droite. Bien sûr, il en va de même avec la Yam également surpuissante, mais avec elle vous devrez faire preuve d'un doigté et d'une oreille vraiment adaptés à sa courbe de puissance très particulière. Moins délicate mais aussi moins explosive, la KX est à classer dans le bon paquet.

On est bien dessus ?

Yam



Honda-Kawa-Suz



Le judicieux changement de guidon opéré cette année est une vraie bénédiction pour l'YZ. Avec celui-ci, on se trouve installé naturellement, le contrôle de la direction est impeccable et la mobilité sur la moto sans histoire. Par ailleurs, RAS du côté des commandes. Chez chacune des autres, il y a quelque chose qui cloche : la Honda est super côté position et commandes (la meilleure même sans doute) mais le pot chauffe désagréablement le genou droit, quand il ne « pourrit » pas carrément le haut de la botte et le renfort du pantalon ! Y'a du boulot pour les fabricants de pots, car au prix où sont les fringues ça vaudra le coup de craquer pour un échappement les épargnant ! Chez Suzuki, le problème vient de la selle, dont le rembourrage est trop mou devant et ridiculement limité derrière. Cette selle étant au passage un peu basse par rapport au guidon (d'un dessin correct), y'a donc cette fois du boulot pour les fabricants... de selles ! Chez Kawa, le problème est d'une moindre ampleur puisque l'accusé est le guidon haut et recourbé vers l'arrière qui, conjugué au té supérieur dont les potences (intégrées) sont localisées très en retrait, donne un ensemble peu propice au pilotage moderne « groupé sur l'avant ». En installant un guidon de forme CR 87 (ce dont nous ne nous sommes pas privé) on améliore très nettement les choses. L'idéal serait sans doute d'installer le té supérieur des 250 et 500 KX, té dont les potences sont montées sur silent-blocs et « retourna- bles » ce qui donne un bien plus grand choix en matière de position. A part ça, tout va bien côté commandes pour cette KX, et la RM aussi. Signalons juste que seules ces deux-là disposent d'un réglage de garde de frein arrière, leurs concurrentes se contentant d'un réglage de hauteur de la pédale.



Bien suspendue ?

Kawa



Yam-Suz



Honda



Après avoir hésité à distinguer la fourche de la suspension arrière, nous avons décidé de maintenir un seul chapitre pour les deux : les suspensions constituent en effet un ensemble cohérent, ensemble devant travailler dans l'accord le plus précis possible, ce qui est difficile lorsqu'un des deux « partenaires » défaille. Bref, celle qui trouve grâce à nos yeux, c'est la KX. Sa fourche KYB, sans qu'on sache nécessairement bien pourquoi, fonctionne avec nettement plus de douceur que les autres KYB (YZ et RM), notamment à la retombée des sauts les plus brutaux. Qui plus est, elle est associée à un Unitrak remarquable de guidage (il avale les bosses verticalement, sans chercher à les contourner) et de confort dans les grands chocs. Bien sûr on ne peut pas encore parler de perfection, néanmoins pour du matériel de (grande) série les prestations sont remarquables. Chez Yam et chez Suzuki, l'accord est également bon, mais le confort est un cran en-dessous de chez Kawa. Particularité : la Yam réagit d'autant mieux qu'on charge pas mal l'arrière, les pilotes de grande taille se trouvent donc généralement mieux à son guidon. La RM perd donc son leadership dans le domaine de la suspension : à force de changer ce Full Floater, on se demande si les ingénieurs « jaunes » l'améliorent réellement à chaque fois ! Ou alors, il est le meilleur étalon du progrès des autres... Quoi qu'il en soit, il reste une excellente valeur au *box office* des monoshocks, et à l'autre bout la KYB fait excellentement son job. La Honda se trouve reléguée en bout de peloton et pourtant sa Showa est presque aussi bonne que la KYB de la KX, en tout cas plus confortable en hydraulique que celles des deux autres. Oui mais, et ça n'étonnera personne puisque le « Delta Pro-link » a été réservé cette année à la 250, à l'arrière le confort n'est toujours pas au rendez-vous, malgré une apparente amélioration de l'amortissement dû au nouvel amortisseur. En s'appliquant bien (et tant que l'amorto est neuf), on peut traverser efficacement un champ de bosses à l'accélération. Mais — la santé du moteur obligeant — le contrôle de cette suspension cherchant plus qu'une autre à contourner les bosses — et donc à réagir latéralement — s'avère plus éprouvant pour le pilote. On peut bien sûr s'en accommoder — voir les chiffres de vente ! — mais lorsqu'on monte sur une KX la différence est directement palpable au niveau du fondement... Une remarque de plus à propos des KYB à cartouche : selon les constructeurs elles nécessiteraient un type d'huile particulier. Yamaha et Suzuki en ont donc fait rentrer sous leur propre marque, la « Yamabule » coûtant d'ailleurs une fortune. Il faudra par conséquent déterminer si une huile classique très fluide (because cartouche) peut convenir ou non.

