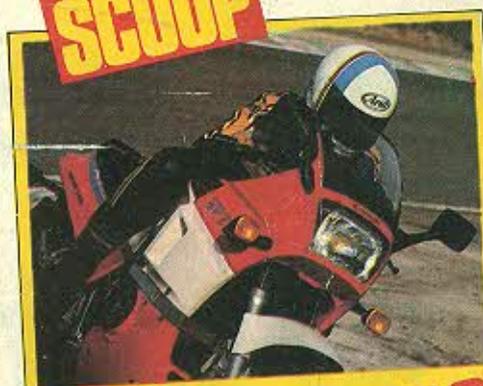


# Moto Revue

SCOOP



Kawa GPZ 600

## PARIS Supercross!

tout sur  
Bercy



M2163-679 - 10,50F

ESSAI: toutes les 125 cross

par X. Audouard ; photos : P. Massias

**EXACTES AU RENDEZ-VOUS**

*Les 125 cross « nouvelles » sont là. Pour vous séduire. Tendances 85 : moteurs type « usine », super-puissants mais également souples. Progression globale indéniable. Où s'arrêteront-ils ?*

**exclusif**

# LES 125 CROSS 85

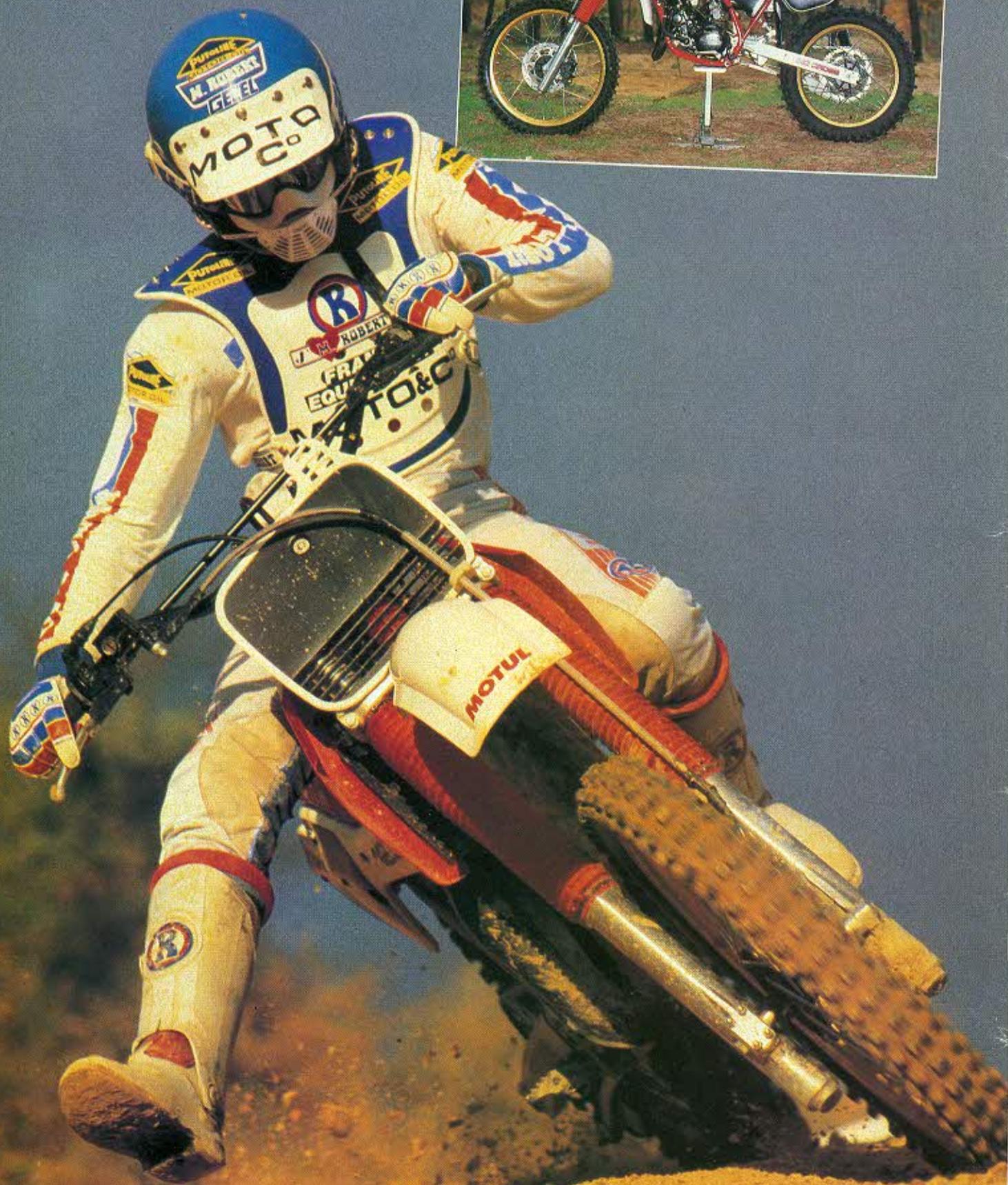
*retenez les,  
elles font un malheur!*



**SUZUKI RM . HONDA CR . YAMAHA YZ .**



**KTM MX. KAWASAKI KX**





**C**omme de coutume, le comparatif 125 cross ouvre le bal... Que se passera-t-il en 85 ? Une fois encore, on prendra notre pied sur des 125 de plus en plus performantes, attachantes, efficaces. C'est ce qui ressort de notre comparatif exclusif, mettant aux prises les cinq vedettes du marché, à savoir Yamaha, Honda, Kawasaki, Suzuki et KTM. Un essai réalisé « dans les règles », sur trois circuits différents, sans fioritures inutiles mais dans les conditions qui sont les vôtres tous les dimanches...

### Le pourquoi du choix

Les 125 cross tiennent toujours la vedette sur le marché français. Très importantes pour l'image de marque d'un constructeur, elles font chaque année l'objet de tous les soins des ingénieurs concernés. Cette année encore, le lot des 125 cross essayées lors des présentations « individuelles » s'annonçait excitant et, dès lors que l'essentiel était réuni, il n'était pas question de perdre une seconde avant de vous proposer (en exclusivité, bien sûr) le comparatif qui s'imposait. L'essentiel, en matière de 125 cross, est bien sûr constitué des quatre japonaises et de la seule européenne qui garde la tête (bien) haute en France, à savoir la KTM. La Cagiva-Ligier « Maddii replica » aurait à coup sûr son mot à dire, même en si belle compagnie, mais, malheureusement pour tout le monde, elle ne sera en production que dans plusieurs semaines. Dommage aussi que l'Aprilia MX à nouveau moteur Rotax n'ait plus d'importateur à la hauteur de ses ambitions. Quant à HVA, on sait que la 125 n'est pas sa catégorie de prédilection, et on attend plus volontiers la version définitive de la 250 monoshock, tant le proto de Jo Martens nous avait séduits.

### Les conditions de l'essai

Du sable, un peu de boue, beaucoup de bonne terre et énormément de trous et de sauts en tout genre pour cet essai, et ce grâce aux terrains de Mont-de-Marsan (sable et boue) et surtout grâce au merveilleux complexe de Navarrenx, près de Pau, où nous nous sommes attardés plus que de coutume tant les possibilités offertes par le grand terrain (lignes droites défoncées, montées et descentes vertigineuses, virages en tous genres) et par le circuit annexe « stadium » (doubles sauts, whoops, épingles, vélodromes, etc.) étaient immenses.

