

Moto Revue

1 poster géant : Uncini...
et 3 autres : Tournadre,
Nieto, Lejeune

Comparatif :
500 Fior de GP
contre 500 Suzuki RG

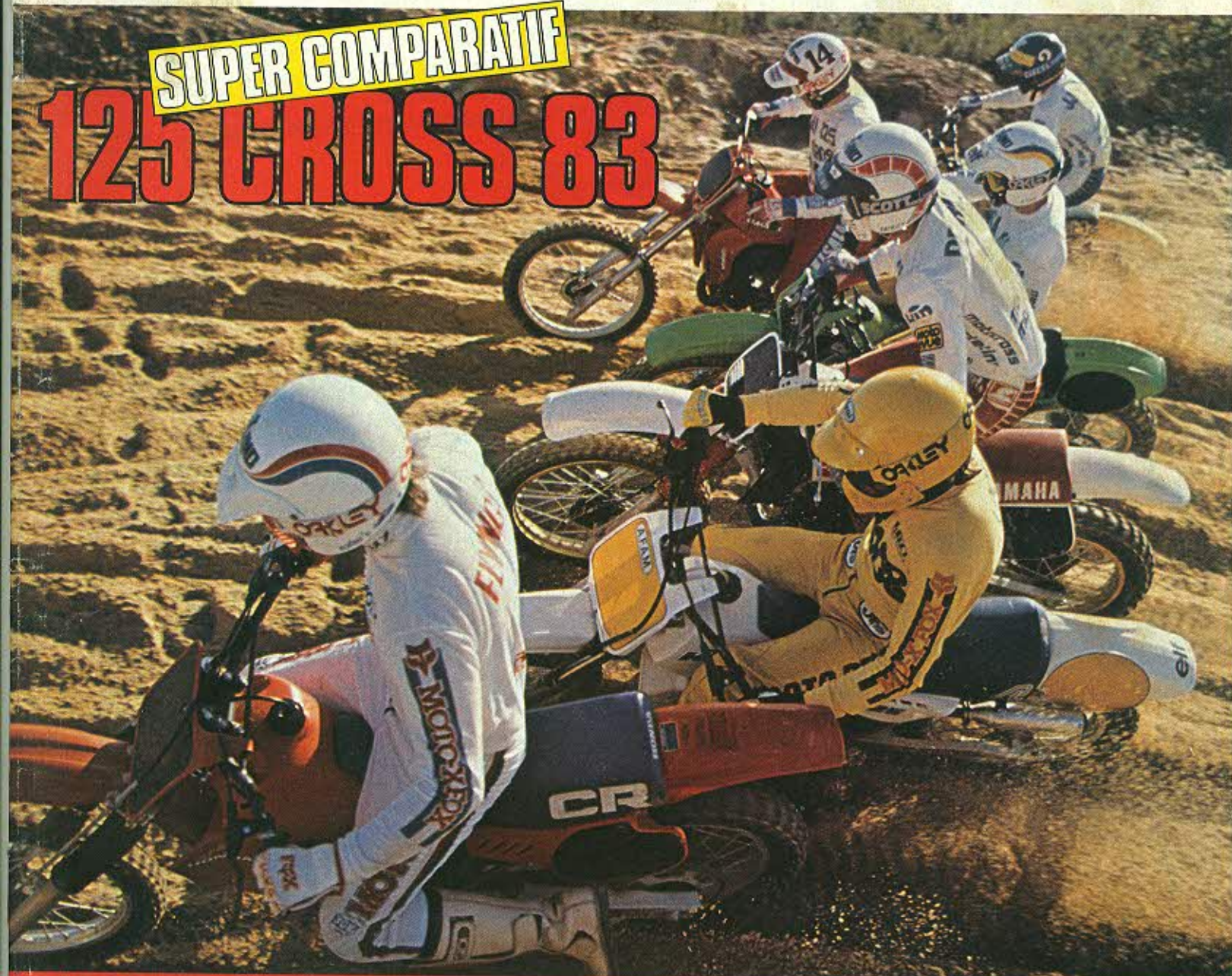
Rencontre...
avec les cerveaux de Honda

Nouveauté : Kawa 650 F3

N°2582 - jeudi 25 nov. 82. 9 F 70 FB - 4 FS

SUPER COMPARATIF

125 CROSS 83



HONDA. YAMAHA. SUZUKI. KAWASAKI. KTM. CAGIVA.
avec: BRUNO, LEJEUNE, FURA, PERRIER et FLYIN'V ...

1975



1976



1977



1978



1979



1980



1981



1982



Suzuki préconise Shell pour un meilleur rendement de votre moteur.

A CROIRE QUE LE TITRE 125 A ETE CREE POUR NOUS.

Et de 8!
Pour la 8^e fois consécutive, SUZUKI remporte le championnat du Monde de Cross en 125. Depuis que le titre existe, il n'a jamais échappé à la marque. Un record absolu.
Mais Eric Geboers n'a pas été le seul à monter sur le podium en 82, Brad Lackey lui aussi, en 500 cc apporte la victoire à SUZUKI devant une autre SUZUKI, celle d'André Vromans.
Face à l'évident verdict de la compétition, une seule conclusion s'impose : Plus que jamais le cross, c'est SUZUKI.

Champion du monde 125 et 500 cc.

SUZUKI

du pep's dans votre vie.

IMPORTATEUR PIERRE BONNET. 39, RUE DE LA BELLE FEUILLE
92100 BOULOGNE - Tél. : 604.32.20
Catalogue contre 9 F en timbres



YAMAHA YZK

KTM PL LC

CAGIVA WMX

SUPER COMPARATIF

125 CROSS 83

CHOIX DIFFICILE

Cette année, elles arrivent très tôt, les 125 cross ! Le choix sera difficile, tant leur diversité de personnalité cache...une uniformité de qualité et de compétitivité.



KAWA KX

SUZUKI RMD

HONDA CR

folles, les guêpes!





Les deux « super stars » des 125 cross 83 : la Yamaha YZ « K » et la 125 Honda CR. Elles se détachent irrésistiblement du lot, avant tout grâce à leur absence quasi-totale de défauts. Patrick Perrier (en haut) et Flynn V (en bas) ont apprécié.



Le « virage technique » est définitivement négocié par l'ensemble des 125 cross. En regroupant l'élite de la catégorie, on se retrouve avec six « liquides », bien sûr, et six monoshocks... Des machines « adultes », entendez par là des modèles plutôt ajustés que fondamentalement transformés par rapport à la saison passée. Mais « adulte » ne signifie pas triste ! Les 125 cross 83 sont plus professionnelles, d'une efficacité globale redoutable, mais elles ont su rester comme on les aime : pétillantes, amusantes à conduire, un peu sauvages... Toujours folles, les « guêpes » !

Le pourquoi du choix

Voici donc revenu le temps des grands comparatifs cross... Celui des 125 est traditionnellement le plus important, vu la popularité de cette catégorie. Au départ de chaque comparatif, un choix. Par chance, cette année, « elles » sont là tôt. Ce qui nous a permis de réaliser notre idée : essayer l'élite des 125 cross, dès fin novembre, pour faciliter votre choix.

L'élite des 125 cross... c'est finalement assez vite vu. Les japonaises, bien sûr. Les plus populaires, elles représentent un pourcentage énorme du plateau. Yamaha YZ, Honda CR, Suzuki RMD et Kawasaki KX seront donc de la partie. On ne reviendra pas spécialement sur elles au départ, car toutes ont été présentées individuellement dans *Moto Revue* ces dernières semaines... Côté européen, on se limitera à l'élite, comme prévu. Et l'élite, c'est d'abord la KTM, championne de France pour commencer (avec Yannig Kervella), et, de plus, sérieusement remaniée au Salon. La 125 PL LC perpétue la tradition des 125 KTM, toujours populaires en France et toujours au top-niveau dans les championnats nationaux.

Et puis, difficile d'imaginer un comparatif 125 cross sans un représentant de la fabuleuse « école italienne », d'une vitalité unique en Europe (face au « clan japonais »), tant côté machines que pilotes. Plutôt que la Gilera, remarquable comme on sait au niveau grand prix (vice-championne et troisième du « mondial » !) mais qui n'a pas encore confirmé en série — et en France — ses qualités, nous avons choisi la Cagiva, réellement implantée sur notre marché grâce à un effort remarquable depuis deux ans. Jamais une 125 Cagiva ne nous a déçus lors d'un essai, fort au contraire... Et là aussi, du nouveau, avec un modèle né de la collaboration Cagiva-TGM. N'hésitons plus : Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, KTM et Cagiva, on a bien là l'élite des 125 cross... et le bon choix pour le coureur. Cela dit, entre Ancillotti, Gilera, SWM, Portal, HVA, Kramer, Derbi ou autres, votre excentricité a encore de la place pour s'exprimer !

Super-motos ? Super-pilotes !

Pour essayer ces super 125 cross, il fallait des super-pilotes, tradition oblige. C'est pour cela qu'on s'est offert le super-champion de France, Jean-Jacques Bruno en personne. « Dgé-Dgé » a remporté ce championnat sur une 250, prouvant par là-même son éclectisme. Donc pourquoi pas lui sur des 125 ? D'autant que J.-J. nous a accueil-

lis dans son nouveau fief d'Uzès, soleil et superbes circuits à la clé... Mais un spécialiste du 125 avait aussi sa place : Alain Lejeune, pilote d'usine Honda 82, pilote d'usine Cagiva 83, aurait sûrement fait très fort en mondial 125 cette année sans deux graves blessures (poignet cassé puis rate éclaté) ; malgré tout, Alain est n° 10 pour l'an prochain ; il est jeune et son style superbe laisse présager un avenir brillant. Son professionnalisme et son sérieux nous ont vraiment impressionné au cours de l'essai.