Elle tient le parquet ?

Yam



Suz-Kawa



Honda



La géométrie la plus manifestement tournée vers la stabilité est celle de la Yam. Vous ne prendrez pas cette moto en défaut de guidonage ni bien sûr de « saucissonnage », même si vous enfilez de rapides sections défoncées à vitesse « Van de Berkesque » ! Un rail. Mais la KX et la RM sont loin de démeriter. Tout juste se permettent-elles de légères réactions de guidon lors de passages « extrêmes ». Certainement pas de quoi se faire peur, mais la Yam est devant. Et la Honda... derrière, tant sa géomé-

trie, elle, est manifestement tournée vers la maniabilité. Au guidon de cette machine, que voulez-vous, on sent tellement qu'elle aime tourner qu'on se sent moins en sécurité ! Plus sérieusement à haute vitesse la CR « secoue le prunier » davantage, et il lui arrive même parfois de guidonner, ce qui ne peut lui permettre de brigner le haut du tableau. Sans pour autant, bien sûr, en faire un engin dangereux, simplement moins sécurisant.

Elle vire bien ?

Honda



Suz-Yam-Kawa



Ça y est, la Honda revit. Evidemment. Quelle vireuse exceptionnelle ! Basse, d'apparence courte et d'une précision diabolique, c'est elle qui se jette le mieux dans les épingles. Mais les autres n'en restent pas moins des 125 pour autant, c'est-à-dire qu'elles virent naturellement bien. La RM nous a paru la moins précise de l'avant à l'entrée des virages, mais elle vire parfaitement en appui. La Yam est handicapée dans les appuis type ornières un peu profonds par une largeur de cadre plus importante (+ 2 cm) en-dessous du moteur, et un pot trop bas côté droit. Résultat : il arrive parfois qu'en

pleine attaque dans l'ornière la moto se « tanque » brutalement soit sur le cadre, soit sur le pot. Cette réserve faite, l'YZ vire impeccablement en virages « normaux ». La Kawa est handicapée d'abord par son guidon (mais avec un CR les choses sont radicalement transformées), et puis aussi quelque part par sa longueur, sa hauteur et sa relative largeur de réservoir (c'est la moto la plus imposante des quatre). Bref, trois très bonnes vireuses, et une super-vireuse.

Elle freine ?

Kawa-Honda-Yam



Suz



Là, il faut relativiser les choses. Au « feeling », les commentaires émis tout au long de l'essai plaçaient la KX — surpuissante, à la limite trop brutale sur le sec — devant la CR — toujours idéale, puissante, progressive et « dosable » —, la Yam — sans reproche mais sans louange excessive non plus — et enfin la Suzuki, trop spongieuse de l'avant et plus progressive que réellement puissante de l'arrière. N'oublions pas cependant qu'on parle de 125 pesant même pas 100 kg et équipées de deux disques ! Autant dire que KX, CR et YZ ne peuvent vraiment pas être séparées sur ce chapitre, tant elles





freinent toutes très fort. De même, peut-être notre RM connaissait-elle juste un problème de purge ou de plaquettes, et une autre RM aurait-elle pu contrecarrer cette impression moins bonne qu'elle a laissée. S'agissant d'un étrier à double piston et d'un disque de bon diamètre, on peut même remplacer le « peut-être » par un « sans doute ». Mais nous sommes bien obligés de juger sur pièces. De toute façon, même notre RM d'essai freinait tout à fait suffisamment.