Après trois journées très intensives sur les motos, nous avons la prétention d'avoir autant que possible fait le tour de la question, et cerné au plus près la personnalité de ces engins. Personnalité qui s'est avérée plus que de coutume assez différente d'une moto à l'autre, avec des qualités spécifiques et aussi des défauts notables. Comme chez toutes les fortes personnalités, me direz-vous. C'est justement mon avis : la recherche de performances pures, toujours plus impressionnantes, couronnées de succès chez chacun des constructeurs présents, les oblige à se « découvrir » un peu dans certains domaines, qui diffèrent d'ailleurs selon la marque. Le temps des motos « sans défauts » semble passé, aujourd'hui on a des

*Philippe Maloigne au guidon de la 125 Yamaha YZ : une moto tournée vers l'efficacité plutôt que vers le brio, qui a travaillé ses ex-points faibles intelligemment.*

motos encore plus performantes, mais toutes (sans exception) perfectibles sur tel ou tel point. Ce qui convenait très bien encore en 84 peut très bien s'avérer dépassé au niveau de performances d'un modèle 85. Voici un enseignement majeur de ce test, qui nous démontre que, déjà, pour 86, les constructeurs ont une marge de progression.

Côté pilotes, nous avons cherché à réunir pour nous seconder un échantillon plus proche qu'en certaines occasions prestigieuses de la « cible » des 125 cross, à savoir les jeunes (Christian Bayle, un brillant élément du 125 inter, Dominique Charrier, un tout bon du championnat 125 ligue de Guyenne, Michel Cuvelier, jeune amateur belge), sans pour autant se priver de pilotes confirmés comme Yves Gervaise, qui a trouvé en 84 la peinture « Grand Prix », et Philippe Maloigne, une des révélations du dernier Superchampionnat. Alain Lecorre et moi-même représentons bien sûr l'acheteur moyen, celui qui n'oublie jamais les impératifs de plaisir, d'efficacité mais aussi de facilité de conduite, d'entretien et d'économie.

Bon, on démarre ? On démarre, selon notre formule habituelle, à savoir un chapitre « statique » (« Laquelle vous tente ? »), un compartiment « moteur » (« Ce qu'elles ont dans le ventre ») et enfin un volet « partie-cycle » (« Comment ça passe ? »). De cette façon, chacun d'entre vous pourra juger selon sa propre échelle de valeurs, selon qu'il accorde une plus grande importance à la séduction qu'exerce une moto, ou à son moteur, ou à sa partie-cycle. On vous mâche le travail !

### Formule d'essai...

La formule d'essai idéale, c'est la vôtre : une saison de course, d'entraînements, de loisirs, d'entretien, rien de tel pour déterminer la valeur exacte d'une moto. Malheureusement, notre but est de vous guider dans votre choix, et pour accomplir cette mission, nous devons vous livrer notre essai le plus tôt possible, avant que la question du choix ne se pose à vous, c'est bonne blague ! Donc, on ne peut qu'essayer de recréer une mini-saison dans des délais raisonnables, c'est pourquoi nous réalisons nos essais en trois jours intensifs, sur trois circuits choisis pour leurs caractéristiques aussi variées que possible (tracé lent ou rapide, sol mouleux ou dur ou caillouteux, etc...). Aux pilotes de haut niveau, indispensables pour la qualité des photos d'action ainsi que pour la rapidité et la clairovoyance de leur jugement, nous associons des pilotes « moyens » dont l'opinion peut parfois (en fait, rarement) différer de celle des « bons ». De toute façon, il est important de bien comprendre que les pilotes de l'essai sont là pour dégager la « substantifique moelle » des motos en compagnie du staff de « Moto Revue » et qu'à ce titre, ils sont précieux mais que les tableaux, les cotations et les classements sont du seul ressort de ce dernier. Les pilotes participent à l'essai, ils ne font pas l'essai ! Une marque n'est donc pas avantagée ou désavantagée selon que le pilote qui la représente soit champion du Monde ou pilote de ligne, ça tombe sous le sens...

Le déroulement de l'essai ? Prise de contact avec les motos sur le premier circuit, photos statiques, étude technique (la « bidouille ») suivies d'une séance de réglage et de mise au point des motos par leurs pilotes habituels (+ photos d'action), puis échange permanent des motos par tous les pilotes pour des séries de tours égales en rythme, en nombre et en trajectoires, en se concentrant sur les points fondamentaux de la moto (moteur, suspension, freinage, etc...) et en notant éventuellement des détails qui peuvent être importants. Test de puissance et de reprises sur route, visant à étalonner les valeurs et à éventuellement relativiser les impressions ressenties sur le circuit. Entre les diverses séances et le soir au dîner, discussion générale informelle sur l'essai. Même scénario sur deux autres circuits les deux jours suivants, avec généralement des indications nouvelles à chaque fois, enfin discussion finale (statique-moteur-partie cycle), discussion d'où sort la vérité la plus exacte possible. Si une moto, pour une raison ou pour une autre, est mise en accusation par un participant de l'essai, elle est démontée et vérifiée (jusqu'à aujourd'hui, ce n'est pas arrivé). Au sujet du test sur route et des impressions sur le circuit, priorité reste tout de même donnée à celles-ci, car elles incluent les notions de motricité, d'adhérence et font entrer en ligne de compte la suspension de la moto. Une moto de cross est un tout, on ne peut dissocier le moteur de la partie-cycle. C'est pourquoi par exemple il nous paraît inutile et relever même de la pure poudre aux yeux que de passer des motos de cross au banc d'essai. Un banc d'essai, cela se veut scientifique et irréprochable, et ça l'est, mais cela ne fait

## I. Laquelle vous tente ?

### • Gueule et frime 1. Honda, KTM, Yamaha, Suzuki, Kawasaki

Au premier abord, est-ce qu'une moto sort du lot, « en jette » notamment plus qu'une autre ? De l'avis général, non. Elles sont toutes jolies, séduisantes, mais aucune ne vous saute à la figure. Il faut dire que, côté innovations, les constructeurs se sont bien calmés ces derniers temps, et que chacun semble avoir trouvé « sa » ligne, « son » esthétique, « ses » couleurs aussi... Bref, elles sont jolies, mais il faut aussi écarquiller les yeux pour les reconnaître d'avec les modèles 84. Côté frime, on repassera donc. Bon, il y a bien le KIPS Kawa, le BASS Yamaha, mais pas de quoi s'éclater les rétines.