La suite ? Patrick Fura passait dans le coin, sa curiosité a été aiguillée par les 125 cm³ déjà bien lointains de son ex-Yamaha du temps du junior (il y a trois ans), il les a essayées avec nous ! Non lié à aucune des marques de l'essai, son avis n'en a eu que plus de poids. « Jumpin' » Patrick Perrier, pilote Yamaha-Dubois Motos, peut s'enorgueillir d'être le seul pilote à avoir « pris » une manche du 125 inter à Kervella avant que celui-ci ne soit diminué par sa maladie. Très rapide, sauteur-fou comme son nouveau surnom — attribué en cours d'essai ! — l'indique (de toute façon, comme chacun sait, Perrier, c'est fou !), Patrick a pu juger des progrès accomplis sur les 125 cross de série qu'il a pilotées ou côtoyées toute la saison dernière. Son copain Eric Brun, jeune talent prometteur de la région d'Uzès et suzukiiste 82, nous a donné l'avis du jeune loup de bon niveau « ligue ». Enfin, notre sémillant styliste masqué, « Flynn V », avait participé au comparatif 82, et son expérience de la chose fut comme d'habitude précieuse (message personnel : « surveille ta ligne, Flynn V », sinon tu deviendras « Rampin' »...). Côté circuits, du super-varié : tortueux et lent à Uzès, rapide et plein de sauts à Sommières, plus l'inférieur circuit de sable aménagé par Jean-Jacques Bruno lui-même, un circuit digne d'un Lommel ou d'un Valkenswaard ! Voilà, on a tout. Les motos, le staff, les circuits. On y va.

Ce qui est nouveau

Sans entrer dans le détail, il est bon tout de même de se remémorer (ou de découvrir, en ce qui concerne KTM et Cagiva) les « nouveautés 83 » apportées sur nos six motos d'essai.

Suzuki. Avec celle-ci, on commence par le plus simple. Incontestablement, les ingénieurs « jaunes » ne se sont pas foulés. Diagrammes, pot, rapports de boîte, un peu plus d'inertie au vilebrequin, c'est tout pour le moteur. Empattement rallongé, biellettes de Full-floater en alu, amortisseur légèrement retouché, nouveaux moyeux, et c'est tout.

Yamaha. Chez Yamaha, les principaux changements sont la « descente » du radiateur depuis la fourche jusqu'au devant du cadre, entre réservoir et haut-moteur et, bien sûr, la nouvelle disposition du « monocross progressif », avec amortisseur à présent très incliné, balanciers travaillant au niveau du bras oscillant, et non plus au-dessus de celui-ci. Une toute nouvelle suspension, en fait. La fourche passe à 40 mm de diamètre, réglable en hydraulique. Parallèlement, une sévère cure d'amaigrissement amène le poids à la limite FIM, 88 kg. Côté moteur, cylindre plus compact et diagrammes constituent les plus sérieux changements.

Honda. Gros travail chez Honda, avec carrément un nouveau moteur ! Bloc plus compact, allégé, nouveau vilebrequin, rapports de boîte différents, diagrammes revus, pignon de sortie de boîte inversé (à gauche). Côté partie-cycle, nouveau cadre avec partie arrière démontable, radiateurs abaissés, réservoir descendant au plus bas, fourche réglable en hydraulique, basculeurs de Pro-link en alu, rapports de ce même Pro-link modifiés, amortisseur allégé et doublement réglable, comes

de frein allongées, selle « new look » bleue, garde-boue redessinés, poids sous la limite FIM, etc.

Kawasaki. Pas mal de travail également chez Kawasaki, même si cela ne se voit pas beaucoup de l'extérieur. Le nouvel Unitrack « monobranche » entièrement anodisé attire l'oeil, et sa progressivité est accrue par un dessin inédit du basculeur principal. Devant, fourche plus balaise (43 mm) et réglable, en prime. Moteur retouché question diagrammes et pot bien sûr, rapport primaire allongé, rapports de boîte modifiés, etc.

KTM. Le Pro-lever, monoshock à la sauce KTM, apparaît cette année et donne son nom à la moto : 125 PL (Pro-lever), LC (Liquid cool). Il est monté, comme sur toutes les KTM, avec un amortisseur White power « super adjuster » doublement réglable. Autre changement : le radiateur descend à la place devenue classique (puisque toutes « nos » motos l'adoptent) : sur le cadre, devant le moteur. Exit le cadre double berceau, voici un simple berceau dédoublé, dont la partie arrière se démonte. Nous accueillons aussi avec plaisir le frein à disque Brembo, couplé à une très belle Marzocchi de 40 mm de diamètre. Côté moteur, nouveau cylindre sans ailettes, nouvelle culasse, piston et vilebrequin allégés, mécanisme d'embrayage redessiné, rapports de boîte modifiés, etc. Le pot évite le radiateur à la manière d'une Suzuki, et débouche dans un silencieux alu démontable.

Cagiva. L'usine a passé des accords avec TGM pour faire fabriquer les modèles cross, l'usine mère de Varese étant déjà fort encombrée avec les motos de route et les trails qui se vendent comme des petits pains de l'autre côté des Alpes. Ça tombait bien : Cagiva possédait un super-moteur, — tout le monde le sait — et TGM, paraît-il, une bonne partie-cycle, avec un monoshock qui fonctionne... D'où cette Cagiva « new-look » (en fait, le look d'une TGM, en rouge...), fourche Marzocchi de 40 mm (la même que la KTM) et monoshock style « Pro-link », constitué de massives biellettes de renvoi en alu coulé et d'un superbe amortisseur Ohlins. L'arrière du cadre se démonte, comme sur la Honda et la KTM. Côté moteur, peu de changements apparents mais on a « gratouillé » suffisamment pour trouver un petit cheval supplémentaire (soit 34 ch à 10 800 tr/mn) et un peu de couple (2,0 mkg à 10 300 tr/mn).

1. Laquelle vous tente ?

● Gueule et frime

1. Cagiva - 2. Honda, Kawa 3. Yam, KTM, Suzuki

Acheter une moto, c'est acheter le plaisir de posséder un bel engin et de le montrer. Gueule et frime sont déterminantes dans le choix, les concessionnaires le savent bien. Et là, tout le monde « craque » sur la Cagiva. Elle est italienne, elle est rouge, elle est fine, elle est... *bellissima* ! Totalement nouvelle, en plus. La finition est excellente, avec par exemple un sigle incrusté dans le réservoir et non un autocollant qui s'en va au premier lavage... La Kawa est très belle également, avec son vert tape-à-l'oeil et ses pièces anodisées, sans compter le côté « frime » du disque. Mais voilà, extérieurement, c'est vraiment la même que l'an dernier. C'est pourquoi la Honda, qui n'est pas à mes yeux totalement équilibrée dans ses formes (la 250 l'est bien plus) et qui souffre de l'absence de sigle ou même d'autocollant sur le réservoir, mais qui en revanche est nouvelle, innove avec sa belle bleue dont les plastiques rouges « tapent » bien dans l'oeil. Cette Honda rattrape la Kawa, de l'avis général. La Yam, en revanche, décoit la

majorité des pilotes ; on juge sévèrement les caches latéraux noirs et les soufflets de fourche rouges. On remarque qu'en dehors de cela, la ligne n'a pas changé et que les plastiques blancs posent toujours un problème de vieillissement. Même remarque pour la KTM, qui fait tout de même un effort notable de présentation cette année avec sa selle bleue montante, sa plaque « USA », et dont le disque est un bon atout « frime ». Yam et KTM ne sont pas moches, mais les autres « flashent » plus, voilà tout. Quant à la Suzuki, mignonne au demeurant, son côté « déjà vu » (depuis deux ans, c'est la même !) n'est franchement pas « vendeur ». Des fourreaux de fourche peints en jaune ne « refont » pas la gueule d'une moto !