Sur les grands boulevards

Yam-Kawa-Suz



Honda



En résumé, lesquelles de ces motos sont plus particulièrement recommandables sur circuits rapides et durs voire caillouteux genre « sud » ? La Yam bien sûr grâce à sa fabuleuse tenue de cap et sa puissance, mais aussi la Kawa tenant bien le parquet et dont le moteur est plus disposé à « travailler » dans les hauts régimes. Sur sol porteur, la Suzuki est également très rapide, et son moteur miaulant à souhait se conjugue à sa bonne stabilité et ses suspensions pour en faire l'égale des autres. La CR est paradoxale : son moteur extraordinaire devrait lui permettre de prendre l'avantage, mais sa suspension et sa tenue de cap travaillent en sens inverse. Elle est donc à placer un cran en-dessous des autres.

Tourniquets

Honda



Suz-Kawa



Yam



« Réponse » moteur maximale, maniabilité extra, la CR est évidemment la reine des circuits techniques et sinueux. La Suzuki et la

Kawa ne sont cependant pas loin de l'égaliser : la RM partage avec elle une courbe de puissance très régulière et une excellente transmission, tandis que la KX s'accommode elle aussi très bien du pilotage vif et improvisé de rigueur sur ce type de terrain. Cependant la KX est un peu plus délicate à contrôler à l'accélération et n'est pas une « vireuse » aussi naturelle que la CR, tandis que la RM freine moins fort et s'avère moins précise que la rouge. On peut bien entendu être compétitif sur un « tourniquet » avec une YZ, mais la dépense d'énergie sera supérieure principalement du fait d'une courbe de puissance moins progressive et d'un étagement de boîte faisant qu'on hésite souvent entre le rapport supérieur et l'embrayage ou au contraire le rapport inférieur dans les virages. La fermeté de la boîte et les frottements du cadre par terre n'aident pas non plus la Yam dans un tel environnement. Des handicaps insurmontables, mais plus de risques de fautes tout de même.

Dans le « mou »

Kawa-Yam-Honda



Suz



Le « mou », qu'il soit terre, sale ou boue, a pour caractéristique de manger de la puissance. Rien d'étonnant donc à ce que la RM, moins pourvue en couple que les autres, se trouve en retrait. Pour le reste il est important aussi de pouvoir rouler en surséjour, ce qui n'est pas le point fort de la Yam. Oui mais dans le sable sa tenue de cap fait merveille ! Les suspensions de la Honda se montrent bien meilleures sur sol mou, et ne constituent donc pas un handicap. En grande courbe dans le sable, elle se montre en revanche moins à l'aise et veut toujours « resserrer » plus que son pilote. La KX freine trop brutalement dans le gras et ne se rattrape pas aussi bien que la Honda en cas de glissade. Bref, au total, aucune des trois n'est parfaite mais toutes sont bonnes dans le « mou ».

Enormes progrès sur le modèle précédent chez Suzuki : plus de punch à moyen régime, meilleure réponse en bas et bonne puissance « en haut ». Mais le manque de couple dans l'ensemble est sensible par rapport aux moteurs à admission directe.

SOS fatigue

Kawa



Yam



Suz-Honda



Il suffit de se placer sur le bord d'un terrain pour constater qu'à partir de la mi-course — et bien souvent plus tôt encore — les pilotes sont fatigués. Beaucoup n'ont alors cure de la puissance maxi de leur moto, ils roulent assis, les bras ballants, n'ont aucune envie d'aller chercher l'embrayage et n'hésitent même souvent pas à faire l'économie d'un changement de rapport dès que possible. Dans de telles conditions, la hiérarchie des motos n'est plus la même. La Kawa, facile de partout, confortable et docile, s'avère alors la partenaire la plus conciliante. La Yam, toujours plus brutale mais néanmoins gorgée de couple, reprendra bien en bas. Ce qui ne dispensera pas « d'enquiller du rapport » si on ne veut pas plafonner stupidement. Moins économique donc. La Suzuki et la Honda, de toute façon les plus avides d'embrayage, cumulent chacune un autre défaut : sur la Honda c'est la suspension qui punit le pilote fainéant restant trop assis, sur la RM c'est la selle qui s'en charge !

En championnat

Yam-Honda-Kawa



Suz



Ce qu'il nous faut ici, c'est de la performance maxi et de l'efficacité. Chacune fait donc valoir pas mal d'arguments : la Honda le brio supé-

rieur de son moteur, la Kawa son homogénéité et la Yam son efficacité patente. La RM, très agréable aussi en course, souffrira juste d'un potentiel-moteur légèrement inférieur. Globalement, sur l'ensemble des circuits qu'il est possible de rencontrer, les qualités et défauts des partie-cycles s'annulent pratiquement selon nous.