La Kawa a son bon côté... et son mauvais ! le droit, celui où il n'y a pas le radiateur). De plus, l'autocollant « minimaliste » du réservoir fait tristounet, même s'il est souligné de l'appellation « works replica » (« réplique de moto d'usine »). La KTM jouit d'un indéniable aspect « proto » avec son moteur ultra-compact, mais elle reste tout de même proche du modèle précédent, tout comme la Honda Ibravo néanmoins aux soufflets de fourche et au ressort d'amortisseurs bleus, du

en aucun cas progresser la connaissance que l'on a d'une moto. Le motocross est le contraire d'une science exacte, des millions de paramètres impossibles à recréer scientifiquement sont en jeu, et cet essai des 125 nous l'a encore prouvé : une moto de cross doit être aussi efficace que possible sur un aussi grand nombre que possible de circuits aussi différents que possible, la vérité est là et bon vent à celui qui voudrait mettre tout cela sur ordinateur... Le banc d'essai, on y a pensé, mais l'expérience nous a montré que c'était perdre beaucoup de temps, dépenser beaucoup d'énergie et d'argent pour des indications purement formelles et qui peuvent être très éloignées de la réalité sur le terrain. Alors, à quel bon ? Dans le même ordre d'idée, certains nous parlent de chrono. Là encore, on y a pensé depuis longtemps, et on a même essayé. Mais là encore, rien d'intéressant à en tirer. Pour bien faire, un pilote donné devrait réaliser une série d'au moins cinq tours avec chacune des motos (deux tours pour se chauffer et prendre la moto en mains, trois tours pour faire son chrono, c'est un minimum). Pour un essai de cinq motos, cela nous fait donc vingt-cinq tours par pilote. En comptant les temps de repos, c'est au bas mot une bonne demi-journée de consacrée à ces chronos pour un seul pilote. Et pour quel profit ? A notre avis très minime. D'abord entre la première et la dernière série de tours, une notion de fatigue peut apparaître chez le pilote et une notion de dilférence d'adhérence sur le circuit, sans même parler de la dégradation du circuit en question, à plusieurs heures d'intervalle et avec cinq motos tournant sans arrêt dessus... Inutile d'évoquer le cas d'un circuit boueux (très fréquent dans les périodes - novembre/décembre - où sont réalisés les comparatifs) où adhérence et dégradation du circuit interdisent toute comparaison chronométrée... Reste le problème pilote : autant sur un circuit de vitesse un « bon » est capable de reproduire la même attaque et les mêmes trajectoires à une heure d'intervalle, autant la chose est impossible à un pilote de cross, s'appelle-t-il Jobé ou Malherbe. Sinon, comment expliquer que dans les séances d'essais chronos des Grands Prix, même les meilleurs réalisent des grilles de temps fort irrégulières, variant de plus ou moins trois ou quatre secondes ?

Pas un pilote en France n'est capable de réaliser un tel essai-chrono dont on pourrait tirer des conclusions un tant soit peu intéressantes, nous sommes formels. La science ne supporte pas l'a peu près et on ne peut pas sérieusement accorder à des chronos tels qu'on vient de les décrire une quelconque valeur scientifique. Encore une fois, le sérieux des pilotes et des essayeurs est préférable à toute hausse tentative de « scientification » d'un essai cross. Même remarque pour des tests de départs sur le circuit (en ce cas pourquoi entre première et deuxième manche d'un cross on ne retrouve que par accident les mêmes en bout de ligne droite ?), ou des tests de freinage à partir d'une ligne donnée (une moto de cross doit être *ralentie* et non *stoppée*, les pneus ont leur influence, etc...). Tout cela méritait d'être dit, méfiez-vous de ce qui a l'air scientifique... mais qui en fait est bidon.



1



2



3



4



5

1. La KX : 33,3 ch à 11 000 tr/mn ; 2,23 kg à 9 500 tr/mn. fourche et amortisseurs réglables dans tous les sens, 90 kg.
2. La KTM : un 54 x 54 mm bourré de couple, alimenté par le plus gros carburateur (Dell'Orto 36 mm). Fourche Marzocchi M1, amorti White Power et 86,5 kg.
3. L'YZ : 33 ch à 11 250 tr/mn ; 2,18 kg à 10 500 tr/mn, un nouveau système anti-rebond (le BASS), 89 kg.
4. La Honda : nouvelles cotes 54 x 54 mm, 34 ch à 11 500 tr/mn ; 2,25 kg à 10 000 tr/mn, carbu Keihin à guillotine, 91 kg.
5. La RM : radiateur en deux parties, piston et culasse modifiés, carbu plus gros (34 mm), filtre à air agrandi, fourche à valve proportionnelle, amortisseur arrière avec système de compensation de la dégradation d'amortissement due à l'échauffement de l'huile, etc. Poids 90,3 kg.



meilleur effet), la Suzuki (le moteur peint en gris... ouais, pourquoi pas) et bien sûr tout comme la Yamaha, dont l'esthétique n'a pas varié d'un iota. Cet immobilisme généralisé, après plusieurs années de mouvement, est chose normale en période de crise. Chacun tente de standardiser, de rationaliser, d'amortir, bref, d'économiser. Et dans la mesure où cela nous évite de subir une hausse trop exagérée, on ne peut que se satisfaire de cette politique des constructeurs.

## • Le sérieux

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

Ce n'est pas encore ici que nos engins se départagent. En 1985 (et pour le prix), il semble pour le moins normal qu'on nous propose des machines sérieuses, bien équipées. Rassurez-vous, c'est le cas. D'autre part, on juge le sérieux d'un constructeur par la façon qu'il a de (ou de ne pas) faire évoluer les points faibles ou critiquables du modèle précédent. Examinons donc la chose par cas. La Suzuki pêchait surtout l'an dernier par un problème de boîte de vitesses (les pignons de 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> lâchaient). Déjà, en cours de saison, des éléments renforcés étaient introduits. Pour 85, la boîte entière est revue, et ne devrait plus poser de problèmes. La selle, insuffisamment garnie, faisait qu'on « touchait le fond » ; elle est à présent plus épaisse (mais on touche toujours le fond). Le moteur, jugé creux en bas, voit ses diagrammes retouchés (piston plat, culasse redessinée). L'amortisseur, qui faisait plutôt partie l'an passé des « bas de gamme », est à présent super sophistiqué, avec système de compensation automatique des variations de viscosité de l'huile en fonction de la température, réglages nombreux et accessibles sans démonter le cache latéral. Même remarque pour la fourche, au top niveau de la technicité. Signalons aussi, puisque cette Suzuki est la seule moto de l'essai qui n'ait pas déjà été présentée dans ces colonnes, qu'il y a bien sûr un frein à disque à l'avant, des jantes dorées, un radiateur en deux parties et des pneus japonais à profil mixte qui s'avéreront potables (sauf dans le gras) mais jamais extra, même sur terrain sec et caillouteux (à l'inverse de ceux de l'YZ et de la KX).

La KTM a toujours été une moto sérieuse, et la qualité de son équipement en atteste : Marzocchi M1 dernier cri (hydraulique dans un bras de fourche, ressort dans l'autre), amortisseur White Power à bonbonne intégrée, nouvelle suspension arrière articulée sur roulements à aiguilles, disque Brembo flottant et esthétique remaniée. Tout cela va dans le bon sens. Côté moteur, encore un peu plus de chevaux en haut.

Chez Kawasaki, le problème n° 1 de 84 provenait du cadre qui cassait en différents endroits (sous le réservoir et au-dessus des repose-pieds notamment) ; le cadre 85 est entièrement nouveau et renforcé. La pompe à eau, très exposée auparavant, est plus petite et mieux planquée aujourd'hui. Le filtre à air assez médiocre se voit doté du système FAIS à deux compartiments, système qui « respire » par l'avant, sous le réservoir. Ici, comme chez Suzuki, on se contentait d'un amorto « bas de gamme », le voici à présent le plus réglable de tous puisque (comme sur les motos d'usine), outre la traditionnelle détente, on peut régler l'hydraulique en compression lente (chocs normaux) et rapide (chocs brusques). L'extremité avant un peu spongieuse est modifiée (disque percé différemment). Moteur qu'on reconnaissait brillant à hauts régimes, le KX était aussi creux « en bas » qu'une Suzuki : voilà donc le KIPS, mélange ingénieux d'YPVS et d'ATAC sur lequel nous ne reviendrons pas, ayant déjà largement détaillé la chose dans la présentation.