● Le sérieux

1. KTM, Yam, Kawa, Honda
2. Cagiva - 3. Suzuki

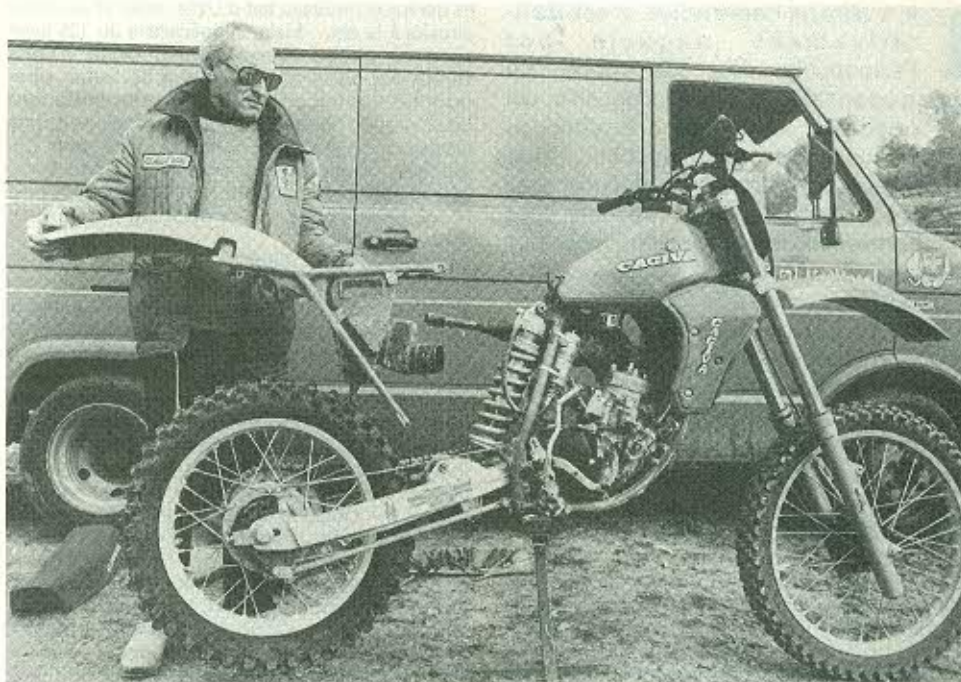
Des motos éminemment sérieuses, nos 125 cross 83. Puisqu'on vous dit qu'on a choisi l'élite ! La KTM ne présente pas le moindre petit truc à redire. L'équipement est royal, comme d'habitude : poignée de gaz Magura 312 (la meilleure), fourche Marzocchi de 40 mm, amortisseur White power, disque Brembo (à plaquettes classiques en férodo), sélecteur repliable, pneus Trelleborg, jantes Nordisk, larges garde-boue Acerbis de forme « carrée », tout est OK. Sur la Honda et la Yam, les pneus ne sont valables que sur le circuit sec et dur, voire caillouteux (genre Sud), mais lors des essais récents on a vu que leur tenue s'améliorait dans le gras. On ne peut donc plus condamner aussi nettement les japonaises sur ce plan qu'auparavant. D'autant qu'une Yam, une Honda ou une Kawa, c'est vraiment du sérieux : fourches réglables en amortissement, nouvelles jantes extra-larges qui déforment moins les pneus (et réduisent ainsi théoriquement les risques de crevaisson), amortisseurs doublement réglables (sauf la Kawa), finitions léchées... Notons sur la Honda le seul frein double came du lot et de beaux garde-boue. Sur la Kawa, on remarque les plaquettes « métal » (comme sur les machines de route) à l'usure pratiquement nulle, les clapets en fibre de carbone (usure nulle également), et dans l'ensemble une finition diabolique avec des détails comme ces languettes sur le conduit carbu-filtre pour le ré-emmancher facilement ! La Cagiva présente de l'excellent, comme ses pneus Pirelli Sandcross, sa fourche Marzocchi dernier modèle et surtout son magnifique amortisseur Ohlins, mais à côté de cela, un équipement au guidon (Tomaselli) de qualité moyenne et surtout des moyeux Grimeca (Ø 125 mm) indignes d'une moto de cette qualité. Autre point négligé : le pot dépasse assez nettement côté gauche, on verra que c'est plutôt gênant...

La Suzuki, enfin, ne fait pas « riche », que ce soit par sa fourche de 38 mm pas même réglable, son amortisseur réglable seulement en compression, ses jantes ordinaires (et non « extra-larges » comme les autres japonaises), ses garde-boue court devant et moche derrière... A côté de cela, une pédale de frein repliable et un original carbu à guillotine. N'empêche que ça fait un peu « cheap », tout ça...

● La « bidouille »

1. Honda, Cagiva, KTM
2. Yam, Kawa - 3. Suzuki

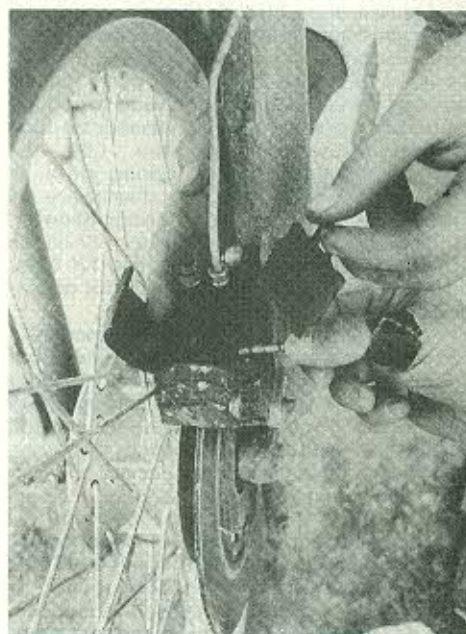
Deux aspects dans « la bidouille » : est-ce que tout cela est facile d'accès et est-ce qu'il y a possibilité de tout régler facilement ? La Honda est



Non, il ne s'agit pas d'une Honda ! Cagiva a repris pour cette toute nouvelle 125 WMX le principe cher à Honda et KTM : un cadre démontable dans sa partie arrière. Le système monoshock est lui aussi inspiré du Pro-Link, avec balanciers en alu. Une partie-cycle née de la collaboration avec TGM, et d'entrée une réussite...



Le té supérieur de la Marzocchi-KTM : vous constatez que les supports de guidon sont légèrement décalés vers l'arrière des tubes. Les acheteurs de Cagiva (fourche Marzocchi aussi) auront intérêt à se procurer de tels supports.



Rien de plus simple que de changer les plaquettes du disque Brembo-KTM ! Faire sauter le petit couvercle en plastique, chasser l'axe des plaquettes, et celles-ci viennent alors tout de suite. Génial !

écrasante sur le plan suspensions : comme la Yam et la Kawa, un bouchon à la base des fourreaux de fourche donne accès à une vis de réglage d'hydraulique. Il y a carrément seize crans ! De plus, compression et détente sont accessibles à la main, en quelques secondes. Sans compter l'arrière du cadre démontable, avec boulons sans rondelles ni écrous difficiles d'accès et aussi les rayons « droits » qui se détendent moins... Super, la Honda. Mais KTM et Cagiva ont aussi l'arrière du cadre démontable. Le réglage compression/détente est couplé sur le Ohlins de la Cagiva, on agit sur une molette très accessible. Sur la

KTM, la détente est facile (sur la base du corps d'amortisseur) mais il faut démonter la selle pour accéder à la compression (sur la bonbonne). Ces trois motos remportent le test, devant Yam et Kawa. Sur la Yam, on accède par dessous la selle à la molette de compression, la détente étant directement sur le corps de l'amortisseur. La Kawa n'est réglable qu'en compression, et en quatre positions. On peut accéder au réglage avec une pointe à tracer... et de la patience, car le réglage est en plus recouvert d'un cache protecteur en caoutchouc. Cela dit, le filtre à air de la Kawa est le seul accessible par le côté (panneau latéral),



tous les autres nécessitant la dépose de la selle, généralement deux boulons sans problèmes... Et surtout, pas d'entretien style démontage-nettoyage des garnitures de frein après une course dans la boue (remarque valable bien sûr aussi pour la KTM). Sur la Kawa, on démonte les plaquettes en déposant la roue (elles viennent alors tout simplement, par l'intérieur). Sur la KTM, un cache-plastique sur la pince, un axe et l'on tire les plaquettes par le haut. Génial ! On ne peut en dire autant de la Suzuki : il faut démonter selle, garde-boue AR (qui viennent ensemble) pour régler l'amortisseur (seulement en compression, quatre positions, c'est exactement le même amortisseur que la Kawa). La fourche ne se règle pas, et le filtre est planqué derrière les plaques latérales + un couvercle. Les rayons droits sont en revanche un point positif.

● La bonne affaire

1. Suzuki - 2. Yamaha
3. Honda, Kawa - 4. KTM
5. Cagiva

Les chiffres causent : une Suzuki, c'est vraiment pas cher ! 13 010 F, c'est le prix de la continuité par rapport au changement. Pas de kit de pièces à l'horizon, en revanche. Seconde, la Yam coûtera 13 900 F environ (livraison décembre), avec un kit de pièces disponible pour 736 F (ça vaut le coup, rapport au contenu). Ensuite viennent la Kawa (14 155 F) et la Honda (14 282 F, mais possibilité intéressante de kit pour 600 F). La KTM (15 695 F avec disque) et enfin la Cagiva (16 800 F avec kit de pièces) ferment la marche. On connaît le problème habituel du prix de revient des Européens face aux Japonais..

Laquelle vous tente ?	1. Honda	2. Kawa	2. Yamaha	3. KTM	3. Cagiva	4. Suzuki
Gueule et frime	2	2	3	3	1	3
Le sérieux	1	1	1	1	2	3
La « bidouille »	1	2	2	1	1	3
La bonne affaire	3	3	2	4	5	1
Total	7	8	8	9	9	10

Commentaire : la Honda est très attrayante, elle remporte ce test « statique ». Belle gueule, pas trop chère, très bien pensée pour le travail du mécano, équipement sérieux, rien à redire. Kawasaki et Yamaha terminent seconds : la Kawa est plus belle, la Yam moins chère. Tout cela se tient, à un très haut niveau. Tout de suite derrière, les européennes KTM et Cagiva se tiennent bien si l'on tient compte de leur handicap de prix. Enfin, la Suzuki n'est plus très attrayante car trop « déjà vu », et l'on semble avoir fait des économies sur ce modèle... Ce qui se répercute sur le prix (bien !) mais aussi sur l'équipement (moins bien...)

Jean-Jacques Bruno a prouvé son éclectisme en remportant le super-championnat de France sur une 250 Suzuki. Les 125 cross 83 l'ont quand même surpris par le niveau de leurs performances. « Cette YZ est facile d'approche, on trouve tout de suite sa position à son guidon... »

II. Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, quoi)

● Le premier coup de kick

1. Yam, Honda, Suzuki, Kawasaki, Cagiva, KTM

Vous vous rappelez ? Ce test juge en fait l'impression qu'on a en enjambant la moto, en la démarant et en jouant de la poignée de gaz. Ces motos provoquent-elles en vous de grosses décharges d'adrénaline, vous excitent-elles, vous donnent-elles envie de partir immédiatement plein pot (sans casque et au beau milieu du parc des coureurs, je vous connais !) ? C'est la question que pose ce test. Et il faut bien reconnaître que ces « guêpes » sont toutes diablement excitantes, chacune dans son genre. Notons au passage que toutes vibrent un peu, notamment la KTM et la Cagiva. La Honda ? Un petit problème avec le kick mal dessiné, le pied bute désagréablement sur le repose-pied. Sinon, bruit méchant et rauque, un peu plus que la Kawa qui lui ressemble cependant. La Suzuki ? Bruit feutré, mais rageur, velouté, sympa. Yamaha ? Bruit très étouffé, moins harmonieux que les autres japonaises, mais tout aussi rageur. Ces quatre motos ont très peu d'inertie et répondent sans délai au coup de gaz. La Cagiva aussi, mais avec un bruit plus sourd, plus « grosse moto ». La KTM, enfin, impressionne favorable-

ment elle aussi, malgré sa plus grande inertie (réduite cependant par rapport à l'ancien modèle).