Conclusion(s)...

Au terme de cet essai, quelles sont donc les conclusions ? Sur les moteurs, deux familles principales, qui coïncident d'ailleurs avec les options « carrée » (CR-RM) et « super-carrée » (KX-Yam). Les moteurs carrés présentent une courbe de puissance très régulière, très « 125 », sans gros « temps forts », ils sont très agréables à utiliser mais requièrent une aide de l'embrayage « en bas ». A hauts régimes, ils sont en revanche plus à l'aise que les super-carrés, ceux-ci reprenant plus fort en bas et se comportant à la limite comme des plus grosses cylindrées. Par-delà ces classifications, les moteurs à admission directe dans les bas-carters confèrent de toute évidence plus de « coffre » à

leurs détenteurs. Il est paradoxal que Suzuki, précurseur en la matière (double admission quand tout le monde se contentait de la traditionnelle « juge de piston »), soit revenu en arrière au moment où les autres choisissaient l'admission dans les carters. Une erreur d'ores-et-déjà avouée puisque le proto RM 89 vu aux mains de Kehoe (GP des USA) et Hannah (Nations) s'alignera sur cette option technique. En attendant, il ne faut évidemment pas enterrer ce moteur RM classique sur lequel le travail effectué nous a réellement surpris par l'ampleur de son efficacité. Pour le reste, la partie-cycle — déjà excellente — reste au top, et le disque arrière est le bienvenu. Mis à part une selle ratée (et ce depuis plusieurs années), peu de choses donc à reprocher à cette moto attachante et plaisante à rouler, qui saura dans bien des cas se montrer efficace, le tout pour un prix dans la norme. L'YZ est incontestablement une moto à caractère, la plus « virile » du lot, avec un punch détonant mais bref. Bien armée pour être la plus facile grâce à son couple, elle ne l'est en fait pas du fait de sa courbe de puissance assez particulière et de sa brutalité. Son efficacité ne saurait cependant être mise en doute, surtout une fois son pilote adapté à son

style de puissance. Si le pilote en question est déjà Yamahiste, le boulot en est d'autant facilité puisque les caractéristiques de l'YZ étaient déjà similaires en 87 ! La puissance a cependant été augmentée et saupoudrée en favorisant un peu plus les moyens/hauts régimes. Un choix qui ne peut que contenter les habitués de la marque. Ceux-ci — et les autres — ne manqueront pas non plus de noter les apparitions saluaires d'un guidon adéquat, de la fourche à cartouche et du frein arrière à disque, lesquels ajoutés aux traditionnelles qualités de stabilité de l'YZ paraissent notablement le tableau. Le prix restant compétitif, il n'y a pas de raison que la « championne du monde » ne recueille pas les fruits de « l'effet Van de Berk ». De son côté, Honda nous a surpris en travaillant principalement sur cette moto... les points déjà reconnus comme forts sur le modèle 87 ! Cela nous vaut un moteur fantastique, dont le potentiel pour qui sait l'exploiter est le plus élevé du lot. D'aucuns jugent ce point prépondérant sur n'importe quel autre en 125. C'est sans doute vrai, il n'empêche qu'au vu de l'amélioration apportée sur la 250 par le « Delta Pro-link », on aurait aimé pouvoir le juger sur cette 125 qui, faute de cela, conserve une géométrie très