La Yamaha a été revue dans tous les petits détails qui clochaient (ça aussi, on l'a déjà dit) : radiateurs (une fixation supplémentaire), tendeurs de

chaîne maintenus par vis, têtes de rayons en alu remplacées à nouveau par des têtes en acier, butée de pédale de frein renforcée, autocollants de réservoir mieux dessinés (ils ne coupaient plus la trajectoire habituelle des genoux et sont donc susceptibles de durer plus longtemps), amortisseur (peu endurant) remplacé, patte supplémentaire sur la culasse (moins de vibrations), moteur décomprimé (on connaissait parfois des problèmes de détonation) et courbe d'avance modifiée afin de le rendre plus à l'aise dans les hauts régimes. Notons que les biellettes du monocross sont articulées sur aiguilles (non encagées, c'est moins pratique), que le silencieux est le seul à ne pas être en alu et que les durits moteur font un peu « fouillis ».

La Honda, enfin, est pensée jusqu'à des détails extrêmes. Le pot qui vibrait est à présent tenu d'une manière exceptionnelle, à la fois en traversant une partie du cadre (comme sur les RC usines) et en comptant une fixation supplémentaire. Un joint évite les anciennes fuites entre pot et silencieux, et celui de sortie de cylindre est plus épais (il claquait). L'embrayage, qui arrivait à faiblir, est renforcé. Les têtes de rayons, comme sur l'YZ, retournent à l'acier. La fenêtre de niveau de lookheed du maître-cylindre a changé de côté pour éviter de se voir brisé par une pierre : voilà le genre de détails auxquels Honda pense. On note

## Le choix des pilotes

La parole est à nos collaborateurs d'un jour. La question est la suivante : « Après avoir eu la chance d'essayer les 125 cross 85, laquelle achèterais-tu ? » Bien entendu, chaque pilote se dispense de classer « sa » marque.

**Dominique Charrier (pilote Honda-Moreau)**, 19 ans, 1,62 m, 61 kg, 5<sup>e</sup> du championnat de ligue de Guyenne 125 1984, tentera les qualfis 125 inter 1985.

« Pour moi, la progression de ces modèles 85 est phénoménale. Mon moteur préparé de 84 est nettement inférieur au Honda 85, avec lequel j'ai tout de suite abaissé mes temps sur mon circuit d'entraînement. Mon classement : 1 ex-aequo : Kawa et Yam. Le moteur KX est fantastique, il avale formidablement les montées et, personnellement, il ne me fatigue pas. L'avant qui glisse m'a un peu gêné. La Yam respire l'efficacité : il faut un peu se donner la peine de la prendre en main, après quoi on va très vite avec. Moins à l'aise que la Kawa dans les montées. 2 ex-aequo : Suzuki et KTM. La RM a une partie-cycle fabuleuse, sa tenue de cap est un rêve. Si elle n'est pas en tête pour moi, c'est à cause de son moteur qui reprend mal. La KTM est un peu dure pour moi qui suis petit, et son moteur est un peu brutal. Cela dit, il reprend bien. Avec l'habitude, on doit rouler très vite avec cette moto. »

**Yves Gervaise (pilote KTM)**, 22 ans, 1,72 m, 68 kg, vice-champion de France 125 inter.

« Le niveau de ces 125 m'a paru assez homogène, mais elles ont toutes des personnalités différentes, des qualités et des défauts propres. Celle que je connais le mieux, la KTM, a bien progressé sur ses ex-points faibles.

1. Suzuki car j'attache une grande importance à la partie-cycle, et que c'est la meilleure. Le moteur n'est pas terrible, ni en bas, ni en haut, mais une fois « tapé » je pense qu'il me plairait. 2. Honda, une moto homogène avec un moteur qui prend beaucoup de tours, mais j'ai trouvé un petit creux à moyens régimes. Bonne motricité, mais l'arrière tape fort à haute vitesse dans les trous. 3. Yamaha, une moto facile à conduire, dont j'aime bien la partie-cycle (mise à part la position) mais dont le moteur « rame » un peu. 4. Kawasaki, une moto brutale et pour moi fatigante à conduire, sans doute bonne sur circuits rapides car très puissante. Elle avale bien les bosses, mais la fourche plonge trop, je ne me suis pas senti tellement à l'aise à son guidon. »

**Philippe Maloigne (pilote Yamaha)**, 20 ans, 1,75 m, 65 kg, 14<sup>e</sup> du super championnat de France 1984.

aussi le carbu à guillotine, le Pro-link articulé sur roulements à aiguilles, le guidon de bonne qualité et l'amortisseur de qualité moins certaine : nous en avons achevé un (entamé lors d'essais précédents, mais tout de même).

Autres ennuis à signaler pendant ces trois jours : une soudure qui a lâché sur le pot de la RM, et c'est tout. Vu le rythme de l'essai, le terme de « sérieux » n'est donc pas galvaudé, s'agissant de ces cinq machines...

## • La bidouille

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

La « bidouille », c'est le chapitre où l'on juge la facilité d'entretien courant, celle des réglages et la diversité de ceux-ci. La Kawasaki remporte ce test, car plus que les autres elle a tenu à offrir à l'utilisateur moyen la possibilité de régler sa moto dans tous les sens, comme un vrai pilote d'usine. Je sais, je sais, on peut argumenter sur la réelle nécessité de ces réglages, et je suis d'ailleurs de ceux qui pensent que le crossman moyen (et même le bon) s'y perd plutôt qu'il ne s'y retrouve dans cette multiplicité de molettes, de vis crantées, etc. On s'y perd peut-être un peu, mais c'est tout de même bien sympa de régler la précompression des ressorts de la fourche KX sans rien

« Je n'avais pas roulé en 125 depuis deux ans, j'ai trouvé une grosse progression côté puissance moteur et freinage.

1. Kawa parce que j'aime bien son moteur qui va vite en côte. Partie-cycle : arrière OK ; la fourche, on doit pouvoir l'améliorer. En travaillant dessus, la KX est une super-moto. 2. KTM : c'est la moto la plus efficace mais elle est moins marrante que la KX. En l'achetant, tu n'as pas besoin de changer les pneus, ou l'amortisseur, c'est de la bonne qualité. Le moteur est moins facile en bas que la Kawa. Si tu en as vraiment l'habitude, tu dois aller super-vite avec. C'est une moto de pro. 3. Honda : le meilleur moteur, au caractère sympa, qui arrache bien. Mais la suspension arrière me gêne tout le plaisir. Pour moi, cela vient du système et non de l'amorto. 4. Suzuki malgré sa partie-cycle qui est la meilleure, très sécurisante. Je me suis emm... avec ce moteur creux en bas et qui plafonne en haut. »

**Christian Bayle (pilote Kawasaki)**, 18 ans, 1,73 m, 62 kg, champion de ligue de Provence, 16<sup>e</sup> 125 inter 1984.

« La moto 85 ? des bons progrès, mais pas une évolution exceptionnelle quand même selon moi.