● Le premier frisson

1. Cagiva - 2. Yam, Honda, Kawa - 3. KTM, Suzuki

L'excitation du test précédent est-elle assouvie par votre départ-canon ? En deux mots, ces motos poussent-elles vraiment fort ? Laquelle est la plus puissante ? Eh bien ! il semble que ce soit la Cagiva, mes braves. Rien d'étonnant à cela, ça fait trois ans que ça dure. Chaque année, Cagiva arrive à faire « un peu plus » que les meilleures japonaises. Ici, c'est très différent de celles-ci : une grosse puissance, donnant vraiment l'impression d'une cylindrée supérieure, des montées en régime moins soudaines qu'une Honda par exemple mais un sentiment « d'arrache », de puissance pure, très impressionnant. Le moteur Cagiva, gavé par son Dell'Orto de 36 mm, monte haut et loin en régime, sans violence particulière. Pourtant, il ne dépose pas en route le groupe Yamaha-Honda-Kawa. La Yamaha fait peut-être au départ moins d'impression que les deux autres, à cause de son bruit feutré et surtout de sa courbe de puissance très plate, sans « temps forts » mais aussi sans la moindre faiblesse. De tout en bas à tout en haut, le Yam pousse, et très fort. Étonnant. A très haut régime, il remplit parfaitement, devient un peu plus rageur et allonge plus que tout



Valeur sûre de la catégorie, très populaire en France, la KTM PL LC est sérieusement remaniée pour 83 : radiateur en position « classique », suspension « Pro-Lever » et frein à disque en option. Flyin'V reste un de ses supporters. La Kawa KX, une moto pour ceux qui ont « l'attaque »... Patrick Fura l'a !

autre. Le Honda est un peu plus lent à partir tout en bas, mais il a un moment particulièrement privilégié à mi-régime, où il offre des reprises suffocantes, avec un beau son bien plein, bien rageur, un régal. Super moteur lui aussi. Tout en haut, l'impression de poussée se maintient, mais il faut passer le rapport supérieur plus tôt que sur l'YZ. Question puissance pure, c'est vraiment très proche (quoique venant différemment, on l'a vu), et les réglages doivent suffire à inverser la tendance. L'égalité s'impose donc. La Kawa fait d'entrée grosse impression. Elle part tout de suite, dès les bas régimes, avec une vitalité débordante (mais pas particulièrement de couple, ce qui fait qu'en montée elle repart plutôt moins bien que les deux autres) ; aux essais de départ par exemple, elle s'arrachait vraiment toujours parmi les premières, si ce n'est la première. Par la suite, les montées en régime se poursuivaient haut, mais le moteur donne légèrement l'impression de mouliner, de ne pas faire aller la moto vite, sans que la démultiplication paraisse en cause (on perdrait, en la rallongeant, l'agrément des reprises). De toute façon, ce Kawa pousse, il n'y a pas de doute. La KTM et la Suzuki viennent par la suite. On sait que l'impression procurée au pilote est toujours inférieure à la réalité, sur une KTM. Plutôt creux « en bas », ce moteur remplit très fort à moyen régime, puis continue d'allonger correctement, mais sans la puissance réellement exceptionnelle des quatre premières classées de ce test. Même remarque pour la Suzuki : dans l'absolu, elle est très puissante, d'une puissance d'ailleurs opposée à celle de la KTM : très creux en bas et même au milieu, puis montée en régime très vive vers les hauts régimes dans un miaulement rageur. Sympathi-

que, mais la concurrence fait réellement très fort sur ce point particulier.

● L'efficacité réelle

1. Yam, Honda, Cagiva 2. Kawa, KTM - 3. Suzuki

Souvent, dans ce test, le résultat est contradictoire avec le précédent. Pas ici. Efficacité réelle, ça dit bien ce que ça veut dire : cette puissance maxi, ce « premier frisson », comment sont-ils réellement « passés » à la roue arrière ? La moto est-elle facile ou difficile à piloter ? Son moteur pardonne-t-il ? Sur ce dernier point, le Yam est remarquable. C'est vraiment celui qui demande le moins à ce que l'on se serve de l'embrayage, tant sa plage d'utilisation est vaste et dépourvue de portions « pointues ». Il reprend plus fort, plus bas que n'importe quel autre. Le Honda, nonobstant un léger (très léger) relâchement « tout en bas », prend lui aussi ses tours tout seul, comme un grand, et avec une vivacité plus que sympathique, qui ne mettra pas le débutant en difficulté et amusera sans nul doute le pilote confirmé. Le Cagiva est très régulier à bas régime, sur un fillet de gaz, mais requiert aussi le coup d'embrayage salvateur pour partir dans les « bons tours », lesquels sont incontestablement situés plus haut que les versions précédentes. Autrefois, le Cagiva jouait le rôle du Yamaha : pas d'embrayage, couple et montées en régime instantanées. Aujourd'hui, ce moteur est devenu plus délicat, ce qui n'empêche qu'avec un minimum d'habitude son énorme potentiel s'exprime à plein, au travers par exemple de sa faculté à gravir un obstacle ou franchir une

grande courbe sur un rapport théoriquement trop long, comme une 250. La reprise, à moins qu'on ne se retrouve en dessous, disons, de 4 000 tr/mn, est alors parfaite et l'adhérence plus grande que si l'on avait utilisé le rapport inférieur. Comme on l'a vu, le KTM est traditionnellement plus efficace que spectaculaire. C'est vrai encore aujourd'hui. Mais est-ce à cause de son inertie moindre, ou de diagrammes plus « pointus », toujours est-il que ce moteur est creux à bas régime, qu'il ne repart pas sans embrayage en de nombreux endroits. En revanche, ses montées en régime plus lentes permettent de bien transmettre la puissance, et la moto va vite. Mais le couple en dessous, 4-5 000 tr/mn est très décevant par rapport au passé. Le Kawasaki, lui, se comporte bien tant que le circuit est plat et en ligne droite. En puisant dans ses réserves, par exemple dans une montée entrecoupée de sauts, on s'aperçoit qu'il est préférable de le cravacher, ce qu'il accepte d'ailleurs fort bien. Efficace sans doute le KX, mais un cran en dessous des trois premières. Quant à la Suzuki, elle a nettement déçu ici. Désespérément creux quoique très régulier à bas régime, le RMD met très longtemps à prendre ses tours si on ne l'aide, copieusement d'ailleurs, de l'embrayage. Il faut déjà avoir une certaine habitude de la chose pour ne pas retomber dans une portion « creuse » de la courbe de puissance. Ceci mis à part, la souplesse du moteur elle-même n'est pas en cause, ni même son élasticité qui est remarquable, c'est plutôt son manque de couple à bas-moyens régimes. Ce moteur n'a pas évolué, au moment où les autres travaillaient ferme sur la souplesse d'utilisation et l'élargissement de leur courbe de puissance ; et cela se sent.

Le choix des pilotes

Comme d'habitude, les pilotes nous ont confié, à la fin de l'essai, quel serait leur choix, en écartant bien sûr, la moto sur laquelle ils roulent habituellement.

● Alain Lejeune (10^e du Mondial 125, pilote Cagiva)

Mes mécanos m'ont chronométré avec toutes les motos, et c'est avec la Yam que j'allais le plus vite. Pour moi, c'est la meilleure suspension arrière, un moteur qui allonge super, avec un bon couple. Le réservoir est un peu large. Je placerais la Honda seconde, très très près. Sur elle, j'ai adoré la fourche, mais pas la suspension arrière et son amortisseur. Moteur un poil plus pointu que le Yam, mais super quand même. Freinage excellent, meilleur que les disques. En 3, la Suzuki : j'aime sa facilité pour virer, son étroitesse, ses freins. Sa fourche a du shimmy. Le Floater, en revanche, est OK. Selle trop molle, on est assis « Chopper » ! Trop légère ? Elle flotte à haute vitesse. Moteur trop creux, mais assez puissant. En 4^e position, la Kawa : bonne courbe de puissance, part bas, et fort, un peu le contraire de la Suzuki. Mais je cherchais ma position dessus, j'étais pas à l'aise pour virer. Et puis, quelque chose ne va pas devant, chasse ou fourche, difficile à dire. Je n'ai pas l'habitude du disque, je préfère un bon tambour avec lequel j'ai plus de « feeling ». 5. KTM : j'aime sa position selle-guidon, et c'est à peu près tout ! Moteur « lourd » à partir, j'ai l'impression de rouler sur une moto vieille et usée. Notre suspension arrière marchait mal. Le disque me paraît meilleur que sur la Kawa. Dans l'ensemble, je suis étonné des performances des Japonais pour des motos de série. En GP, je ne suis pas surpris finalement que des gars comme Hensen (Yam) ou Van Doorn (Suz.) fassent des points avec des motos « production ». Le fossé avec les « usines » n'est pas si grand, il vient de la finition des détails.

● Patrick Fura (pilote d'usine HVA en 500)

L'ensemble des motos m'a beaucoup surpris. J'avais eu l'occasion d'essayer des 125 l'an passé ; celles-ci sont nettement moins pointues, et les partie-cycles vont vraiment bien. Mon choix ? 1. Yamaha : elle sort du lot. Un moteur

qui reprend fort en bas, prend ses tours en douceur, allonge. Tout tombe impec., c'est la seule avec laquelle je pouvais attaquer tout de suite, dès le premier tour. 2. Ex-aequo Honda et Suzuki : la Honda allonge un peu moins que la Yam, mais marche fort à moyen régime. Maniable, légère, je trouve qu'elle rebondit un peu au freinage, mais les masses sont bien réparties, elle est saine dans les sauts.