	HONDA 125 CR	SUZUKI 125 RM	KAWASAKI 125 KX	YAMAHA 125 YZ
Moteur				
Alésage X course ; cylindrée	54 X 54,5 mm ; 124,8 cm ³	54 X 54 mm ; 123 cm ³	56 X 50,6 mm ; 124 cm ³ (traitement électrofusion)	56 X 50 mm ; 123 cm ³
Système échappement	chambre ATAC	volet AEC	valves + chambre (triple KIPS)	Power-valve (YPVS)
Admission	directe bas-carters	jupe du piston	directe bas-carters	directe bas-carters
Puissance maxi (constr.)	37 ch à 11 000 tr/mn	35,5 ch à 11 500 tr/mn	34,8 ch à 11 500 tr/mn	37,4 ch à 11 250 tr/mn
Couple maxi (constr.)	2,44 kgm à 10 500 tr/mn	2,32 kgm à 11 000 tr/mn	2,33 kgm à 9 500 tr/mn	2,53 kgm à 10 000 tr/mn
Carburateur	Keihin 34 mm	Mikuni 35 mm	Keihin 35 mm	Mikuni 34 mm
Boîte/démultiplication	6 rapports 13/51	6 rapports	6 rapports 12/47	6 rapports - 13/50
Partie-cycle				
Fourche	Showa 43 mm à cartouche, déb. 305 mm	KYB 43 mm à cartouche, réglage détente	KYB 43 mm à cartouche déb. 300 mm	KYB 43 mm à cartouche, déb. 305 mm
Suspension AR	Pro-link ; amort. KYB, déb. 310 mm	Full Floater ; amort. KYB « piggyback »	Unitrak, amort. KYB « piggyback », déb. 330 mm	monocross ; amort. type Ohlins, déb. 315 mm
Freins	AV : disque double piston, 240 mm AR : disque 215 mm	AV : disque double piston 240 mm AR : disque 220 mm	AV : disque mono-piston, 250 mm AR : disque 220 mm	AV : disque double piston 230 mm AR : disque 220 mm
Pneus	Dunlop K 990	Dunlop K 495 2,75-10 : AR	Dunlop K 990	Pirelli Sandcross
L x l x h	2 135 X 825 X 1 230 mm	2 130 X 815 X mm	2 150 X 815 X 1 170 mm	2 135 X 850 X 1 240 mm
Empattement/garde au sol	1 450/355 mm	1 445/360 mm	1 465/380 mm	1 450/350 mm
Hauteur de selle/réservoir	930 mm/6,5 l	950 mm/8 l	950 mm/8,6 l	935 mm/7,5 l
Poids vérifié à sec	91 kg	94,5 kg	92 kg	92 kg
Prix/disponibilité	24 206 F clés en mains assurance comprise/immédiate	environ 22 000 F/ novembre kit + 750 F	23 160 F clés en mains kit inclus (1 300 F)/immédiate	22 268 F clés en mains kit + 470 F/immédiate
Importateur	Honda-France	Suzuki-France	KMF	Sonauto



typée favorisant la maniabilité au détriment de la stabilité. Evidemment, le tableau n'est pas noir et la qualité de la fourche, du freinage et de la position font de cette partie-cycle un enchantement sur circuits sinueux. Reste le prix, élevé en dépit de la responsable et judicieuse initiative de l'assurance comprise. Vous pouvez toujours vous dire que c'est là le prix du meilleur moteur, et que c'est toujours moins cher qu'un kit ou une préparation chez une autre !

Enfin, Kawasaki doit être salué pour avoir réussi un joli coup avec l'inédite 125 KX 88. D'emblée, cette machine s'affirme comme étant d'une homogénéité sans faille, et d'un excellent niveau de performances ce qui la rend difficile à battre au crible d'un comparatif ressasant à plusieurs reprises qualités mais surtout défauts des machines qu'on y soumet... La 125 KX est la plus à même de satisfaire différents types d'utilisateurs, sur différents types de circuits, c'est là sa force. Ce qui ne signifie pas qu'elle constituera à tout coup le choix le plus potentiellement efficace : celui-ci pourra tout aussi bien être parfois l'YZ, parfois la CR et parfois même la RM. Mais le boulot du comparatif est de mettre en exergue le côté « universel » des motos, pas de vous conseiller de les acquérir toutes ! ■

Conception et tendance techniques comparables sur nos quatre 125 cross japonaises : moteurs à admission directe (sauf la RM), pots à droite, deux disques, fourches à cartouche, etc. La KX se signale par son mono-radiateur.

Et voilà le travail...

	Super 	Dans le coup 	Potable 	Gouffre 
	Honda CR	Suzuki RM	Kawa KX	Yamaha YZ
Gueule/frime				
Le sérieux				
La « bidouille »				
Le poids				
La bonne affaire				
Le premier coup de kick				
« En bas »				
Au milieu				
A fond				
Coffre-« patate »				
Ça baigne dans l'huile				
Le « fun »				
Holeshot ?				
On est bien dessus ?				
Bien suspendue ?				
Elle tient le parquet ?				
Elle vire bien ?				
Elle freine ?				
Sur les grands boulevards				
Tourniquets				
Dans le « mou »				
SOS fatigue				
En championnat				



Honda CR



Suzuki RM



Kawasaki KX



Yamaha YZ