1. KTM parce que je me sens bien dessus, maniable, suspension OK, moteur agréable (pas le plus puissant pourtant), cette moto convient bien à mon gabarit. 2. Suzuki pour sa partie-cycle, sa position de conduite, et parce que je pense qu'on peut plus facilement travailler un moteur qu'une partie-cycle. 3. Honda : moteur exceptionnel, allonge dans les montées, maniabilité extra, mais la suspension arrière gêne tout pour moi. 4. Yamaha : elle a progressé (je roulais avec en 84) mais ne prend pas encore assez de tours en haut. Bonne fourche, freinage OK mais l'amortisseur semble laisser à désirer comme en 84 : après trois jours d'essai, il était moins bon. »

**Michel Cuvelier (pilote Suzuki)**, 18 ans, 1,70 m, 64 kg, pilote amateur belge de bon niveau.

« 1. KTM : pour le prix, on a du bon matériel, qui tient le coup. J'ai aimé la suspension arrière, le moteur agréable en haut et en bas, c'est un bon compromis. Le disque est OK, j'aime moins le frein arrière. 2. Honda : maniable, puissante, reprend bien, je lui reproche juste sa suspension arrière. 3. Kawasaki : bonne suspension mais c'est la plus fatigante à piloter (j'ai des petits bras). Puissance super à haut régime mais il faut se servir de l'embrayage. 4. Yamaha : c'est la seule à laquelle je ne m'habitue pas côté position, et le moteur a du mal à prendre un rapport de plus dans les côtes. »

démonter. Quant au double réglage, compression rapide/lente, c'est aussi une exclusivité Kawa. Sans parler du réglage d'assiette du train arrière, lui aussi inédit. Signalons qu'en outre, tout comme Honda, Kawasaki dispose de selles de trois hauteurs différentes en option (le standard est l'intermédiaire). Le prix est malheureusement prohibitif (1 260 F, au lieu de 647 F pour la belle Honda). Le FAIS devrait réduire l'entretien du filtre, et les rayons droits limitent ceux des roues. Deux graisseurs équipent l'Unitrak, dont l'axe principal en est hélas dépourvu. On note avec joie la généralisation des boulons à tête de 8 mm, comme sur la Honda (et par opposition aux cruciformes de la Yam).

La Kawa mise à part du fait des particularités citées plus haut, les autres ne méritent pas d'être départagées, ayant toutes des avantages et des inconvénients. Les rayons droits sont généralisés. KTM et Yamaha ont des graisseurs sur les axes de monoshock ; je sais que c'est mieux de démonter régulièrement, mais combien d'entre nous pensent à le faire, ou s'en donnent la peine ? Les graisseurs, c'est l'entretien du flemmard, mais celui-ci ne vaut-il pas mieux que pas d'entretien du tout ? Toujours pratiques pour le travail sur l'amortisseur et le nettoyage « en profondeur » de la moto, les cadres démontables ne continuent pourtant de séduire que Honda et KTM. Je ne vous fais pas l'injure de vous rappeler que tous les amortisseurs sont réglables en compression/détente, et toutes les fourches (sauf celle de la KTM) en hydraulique par vis sous les fourreaux.

• **La bonne affaire**  
**1. Suzuki, Yamaha**  
**2. Honda, Kawa**  
**3. KTM**

La Suzuki n'est pas chère (17 300 F port et mise en route non inclus). Mais la Yam non plus (17 960 F clés en main) et elle bénéficie de l'option kit (+ 390 F, c'est pas cher du tout) que ne propose pas la RM. La différence ne vaut donc pas un point. Dans le « deuxième groupe », la Honda (18 543 F) retrouve la Kawa plus chère (19 261 F) mais qui est livrée avec un bon kit de pièces détachées. A noter que le kit optionnel Honda coûte 700 F. Enfin, la KTM coûte 18 950 F port non inclus et surtout sans pièces détachées, c'est dommage.

Laquelle vous tente ?	1. Yamaha	1. Kawasaki	1. Suzuki	2. Honda	3. KTM
• Gueule et frime	1	1	1	1	1
• Le sérieux	1	1	1	1	1
• La « bidouille »	2	1	2	2	2
• La bonne affaire	1	2	1	2	3
• TOTAL	5	5	5	6	7

• **Commentaire** : les scores réalisés sont meilleurs que ceux de 84. Les constructeurs peaufinent leur produit, qui ne devient que fort peu critiquable au « statique » : holeshot pour l'YZ, la KX et la RM, la Honda suit dans un mouchoir et la KTM la côtoierait si elle n'était pas plus chère. C'est peut-être le moment de souligner que, grâce à leurs challenges, Kawa et Honda vous assurent un certain nombre d'engagements au sein de formules séduisantes. De son côté, KTM peut vous aider à boucler votre budget sur le championnat de ligue avec les primes Eurocross (voyez votre concessionnaire). Enfin, on verse une larme sur la formule de promotion par excellence, la coupe Yamaha-Gauloises, arrêtée pour 85.

## II. Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, en somme)

• **Le premier coup de kick**  
**1. KTM, Suzuki, Honda, Yamaha, Kawasaki**

Kick, douceur des commandes, réponse des organes mécaniques aux sollicitations, bruits, vibrations, excitation suscitée (ou non) par tout cet ensemble, voilà quels sont les objets de cette rubrique. Pas de départage ici non plus. Ce sont des 125 : embrayages et kicks ne réclament qu'une énergie quasiment risible pour officier. Notons juste que seul KTM place son kick à gauche, et que le kick Honda est toujours assez mal disposé par rapport au repose-pied (il faut l'actionner pied bien à plat). Starters ? R.A.S. Commandes ? Excellentes partout, même chez KTM qui a fait de gros progrès sur ce plan. Les leviers Honda paraissent les plus agréables à actionner. La Kawa vibre un peu.

Bruits : la Kawa est super excitante, visiblement elle ne demande qu'à prendre des tours avec ce son métallique qui tourne au strident dans les ultimes tours/minute et qui vous fait croire que vous pilotez la moto de Jeff Ward. La Honda, très rauque (beaucoup d'admission dans ce bruit) et ronronnante vous met dans tous vos états. La KTM, on dirait une deux et demie ! Très profond, très plein et viril, ce bruit. La Suzuki n'a guère évolué, toujours discrète virant à l'aigu, très « petite cylindrée », à l'inverse de la KTM. L'YZ n'a pas changé : feutrée en bas, rauque au milieu et agressive en haut (encore plus que l'an dernier). Une chose est sûre : toutes ces motos n'engendrent pas la flemmardise, elles donnent envie de « s'en occuper » ! Alors, on va s'en occuper...

• **Le premier frisson**  
**1. Kawasaki**  
**2. Honda, KTM**  
**3. Yam, Suzuki**

Vous partez à fond sur un circuit avec votre (peut-être) future moto. Que se passe-t-il ? C'est le grand frisson ou la déception ? Avec la KX, c'est le grand frisson. Avec la KTM aussi, a priori. Si je dis « a priori », c'est que, pour la première fois, nos tests de « confirmation » sur route des impressions recueillies après deux journées d'essai n'ont rien confirmé du tout. Au contraire. De quoi se taper la tête contre les murs ! Quoi, cette Kawa et cette « Katé » qui font si forte impression sur la piste ne seraient que de vulgaires veaux ? Là, y'a un problème, mes amis. Essayons d'y voir clair. Donc, après deux journées d'essai, le débat se résume à déterminer laquelle, de la KX et de la MX, sera le missile de la saison 85. La Honda a fait bonne impression, mais pas autant que les deux sus-nommées. La Suzuki, de toute évidence pointue, n'apparaît pas nécessairement « bombesque » comparée aux copines déjà citées. La Yam, quant à elle, est jugée sévèrement : « elle rame », dit-on.