La Suzuki reste la plus maniable, mais fait un peu « mobyette » ! Je me cogne les genoux avec elle, en plus, elle flotte pas mal. Mais je préfère ses réactions au freinage. 4. Cagiva : super moteur ! Dans le sable, il a montré un coffre supérieur, mais il faut le relancer. Une des meilleures suspensions arrière, une bonne maniabilité mais je la mets derrière les autres à cause du freinage et du pot qui brûle. Si elle freinait, je la mettrais seconde derrière la Yam... 5. Kawa et KTM. Très bon moteur sur la KX, bonne adhérence en ligne droite, mais pas d'allonge comme la Yam. Bonne en virage, mais si l'on accélère mal sur l'angle, elle décroche de l'arrière. J'aime le disque très puissant (attention pour les débutants), en revanche, la position m'a gêné, trop calé au creux du réservoir. Suspension correcte. Le moteur KTM n'est pas si mauvais, mais un peu « bâtarde », il faut le relancer mais il ne part pas fort, ou n'en donne pas l'impression. En fait, il va assez vite. Un rail ? Je ne trouve pas vraiment. Le disque n'attaque pas assez fort, on ne sent pas assez la différence par rapport à un tambour.

● Jean-Jacques Bruno (super champion de France, 9^e mondial 500, pilote Suzuki)

Mon opinion personnelle : 1. Honda : elle s'adapte tout de suite à mon pilotage, je n'ai rien à y améliorer. La partie-cycle me plaît, bon accord de suspensions. Le moteur est un des trois que j'aime avec la Kawa et la Yam. 2. Kawa : il aurait fallu travailler la position et l'amortisseur arrière, mais la fourche est bien. Je le plaçais bien au freinage et en virage. Le moteur a une bonne puissance partout. 3. Yam et Cagiva. Je trouve la Yam un peu dure à piloter, le moteur cale au freinage et l'embrayage attaque trop sec. Sinon, il va bien, de même que la suspension. On se trouve tout de suite bien dessus. Sur la Cagiva, j'aime la suspension arrière, tu la sens travailler dans les courbes, et le moteur est comparable

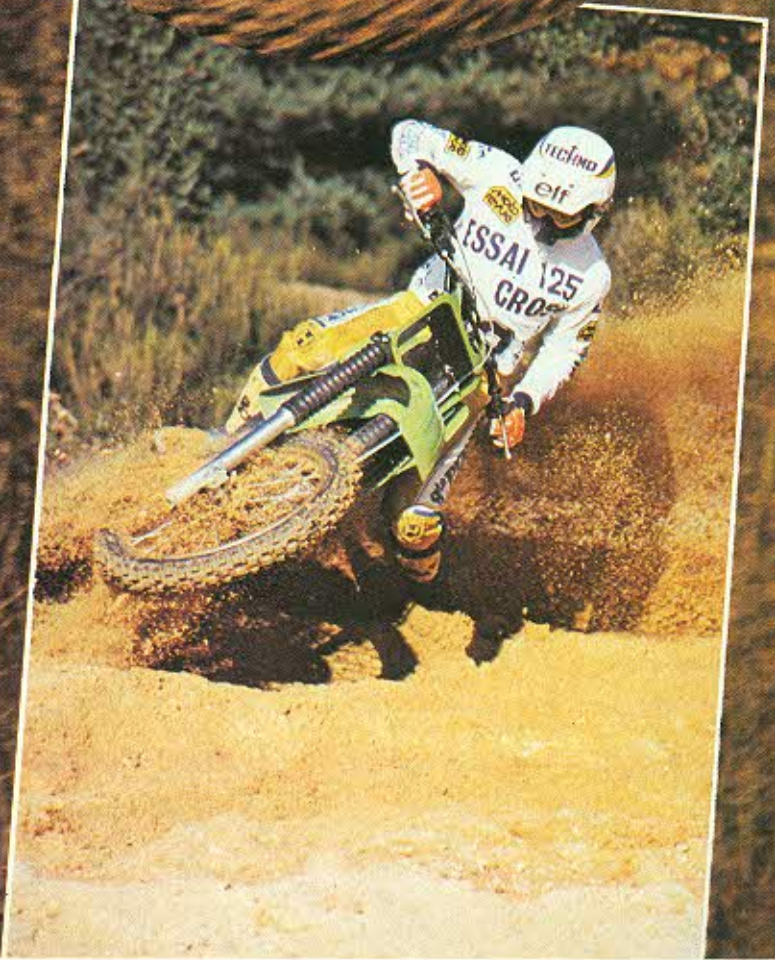
aux Japonaises. 5. KTM : la fourche est bonne, mais pas l'arrière. Elle est longue mais vire finalement assez bien. Mauvaise selle, elle monte trop sur l'avant. Le moteur ne fait pas d'impression, mais il avance quand même ! dommage qu'elle soit si lourde. Ça, c'était mon avis. Pour le crossman moyen, je pense que la Honda reste devant, mais que Yam et Suzuki passent devant la Kawa un peu difficile à piloter. La Cagiva, c'est une marque moins connue... La KTM est trop typée, difficile à piloter.

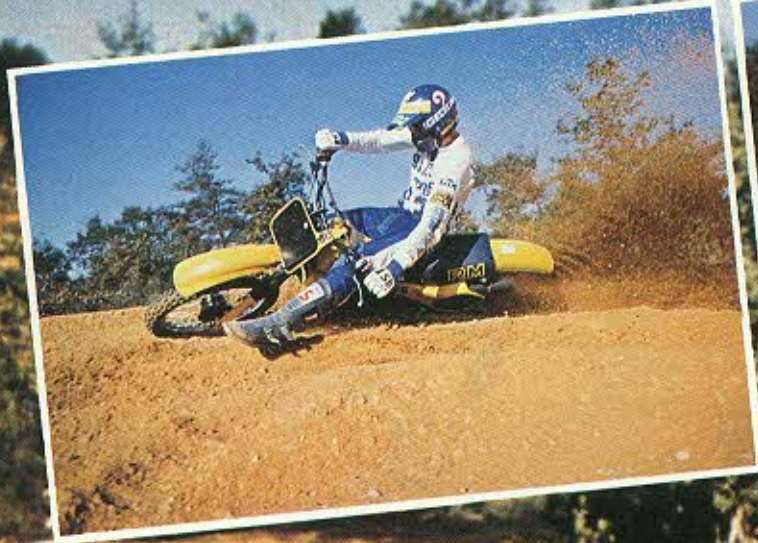
● Patrick Perrier (pilote Yamaha, 8^e 125 inter 1982)

Personnellement, j'hésiterais entre la Yam et la Honda, mais je prendrais peut-être cette dernière... Je ne classe pas la Yam. OK ? Mais je peux te dire que la différence est flagrante au niveau du poids sur l'avant de la moto. Meilleure suspension arrière, plus de motricité. Ma moto de championnat préparée poussait plus fort, mais était beaucoup plus pointue que l'YZ 83. Revenons à la Honda : son moteur est utilisable partout, plus encore que celui de la Yam. La suspension arrière m'a bien plu à l'accélération, mais pas au freinage. 2. Suzuki : bonne partie-cycle, la plus maniable mais elle gigote dans les courbes, tu sens le cadre travailler ! Moteur long à partir, et même une fois parti, pas super-puissant ! 3. Kawa : un peu le moteur de la Suzuki en plus puissant. Les chevaux sont brutes. Assez bonne partie-cycle, mais je ne me suis pas senti bien dessus. 4. Cagiva : moteur extra, le plus puissant, beaucoup de couple, mais partie-cycle trop raide, tu prends tous les petits trous dans le dos et les bras, et tu perds la motricité. Freins ridicules. 5. KTM : je ne sais pas quoi dire d'elle, je dois me forcer pour rouler avec. Elle n'est pas maniable, il faut s'y employer pour la faire tourner ! Le moteur a autant de puissance que les autres, mais je la ressens mal, je ne suis pas à l'aise. Dans l'ensemble les motos ont fait de gros progrès, sauf la Suzuki.

● Flyin'V

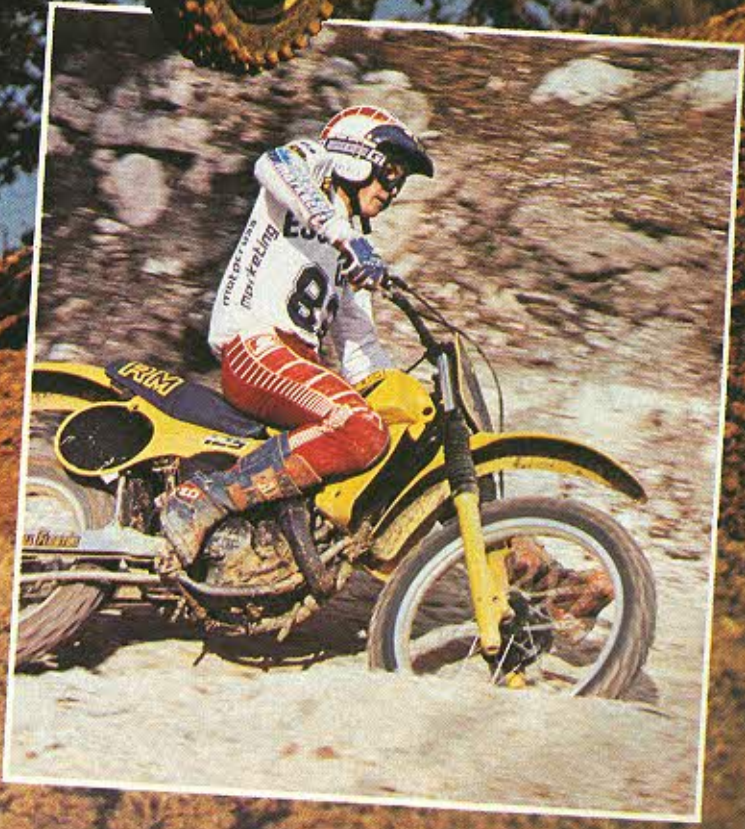
Laquelle je prendrais pour le départ d'une manche de 125 Inter ? La Honda, puis la Yam, puis la Kawa, après, selon le terrain, je choisirais entre KTM, Suzuki et Cagiva.





De g. à d. : Jean-Jacques Bruno vérifie la maniabilité de la Suzuki ! Et puis les deux que vous ne connaissez pas : la Cagiva WMX monoshock, un « flash » terrible ! Enfin, la KTM PL LC, une « Kervella replica » !







● Ça baigne dans l'huile ?

1. Yam, Honda, Kawa, Suzuki, Cagiva, KTM

Il n'y a pas de mauvaise boîte dans cet essai, ni même de mauvais embrayage, ce qui explique cette égalité générale. Certes, au départ, la transmission de la Suzuki par exemple, ou celle de la Honda, convient parfaitement à tout le monde. Kawa et surtout Yam se montrent plus fermes, avec des courses de sélecteur courtes (et un sélecteur trop court pour la Yam, qui finit à la limite par meurtrir le pied gauche). Mais peut-on parler de mauvaise boîte ? Non, bien sûr. De même que tous les embrayages japonais sont progressifs et parfaits pour relancer une 125 en difficulté. La boîte de la Cagiva est remarquable, son embrayage un peu moins : sur notre moto d'essai il patinait légèrement, et on le dit assez capricieux à l'usage. Mais difficile ici de juger les « on-dit »... D'autant qu'avec un changement de câble, on améliore beaucoup de choses. Enfin, notons l'effort de KTM sur l'embrayage, le plus mou de tous. L'inertie du moteur plus que son fonctionnement réel font que la « Katé » ne repart pas aussi franchement au coup d'embrayage qu'une japonaise. La course du sélecteur est toujours un peu longue, mais douce et encore une fois les boîtes de nos six motos ne présentant pas de tare majeure, n'importe quel pilote s'adaptera à la boîte de son choix.

● Et dans le gras ?

...Y'avait pas de gras dans le Sud, les gars ! Pour la première fois, on ne peut donc effectuer de classement sur ce test. On peut juste se contenter d'extrapoler d'après le comportement général d'un moteur (et d'une partie-cycle), si oui ou non cette moto ira bien dans la boue. De l'avis général, la Yam possède tout ce qu'il faut (souplesse, couple, puissance, motricité) pour s'exprimer à plein dans la boue, même avec un débutant. D'autre part, on sait tous qu'une KTM va *toujours* bien dans le gras, ça tient à la façon dont les moteurs autrichiens délivrent leur puissance... Sûr que la PL LC ne fait pas exception à la règle. La Cagiva devrait bien aller, de même que la Kawa, à condition que le pilote sache maîtriser leur puissance plus brutale que celle de la Yam. La Honda paraît un peu basse de repose-pieds (et basse tout court), il est donc possible qu'elle « traîne par terre » dans les ornières. Mais le moteur devrait bien s'en sortir. La Suzuki, en revanche, soit requérir un doigté certain malgré l'adhérence — qu'on sait exceptionnelle — du train arrière grâce au Full-floater. Les coups d'embrayage n'ont jamais facilité les choses dans le gras.

Remerciements

Merci à tous les importateurs pour leur confiance, et tout spécialement à l'usine Cagiva qui a dépêché son pilote Alain Lejeune et deux mécanos sur les lieux de l'essai. Merci aussi aux autres mécanos : Jean-Pierre (Yamaha-Sonauto), Pascal (Honda-France), Thierry (Royal Moto) et Jacky (Kawasaki). Merci enfin au M.C. sommiérois pour son accueil et à tous les pilotes de l'essai...

Quel dommage que la Cagiva freine si mal ! Son moteur est encore plus puissant pour 83, quoique plus difficile à exploiter. Mais quelle santé ! Alain Lejeune est confiant pour 83... Patrick Perrier, lui, a aimé la maniabilité de la Suzuki.

Ce qu'elles ont dans le ventre

	1. Cagiva	2. Yamaha	3. Honda	3. Kawa	4. KTM	5. Suzuki
Le premier coup de kick	1	1	1	1	1	1
Le premier frisson	1	2	2	2	3	3
L'efficacité réelle	1	1	1	2	2	3
Ça baigne dans l'huile	1	1	1	1	1	1
Total	4	5	5	6	7	8

Commentaires : on a de toute évidence ici trois super-moteurs. Trois moteurs nettement supérieurs à ceux de l'année passée. L'un par ses possibilités énormes en puissance pure, le Cagiva. Les autres par leur étonnante « duplicité » souplesse-puissance, le Yamaha et le Honda. Ces deux-là sont plus aptes à combler l'éventail des acheteurs possibles — du débutant à l'inter — mais le brio et le potentiel du Cagiva sont ici récompensés. Le KX est un très bon moteur, lui aussi en progrès par rapport à 82 dans le sens d'une plus grande souplesse, et même d'un brio supérieur. Son seul défaut serait de ne pas « allonger » autant que les trois premiers. Le KTM a perdu son légendaire caractère « en bas », son couple omniprésent, sans pour autant gagner en vivacité de quoi rejoindre les japonais. Ce moteur « se cherche » un peu, il n'a de quoi combler entièrement ni les débutants ni les « pros », ce qui explique son classement médiocre. Mais avec une telle concurrence ! Le Suzuki a pris un coup de vieux, c'est certain. Toujours moelleux, velouté, miauleur et « vivace », il est dépassé en puissance pure par des moteurs... qui sont aussi plus faciles que lui à emmener.

III. Comment ça passe (bref, la partie-cycle)

● On est bien dessus ?

1. Yam, Honda - 2. Suzuki, Kawa, KTM - 3. Cagiva

C'est l'évidence : dès qu'on s'assoit sur la Yam, quel que soit son propre gabarit, on se trouve bien. Tout tombe là où il faut, la hauteur de selle est très raisonnable, l'ensemble n'est pas le plus fin, mais rien ne gêne. Ne parlons pas de l'agrément et la douceur des commandes (sauf le sélecteur) : parfait. La Honda réussit la performance d'être à la fois petite et de plaire à tout le monde, même à Patrick qui mesure plus d'1 m 80. Plus fine que la Yam, elle possède de l'avis général la meilleure selle, en tout cas dans sa partie avant (excellente pour virer), car la partie arrière se révèle particulièrement peu épaisse et finalement inconfortable pour qui roule parfois assis (je sais, il faut pas !). C'est la rançon d'une hauteur de selle très réduite, et qui sera bien sympa, dans la boue par exemple. En revanche, les repose-pied paraissent un peu bas, dans certaines compressions maximales comme par exemple une courbe en bas de descente, il arrive que les pieds touchent ; il en sera sans doute de même dans les ornières. Mais globalement, avec des commandes parfaites et un tel accord selle-guidon, la Honda est un vrai « home, sweet home ». Petite parenthèse dans ce test : en fait, il existe trois « familles » dans nos six motos. Les « grandes », constituées de la Cagiva et la KTM. Taille adulte, impression de longueur,

de poids aussi... Les « moyennes » sont la Kawa et la Yam, taille assez réduite mais restant « classique ». Les « petites » enfin, avec la Suzuki qui en fait même un peu trop, et la Honda qui intelligemment arrive, comme on l'a vu, à plaire à tout le monde.

Ceci nous amène à la seconde place de notre classement, avec deux « extrêmes » et une « médiane ». La KTM est certes grande et même presque encombrante en comparaison des autres. Mais quand on roule suffisamment à son guidon, on oublie la référence aux autres, et finalement rien ne choque sinon une selle au rembourrage minimal sur la moitié arrière, qui amène fréquemment le postérieur du pilote au contact du fond de selle en plastique : très désagréable. Certains ont également cherché un peu la pédale de frein sur cette moto. Question d'acclimatation, tout cela. La Kawa n'est pas très plaisante non plus quand on descend d'une Yam ou d'une Honda, mais après quelques tours les impressions s'estompent ; elle bénéficie au moins d'une selle confortable (la plus), à laquelle on a toutefois reproché de caler le pilote en avant, le guidon se trouvant alors trop près du buste, empêchant de se pencher bien sur le train avant. Quelques remarques aussi concernant le garde-boue arrière que les « grands » touchent quand ils se reculent au maximum, dans un saut en descente par exemple. Enfin, la Cagiva est bel et bien dernière de ce test, avec un défaut inadmissible : le pot dépasse et crame la botte gauche en moins de quatre tours (demandez à Alain Lejeune, une paire d'Axo neuves rectifiée en une journée, et un mollet brûlé !). A côté de cela, le guidon Tomasselli est lui aussi invraisemblable, tout droit, très en avant, il gêne à lui seul la moto et on l'a d'ailleurs remplacé en cours d'essai tellement il faussait le débat (et je ne parle même pas des leviers trop éloignés du guidon). Un conseil important : il existe — chez KTM par exemple — un nouveau té de fourche qui se monte sur cette Marzocchi, avec des supports de guidon légèrement reculés par rapport aux tubes à cavistes, n'hésitez pas, ça vous changera la vie. Dommage, car cette Cagiva est étroite, on la serre bien au genoux, elle aurait pu faire beaucoup mieux...

● C'est lourd ?

1. Yam, Honda, Suzuki 2. Kawa, Cagiva - 3. KTM

Comme vous le savez à présent, les données fournies par nos balances sont toujours ici tempérées par les impressions réelles à la conduite. Donc, les balances, pour commencer. Leur verdict n'a pas une valeur scientifique (il faut pour cela une grosse balance étalonnée, toujours difficile à se procurer sur les lieux de l'essai), mais une bonne valeur comparative. Première constatation : Honda, Yamaha et Suzuki sont *effectivement* sous le poids limite, entre 86 et 87 kg à vide ! La Kawa est un peu plus lourde (4 kg environ), la Cagiva encore plus (8 ou 9 kg), la KTM fermant la marche avec une bonne douzaine de kilos de handicap par rapport aux « poids-plume »...