Nous voilà donc sur la route, le matin du troisième jour d'essai. La Honda de la veille, apparue un peu marquée par plusieurs essais et présentations, cède sa place à une « doublure » plus fraîche, et je retrouve immédiatement la CR de notre essai primitif, avec une « pêche » plus instantanée et plus forte à la fois. Cette CR s'avère très vite être l'étalon-puissance que personne ne parviendra à égaler. Mais le pire, c'est que les seules à s'en ap-

procher sont la Kawa (mais clairement battue) et la Yam, qui contredit là toutes les impressions venues de la piste ! La Suzuki n'est pas loin, et la KTM, qui remplit comme une folle à moyens-3/4 de régime mais stoppe net son effort au-delà, est battue. Un peu déçus par de tels résultats, nous repartons tous pour une tournée générale sur le très exigeant circuit de Navarrenx, en nous concentrant sur la puissance moteur (la force-moteur, disent certains), ce qui n'est guère difficile vu les diverses et très longues montées, avec ou sans élan, que comporte ce circuit.

Trois heures plus tard, le verdict tombe. On persiste et on signe. Ces motos sont faites pour rouler non sur la route mais sur un circuit, et sur le circuit, la Kawa se détache grâce à un brio moteur exceptionnel, digne d'une moto d'usine. Allonge, exubérance à la limite de la brutalité, coffre, tel est le KX. Derrière lui, le KTM dans son style à lui, plus d'inertie et beaucoup plus de « volume » que tous les autres, comme s'il reniait sa cylindrée, fait très grosse impression. Le Honda, diabolique à toutes sortes de régimes, ne lui rend rien. En revanche, l'YZ, malgré de nets progrès en 84, reste celui (avec le KTM) qui prend le moins de tours. Très puissant dans l'absolu comme on l'a vu sur la route, il ne soutient pourtant pas aussi bien que les autres la charge (la résistance du terrain et de la pente) lorsqu'il n'a pas d'élan. C'est le seul avec lequel, dans une montée donnée ou en sortie de virage dans du sable profond, on doit rester en seconde sans la moindre chance de passer la troisième, chose qui s'avère possible avec les autres. Dans une montée d'un genre différent, avec un élan tel qu'on l'attaque à fond de cinquième, l'YZ en revanche se comporte bien. La puissance est donc bien là. Conclusion : tout cela est un problème de courbe de puissance. Une 125 moderne doit pouvoir accepter un quasi-surrégime qui permette « d'auto-lancer » le rapport suivant, vu le couple forcément réduit disponible dans un moteur de cette cylindrée, et c'est là que l'YZ pêche en refusant de monter aussi haut que les autres. Voilà pourquoi elle donne l'impression de « ramer » : on tire un rapport en côte, on plafonne et on n'a pas toujours l'impression de pouvoir lancer le suivant. Précisons bien que sur le plat tout cela s'estompe et que, si nous n'avions eu un circuit aussi pentu, le problème aurait sans aucun doute paru moins net. Mais c'est le jeu : tout le monde à la même enseigne...

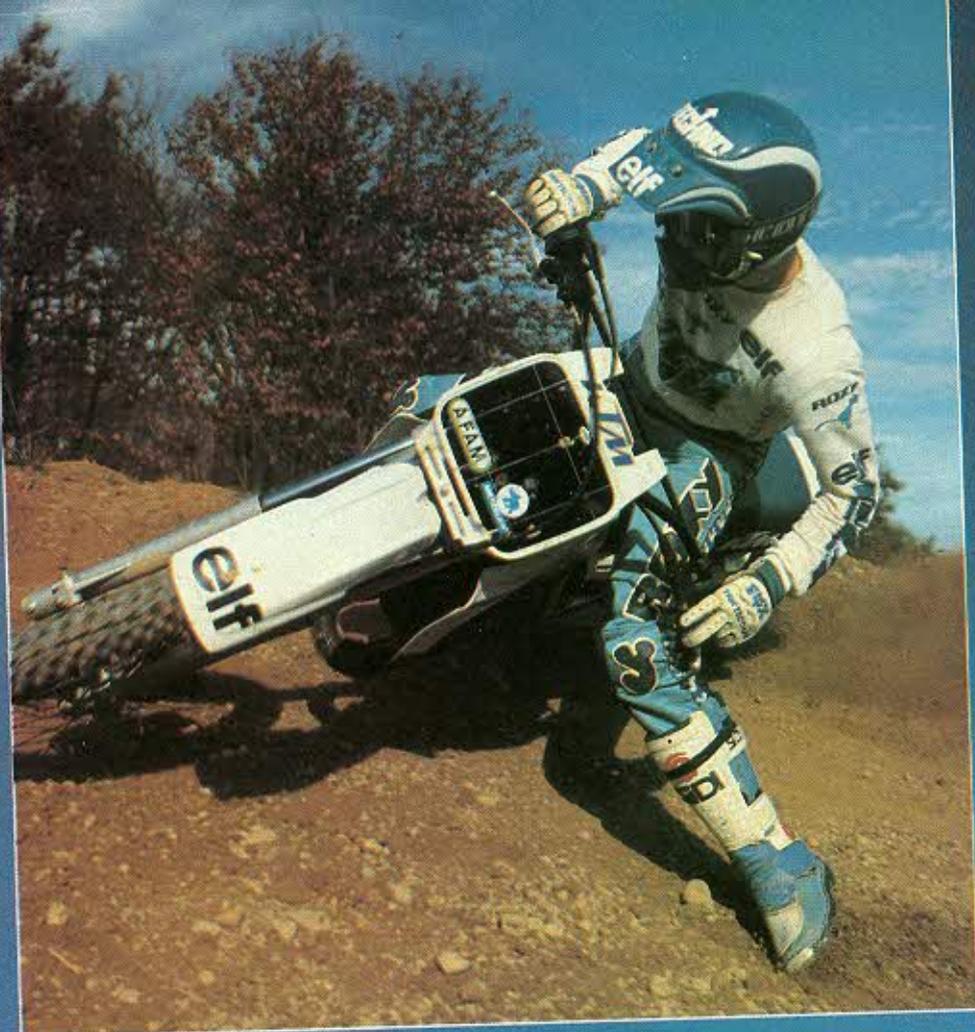
La KTM, et c'est là qu'elle est exceptionnelle, ne prend pas plus de tours que l'YZ, peut-être même moins. Mais même à pleine charge, elle accepte gaillardement le rapport supérieur, avec une poussée à couper le souffle. La Suzuki, elle, n'a pas ce genre de problème : de toute façon, elle se pilote à la cravache, c'est tout (en haut) ou rien (en bas). Le problème, c'est que même en haut la RM ne tient pas la vedette, celle-ci étant accaparée par Kawa, KTM et Honda. La RM mouline un peu, à la manière d'un 80 cm<sup>3</sup> mais, rassurez-vous, même en clôturant le classement de ce test avec l'YZ, elle vous surprendra comme cette dernière par sa puissance de toute façon supérieure au modèle précédent, qui, en la circonstance, est tout de même champion du monde des « privés » 1984 avec Alain Lejeune...