A la conduite, on retrouve à peu près les chiffres ; toutefois la Cagiva « fait » plus légère que son poids, la Kawa au contraire un peu plus lourde. Elles se rejoignent donc, d'où le classement...

● Ça vire bien ?

1. Suzuki, Honda 2. Yamaha, Kawa 3. Cagiva, KTM

Unanimité : la Suzuki, comme d'habitude, est un vélo. Elle vire court, mieux que tout le monde. En revanche, dans un grand virage, en appui, elle ne

conserve pas aussi bien sa trajectoire que la Honda, laquelle vire elle aussi très bien, très court.

Deux vireuses exceptionnelles, la RM et la CR. Dans les très bonnes vireuses, on trouve la Yam et la Kawa. Si les autres n'existaient pas, jamais on ne se plaindrait de la façon dont ces deux-là virent ! En chipotant, on peut dire que la Yam n'est pas aussi légère à inscrire que la RM ou la CR. De même, un certain nombre d'entre nous n'a jamais réellement trouvé sa position sur la Kawa.

Cela dit, YZ comme KX sont excellentes en virage, court ou large, avec ou sans appui. Plus hautes, plus lourdes, Cagiva et KTM payent ici leur « grand format ». *A priori*, la Cagiva est plus légère à balancer, mais il serait injuste de pénaliser la KTM qui incontestablement demande plus d'habitude de la part du pilote, ce qui la désavantage dans la mesure où l'on est obligé de changer souvent de moto en cours d'essai... Cagiva et KTM sont plus « physiques » que les japonaises, mais s'agissant de 125 pesant moins de 100 kg, on a du mal à parler de « mauvaises vireuses ! »...

● Ça tient le parquet ?

1. Yam, Cagiva, KTM
2. Honda
3. Suzuki, Kawasaki

Deux styles au « top » de ce test : les « raides » (Cagiva et KTM) et la « souple » (Yamaha). Il est sans doute plus ardu techniquement de tenir le parquet et d'être aussi doux de suspension que l'est la Yam, la solution « raideur » Cagiva-KTM pouvant paraître un peu « facile » en comparaison... Reste que dans les grands bouts droits, les grandes courbes bosselées ou non, bref tout ce qui est rapide et fait intervenir à la fois rigidité et géométrie du cadre, ces trois-là donnent une confiance absolue. La Honda serait leur égale si elle n'avait une légère tendance à dériver de l'arrière à la limite (ce qui peut sans doute s'expliquer par un empattement réduit : c'est le plus court des six).

Après, on rentre dans le médiocre : courte elle aussi d'empattement, la KX décroche parfois brutalement de l'arrière. D'autre part, sa direction se complait dans un « flou » qu'on pourrait qualifier d'artistique car il n'est pas dangereux, mais qui n'en reste pas moins désagréable : les guidonnages ne s'amplifient pas, mais ils sont présents. La Suzuki fait définitivement « courte », mais ils sont présents. La Suzuki fait définitivement « courte », même si bizarrement l'empattement annoncé est l'égal du Yam. La RM gigote tout le temps, mais décroche en définitive rarement. Mais il faut se battre avec elle tout le temps, et c'est fatigant, à la longue. Pas dangereuse, mais pas sécurisante non plus, la RM. En tout cas, loin de l'être autant que les gagnantes de ce test.

● C'est bien suspendu ?

1. Yam. - 2. Honda, Suzuki, Kawa, Cagiva, KTM

Il est clair qu'avec la multiplication des possibilités de réglage et la qualité globale des éléments montés sur nos six motos (fourches, amortisseurs), le rendement des suspensions de nos motos dépendait en grande partie de la finesse des réglages.

Pourtant, si une machine s'est détachée, il s'agit de la Yamaha. Rigide et excellente d'amortissement à l'avant, elle offre un confort et une

absence de réactions de l'arrière quasi unique.

Yamaha a incontestablement trouvé avec cette version 83 la géométrie définitive de son « monocross progressif ». Pas de rebonds au freinage, attaque des bosses douce et ferme à la fois, progressivité parfaite, confort et capacité d'absorption, tout y est, et l'accord AV-AR de notre machine était parfait. La Honda, grande rivale de la Yamaha, vous l'avez deviné, n'a pas grand-chose à lui envier. Côté fourche elle est même exceptionnelle de qualité d'amortissement. La rigidité est sans faille, malgré les tubes de 38 mm (40 mm sur l'YZ). Derrière, on enregistre parfois de légers rebonds, notamment au freinage et en descente. Mais ces rebonds n'atteignent jamais une hauteur dangereuse, et un réglage affiné permettrait peut-être de les réduire, voire de les éliminer. Le système est bon, l'amortisseur aussi, les données sont entre les mains de l'utilisateur...

Même remarque pour la Kawa, dont la grosse 43 mm travaille très bien par elle-même, mais se trouve handicapée par la géométrie douteuse de l'avant. L'Uni-trak « monobranché » est en nette amélioration, sa progressivité est à présent l'égal des meilleures et le confort excellent. Suzuki possède avec le Full-floater un système reconnu et plébiscité depuis deux saisons ; génial question confort, excellent dans les gros trous, on ne peut lui reprocher qu'un certain « gommage » du terrain qui empêche parfois le pilote de bien « sentir » la piste. Question d'habitude, bien sûr. Ce phénomène vient peut-être de la position du basculeur « par en haut », car on retrouve une sensation comparable sur la KX, seule à adopter une géométrie voisine. En revanche, la « petite » fourche 38 mm est la moins rigide du lot, et cela se sent même si son amortissement n'est pas en cause. La Cagiva aurait pu se retrouver du côté de l'YZ si elle ne sautillait pas sur les petites bosses.

Différence de confort essentiellement, donc, car la qualité de l'amortissement lui-même, dans un genre « ferme », est irréprochable : bravo Marzocchi, bravo Ohlins. Et le système monoshock s'avère d'entrée une réussite. KTM pourrait fermer ici la marche malgré la qualité évidente de sa Marzocchi, car le White power « super adjuster » ne nous a jamais donné satisfaction, malgré plusieurs tentatives de réglage. Trop dur sur les petites bosses, talonnant dans les grands sauts, il n'était pas au niveau des autres. Le système Pro-lever est-il lui-même en cause ? Sans doute pas, notre machine d'essai avait déjà un peu roulé et l'amortisseur ne fonctionnait apparemment pas tout à fait normalement. Il est fort probable qu'il ait perdu son gaz dans la bagarre ! Les impressions de l'essai ne confirment pas celles d'un contact précédent et ne rejoignent pas celles d'avis extérieurs autorisés, la KTM ne méritait pas de perdre ce test, d'où le classement

● Les « tremplinesuses »

1. Yam, Honda
2. Cagiva, Suzuki, Kawa, KTM

Les sauts, en cross, c'est important. Non seulement pour la performance pure, mais aussi pour le plaisir. On demande à une bonne « tremplineuse » d'être à la fois sécurisante dans les sauts rapides, neutre pour éviter les frayeurs, et facile à manier en l'air pour s'amuser. Honda et Yam possèdent toutes ces qualités, on se fait vraiment plaisir à leur guidon, et ce en toute sécurité. Derrière, on retrouve les deux « clans » : Cagiva et KTM sont meilleures dans les grands sauts réclamant de la rigidité, Suzuki et Kawa dans les petites figures



De gauche à droite, puis de haut en bas : la Honda, une des meilleures « tremplineuses » ; la Cagiva, le moteur le plus puissant ; la Suzuki, la meilleure « vireuse » ; la KTM, la plus stable dans les « vagues » de sable...

pas trop haut du sol, et pas trop rapides. Aucune cependant ne peut être taxée de « viciosité », d'où l'égalité.

● Ça freine ?

1. Yam, Honda, Kawa, Suzuki, KTM
2. Cagiva

La Cagiva a de la chance : les tambours Yam, Honda et Suzuki sont si bons qu'ils peuvent se mettre sur le même plan que les disques Kawa et KTM, ces deux-là moins étant bien secondés il est vrai par des tambours arrière un peu faiblards. Du coup, la Cagiva, qui se traîne des lieues derrière tout ce monde avec un frein avant nullissime et un arrière qui ne vaut guère mieux, cette Cagiva ne perd qu'un point alors qu'elle aurait dû ramasser une valise... Détaillons un peu : la garde des disques est réglable, mais leur comportement diffèrent. Le Brembo-KTM attaque plus fort, sur une course plus réduite. Le Kawa, de commande plus douce et plus « longue », étant aussi puissant que le Brembo, c'est-à-dire très, très puissant. Incontestablement, ces freins demandent une expérience particulière, moyennant quoi ils apportent réellement quelque chose. Mais les moyens Yam, Suzuki et Honda (surtout ce dernier) sont d'un niveau exceptionnel, et d'une « approche » plus classique, plus sécurisante pour le non-habitué.

Côté partie-cycle, la Honda rebondit un peu de l'arrière au freinage dans les bosses, la Yam tressaute et donne des à-coups dans la transmission, la Suzuki s'écrase un peu sur l'avant, tandis que Kawa et KTM sont loin d'être aussi efficaces derrière que devant. D'où l'égalité générale, Cagiva exceptée, bien sûr. Au sujet de cette dernière, il semble que l'usine soit en train d'étudier le problème, la solution — partielle — pouvant être le moyeu de 140 mm de l'ex-250 cross. Il n'existe pas d'option disque à l'heure actuelle, malheureusement. Cependant, par l'intermédiaire de l'importateur Brembo (ou de KTM), il devrait être possible de monter le même disque que la KTM, ce qui reviendrait de toute façon cher (au moins 1 500 F)...