• **L'efficacité réelle**  
**1. Honda**  
**2. Yamaha, KTM, Kawa**  
**3. Suzuki**

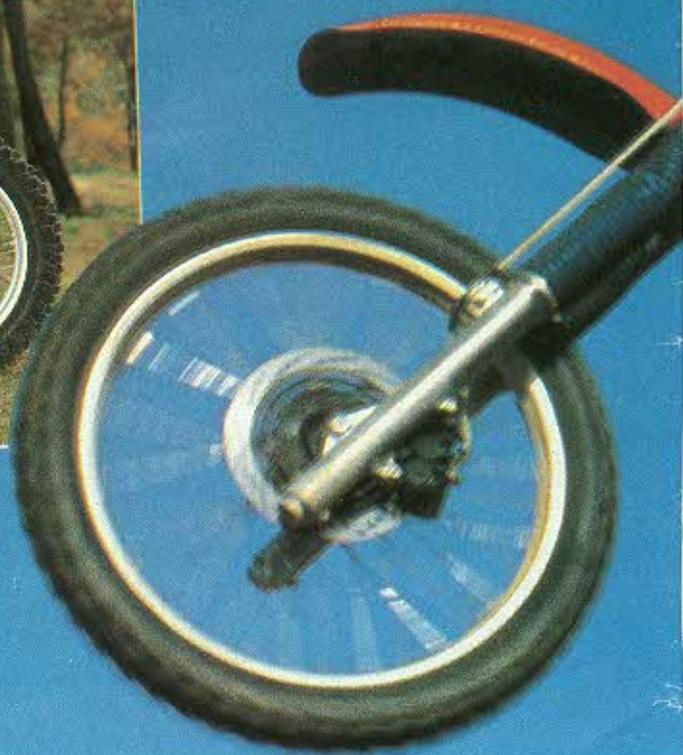
La puissance maxi, c'est beau mais encore faut-il qu'un moteur soit exploitable sur tout type de terrains (y compris quand l'adhérence fait défaut),

*Christian Bayle a pris contact lors de notre essai avec sa future monture, la 125 Kawasaki KX, et s'est montré impressionné (comme nous) par un moteur d'un brio exceptionnel et des suspensions très confortables.*



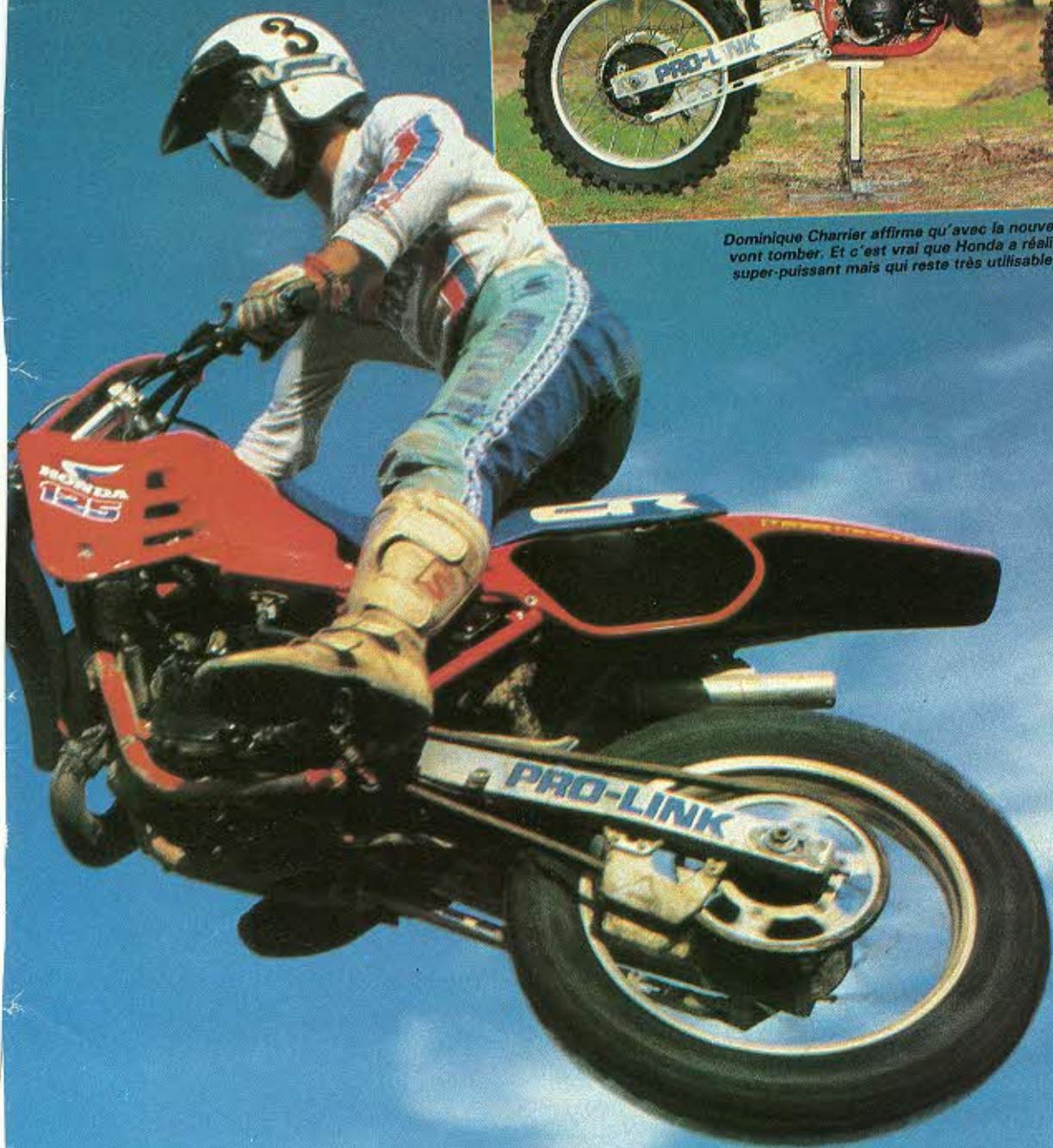


*Yves Gervaise pense à juste titre que la 125 KTM a encore progressé, s'appuyant sur un moteur gorgé de couple dans les régimes intermédiaires et sur une partie-cycle ultra-légère. La KTM est une moto de pro, une bête à gagner.*





*Dominique Charrier affirme qu'avec la nouvelle 125 Honda CR, les temps au tour vont tomber. Et c'est vrai que Honda a réalisé un coup de maître avec ce moteur super-puissant mais qui reste très utilisable, et qui est associé à une partie-cycle des plus précises et maniables.*







qu'il soit conduisible par des pilotes même débutants et enfin qu'il passe convenablement sa puissance au terrain. L'unanimité s'est dégagée sur ce point pour la Honda. Certes, elle aime bien être accompagnée de l'embrayage en sortie de virage, mais on « accroche » tellement vite un couple suffisant, qui augmente très progressivement avec le régime moteur, que le sentiment du pilote est que rien ne se perd en route, que cette puissance passe entièrement à la piste, avec une efficacité totale. Quelle que soit la situation donnée, la Honda donne l'impression que jamais une autre moto ne sera capable de la passer « au moteur ».

Le Yamaha, et c'est là un point important, est le seul qui arrive à se passer d'embrayage en certaines circonstances. Autrement dit, pour les « moyens » et les « mauvais » qui n'ont plus la force d'attraper le levier fatidique dès que les conditions sont un peu dures, l'YZ fait mine de sauveur. Mais le léger avantage de couple et de souplesse qu'il possède « tout en bas » par rapport au Honda ne compense pas la différence de progressivité dans la courbe de puissance. L'YZ a des « temps forts » (très bas et moyens régimes) et des temps « moins forts » (3/4 et hauts régimes), ce qui l'empêche de remporter ce test.