Comment ça passe ?	1. Yamaha	2. Honda	3. Suzuki	4. Kawasaki	4. KTM	5. Cagiva
On est bien dessus ?	1	1	2	2	2	3
C'est lourd ?	1	1	1	2	3	2
Ça vire bien	2	1	1	2	3	3
Ça tient le parquet ?	1	2	3	3	1	1
C'est bien suspendu	1	2	2	2	2	2
Les « tremplins »	1	1	2	2	2	2
Ca freine ?	1	1	1	1	1	2
Total	8	9	12	14	14	15

Commentaire : la Yamaha remporte ce classement séparé « partie-cycle ». Partout d'un niveau excellent voire exceptionnel, elle ne présente pas un seul défaut notable. C'est la partie-cycle universelle par excellence, qui a plu à tout le monde. La Honda possède peut-être une personnalité un peu plus marquée que la Yam, plus amusante parfois, mais pas aussi géniale en tenue de piste pure que sa concurrente n° 1. Ici encore les deux stars ont sérieusement creusé le trou, grâce à leur absence totale de points faibles. La Suzuki, troisième, en présente au moins deux : celui d'être incompatible avec une taille de pilote de plus d'1 m 80, et celui de gigoter sans arrêt (même si c'est sans danger) à haute vitesse. Sa maniabilité en revanche est enthousiasmante. Mais globalement, on passe avec elle de l'exceptionnel (YZ-CR) à l'ordinaire. La Kawasaki souffre elle aussi à haute vitesse, mais surtout ne se hisse au premier plan qu'au chapitre « freinage ». Enfin, Cagiva et KTM ferment la marche pour des raisons très différentes : en solutionnant les deux défauts majeurs de la Cagiva (pot et frein avant), on obtiendrait une excellente partie-cycle, super stable sans être camionsque et excellentement suspendue. La KTM, en revanche, restera de toute façon lourde et difficile à manier, sans parler du doute concernant la suspension.

Conclusion : deux « super-stars » !

Vous l'avez compris : Yamaha YZ et Honda CR se détachent irrésistiblement du lot des 125 cross 83, les essayeurs de tous niveaux ont placé soit l'une soit l'autre en tête de leur choix. Leurs défauts ? Elles n'en ont pas, et c'est ce qui fait leur force. Réglages, ajustages et tempérament du pilote feront la différence. Une Honda peut-être un peu plus pétillante de caractère, une Yam 100 % professionnelle et efficace, deux coups de maître. Notons que la Honda semblait avoir fait le trou l'an dernier, et que la réaction de Yamaha a donc été particulièrement virulente et rapide. Il n'y a pas de « grand total » dans notre formule d'essai, mais une simple addition vous permettra de constater le « trou » creusé par ces deux super-motos qui au bout du compte ne se départagent pas par les chiffres (21 points chacune). Derrière elles, un bloc compact englobe en gros toutes les autres motos. La Kawasaki (28 points) n'est pas exempte de défauts, mais sa personnalité a plu à pas mal d'essayeurs. Plus intéressante est la performance de la Cagiva (28 points également), hyper-brillante sur bien des aspects, mais qui présente des défauts criards. Sans considération de prix et avec un disque à l'avant, la Cagiva serait à mon sens plus proche du groupe de tête YZ-CR que de ce groupe Kawa-Suzuki-KTM. La RMD (30 points) souffre d'une stagnation chronique, qui donne sa valeur à l'adage : « Qui n'avance pas recule ». Une RM, c'est bien sûr sympa, pas cher par dessus le marché, mais ça devient vraiment typé : un choix pour pilote petit, léger, agressif et donc confirmé, évoluant habituellement sur des circuits plutôt étroits et tourmentés. A propos de typé, la KTM (31 points) est bien sûr la « championne » du genre. Ceux qui y sont habitués trouveront de réels progrès sur cette version remaniée et qui reste dans la tradition de la marque : sérieux et efficacité passent avant tout plaisir de conduite. Ajoutons encore une fois que les machines typées comme cette KTM sont plutôt désavantagées dans ce type de comparatif, car demandant un long apprentissage de la part du pilote. Mais l'écart entre les deux extrêmes du « groupe suiveur » Cagiva-Kawa - Suzuki-KTM est finalement minime, le choix se faisant alors sur des considérations d'environnement (concessionnaire, etc.) à ne pas négliger. Précisons pour finir que la Yamaha et la Kawa bénéficient des deux formules de promotion « Lee Cooper-Yamaha » et « Coupe Kawa » qui signifient des engagements garantis.

Fiches techniques

	Honda 125 CR	Yamaha 125 YZ LC	Suzuki 125 RMD	Kawasaki 125 KX	KTM 125 PL MC	Cagiva WMX 125
MOTEUR	Mono 2 T refroidi par eau	Mono 2 T refroidi par eau	Mono 2 T refroidi par eau	Mono 2 T refroidi par eau	Mono 2 T refroidi par eau	Mono 2 T refroidi par eau
Alésage x course	56,6 x 50,7 mm ; 122,7 cm ³	56 x 50 mm ; 123 cm ³	54 x 54 mm ; 123 cm ³	56 x 50,6 mm ; 124,6 cm ³	54 x 54 mm ; 123,6 cm ³	56 x 50,6 mm ; 124,6 ³
Puissance maxi (catalogue)	31,5 ch à 11 000 tr/mn	34 ch à 11 250 tr/mn	n.c.	32,5 ch	32 ch à 10 800 tr/mn	n.c.
Couple maxi	2,07 m/kg à 10 500 tr/mn	2,25 m/kg à 10 500 tr/mn	n.c.	2,2 m/kg	n.c.	n.c.
Alimentation	Keihin Ø 34 mm + clapets	Mikuni Ø 34 mm + clapets	Mikuni Ø 32 mm + clapets	Mikuni Ø 34 mm + clapets	Bing Ø 34 mm + clapets	Dell'Orto Ø 36 mm + clapets
Allumage	Electronique CDI	Electronique CDI	Electronique CDI	Electronique CDI	Electrique Motoplat	Electronique Nippodenso
Boîte	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
PARTIE-CYCLE						
Cadre	Simple berceau dédoublé arrière démontable	Simple berceau dédoublé	Simple berceau dédoublé	Simple berceau dédoublé	Simple berceau dédoublé arrière démontable	Simple berceau dédoublé
Suspension AV	Fourche Ø 38 mm réglable en amortissement, déb. 300 mm	Fourche réglable en amortissement, déb. 300 mm	Fourche Ø 38 mm réglable amortissement, déb. 285 mm	Fourche Ø 43 mm déb. 300 mm	Fourche Marzocchi Ø 40 mm, déb. 300 mm	Fourche Marzocchi Ø 38 mm, déb. 280 mm
Suspension AR « Pro-link », amortisseur	Monoshock, système réglable compr./détente déb. 305 mm	Monoshock, système « monocross progressif, amortisseur réglable compr./détente déb. 310 mm	Monoshock, syst. « Full-Floater », amortisseur réglable en compression déb. 317 mm	Monoshock, système « Unitrak », amortisseur réglable en compression déb. 300 mm	Monoshock, syst. « Pro-Lever », amortisseur White Power réglable en compr./détente déb. 310 mm	Monoshock, amortisseur Ohlins réglable, déb. 320 mm
Roues (freins, pneus)	Freins tambour Ø 130 mm pneu Bridgestone jantes DID	Freins tambour pneus Dunlop jantes DID « larges »	Freins tambour AR 120 mm pneus Bridgestone	Frein AV disque (Ø 210 mm) AR tambour 110 mm jantes DID « larges »	Frein AV à disque (option Ø 230 mm) AR tambour 130 mm pneus Trelleborg	Freins tambour, Ø 125 mm pneus Pirelli « sandcross » jantes Nordisk
Longueur x larg. x haut.	2 115 x 845 x 1 200 mm	2 135 x 850 x 1 250 mm	2 130 x 845 x 1 250 mm	2 135 x 850 x 1 190 mm	2 175 x n.c. x n.c.	1 475 x n.c. x n.c.
Hauteur de selle	940 mm	940 mm	935 mm	955 mm	950 mm	960 mm
Empattement/garde au sol	1 433 mm ; 345 mm	1 450 mm ; 350 mm	1 450 mm ; 345 mm	1 440 mm ; 360 mm	1 485 mm ; 350 mm	1 457 mm ; 355 mm
Contenance réservoir	6,5 l	7 l	6,5 l	7,6 l	8,5 l	7 l
Poids constructeur (voir poids vérifié dans l'essai)	86,5 kg	88 kg	86,5 kg	88 kg	n.c.	92 kg
Prix/disponibilité	14 282 F ; immédiate kit de pièces : + 600 F	13 900 F environ ; immédiate kit de pièces : + 736 F	13 010 F ; immédiate ;	14 155 F ; décembre ;	15 695 F avec disque (14 990 F avec tambour) ; immédiate	16 800 F décembre ; kit compris
IMPORTATEUR	Honda France	Soneuto	Suzuki Ets Bonnet France	Kawasaki Motors France	Royal Moto	Sodima



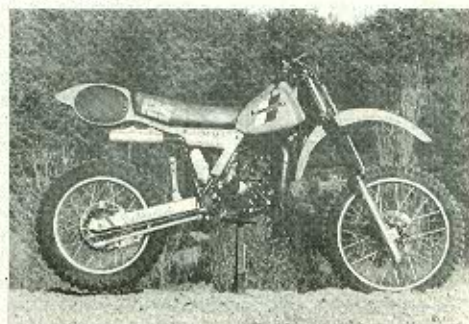
Honda 125 CR



Yamaha 125 YZ LC



Suzuki 125 RMD



Kawasaki 125 KX



KTM 125 PL MC



Cagiva WMX 125