A l'inverse, le moteur Kawasaki est assez faible en couple des bas aux moyens régimes, mais pour peu qu'on ne commette pas l'erreur d'ouvrir les gaz en grand, ses reprises sont tout de même intéressantes, preuve de l'excellente efficacité du système KIPS, qui a littéralement transformé ce moteur. Certes, tout cela reste un peu brutal à l'arrivée de la grosse cavalerie vers le mi-régime et jusque « tout en haut », mais dans la boue épaisse, par exemple, on est sûr de « s'arracher » avec un tel moteur. Sur une 125 beaucoup plus que sur une 250, les chevaux maxi font partie de l'efficacité, et de toute façon la souplesse « en bas » du KX étant tout à fait méritoire, celui-ci mérite amplement son classement.

Idem pour le KTM qui est pourtant plus creux « tout en bas » que le KX et qui réclame souvent de l'embrayage, mais accepte de repartir depuis le 1/3 de régime environ même si l'on ouvre les gaz en grand. On ne peut pas parler de souplesse moteur, mais plutôt d'un couple omniprésent tout au long de la plage de régime finalement la plus utilisée sur un circuit de cross. Impressionnant.

La Suzuki ferme ici la marche : sur la route, malgré la faible résistance offerte par l'asphalte, la RM était la seule à franchement refuser de repartir dans nos tests de reprises (second rapport à 4 000 tr/mn environ). Victime d'un manque total de couple à bas régimes, le RM est un moteur qui se pilote exclusivement à l'embrayage, moyennant quoi d'ailleurs une excellente progressivité à partir de la mi-régime en fait un outil extrêmement amusant à conduire, et même efficace... à condition d'en avoir l'habitude et déjà un certain niveau de pilotage. Un moteur de junior, ce RM. Un peu fatigant à conduire, exigeant de perpétuelles dispositions d'attaque, mais indubitablement moins efficace aux mains d'un pilote moyen, et pas plus efficace pour un « bon ». D'où le classement.

#### • Ça baigne dans l'huile ?

##### 1. Suzuki, Honda, Yamaha, KTM, Kawasaki

Ce test cause de la transmission. Boîte-embrayage, en somme. Important, ça, sur une 125 qui exige un embrayage progressif, costaud, une boîte la plus rapide possible et qui accepte de passer même sans couper les gaz pour conserver ces précieux tours/minute qui font la différence. Mal-

*Le poor lonesome crossman belge Michel Cuvelier, comme tout le monde, pense que la partie-cycle de la 125 Suzuki RM est la plus homogène, la mieux équilibrée et la mieux suspendue de toutes, et que son moteur a gagné en puissance pure ainsi qu'un peu en souplesse.*

gré ce cahier des charges costaud, c'est l'égalité. Certes, la boîte de la KTM est un peu longue de course, et il arrive qu'on manque le rétrogradage 2<sup>e</sup>/1<sup>re</sup>. Certes, le sélecteur de l'YZ, un peu court, meurtrit un peu le gros orteil. Mais pas de quoi fouetter un chat. Si j'avais néanmoins à décerner des mentions, celle de l'embrayage irait à la Honda (une merveille de progressivité) et celle de la boîte à la Suzuki (qui passe comme par enchantement, même sans couper, à des régimes sidéraux). Les conditions de l'essai ayant été plutôt sèches (et on ne s'en est pas trop plaint), le test « et dans le gras » n'a évidemment pas pu être réalisé. Voici donc le tableau « moteur »...

Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, en somme)	1. Kawasaki	1. Honda	2. KTM	3. Yamaha	4. Suzuki
• Le premier coup de kick	1	1	1	1	1
• Le premier frisson	1	2	2	3	3
• L'efficacité réelle	2	1	2	2	3
• Ça baigne dans l'huile ?	1	1	1	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>

• **Commentaire**  
Kawasaki et Honda ont vraiment fait du super boulot. Le KIPS n'est pas un gadget, et le moteur Kawa concilie brio d'enfer avec exploitabilité acceptable. Chez Honda, l'abandon des cotes 55,7 x 50,7 au profit d'un 54 x 54 mm a été une riche idée. C'est le plus complet de tous, moins typé que le KX, une réussite absolue. Le KTM, lui aussi assez typé, est un peu délicat à bas régimes, mais diabolique par la suite. Il fait aller la moto vite, et c'est précisément ce qu'on lui demande. Mais comment fait-il pour qu'on le prenne sans arrêt pour un 175 cm<sup>3</sup> ? L'YZ a perdu de son aura face aux coups de boutoir de l'opposition. Mais il reste une valeur sûre, facile à conduire et bien sûr toujours largement dans le coup, surtout pour le pilote moyen. Celui-là même qui devra se cracher dans les mains et parfaire sa condition pour exploiter correctement un RM plus élitiste que ses adversaires. Mais le plaisir est au bout du chemin, et même aussi l'efficacité.

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

#### • On est bien dessus ?

##### 1. Honda, KTM, Kawasaki 2. Suzuki, Yamaha

La Honda reste la moto universelle, celle sur laquelle la plupart des pilotes se trouvent d'emblée « chez eux » grâce notamment à un guidon superbement dessiné, assez bas, à une selle idéalement galbée et à des repose-pieds judicieusement disposés. L'ensemble est néanmoins de petite taille, et les pilotes de 1,80 m peuvent en être gênés. Ceux-là se tourneront plus volontiers vers la KTM, la plus haute de toutes, mais dont la disposition est agréable (attention, cependant, aux repose-pieds trop bas dans les ornières ou aux réceptions de sauts en courbe).

La Kawa ne pose pas de problème particulier ; de taille moyenne, elle est bien conçue, bien disposée, rien ne gêne. La Suzuki et la Yamaha perdent un point ; certains se sont trouvés bien sur la RM, d'autres non, en général à cause d'un guidon un peu étrange (haut et étroit) et d'une selle basse. Cette selle est d'ailleurs la principale raison de notre classement, car elle s'affaisse vite et on « touche le fond » après trois jours d'essai ; qu'en

sera-t-il au milieu de la saison ? Quant à l'YZ, personne n'a retrouvé la position « universelle » qu'elle offre habituellement. La combinaison support de guidon/guidon est trop haute par rapport à la selle, l'ensemble dégage une certaine impression de lourdeur et oblige à adopter une position des bras bizarre. De plus, les repose-pieds touchent eux aussi assez vite par terre. A vous de trouver le guidon adéquat pour votre YZ ; à première vue, un guidon style Honda devrait bien arranger les choses.

#### • C'est lourd ?

##### 1. KTM 2. Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Honda

L'intox est toujours de mise dans les prospectus de salon... Une seule 125 est en dessous du poids limite FIM : la KTM, comme d'habitude. 86,5 kg pour notre autrichienne, un excellent score qui lui vaut de gagner un point par rapport à ses opposantes nipponnes qui se tiennent, à peu de choses près (Yamaha 88,9 kg ; Kawasaki 90,2 kg ; Suzuki 90,3 kg et Honda 91 kg). Notons cependant que la légèreté en 125 peut constituer une arme à double tranchant car, sur le terrain, nous avons tous remarqué que la KTM accuse notablement les obstacles en relief, genre cailloux roulants ou autres, et son faible poids (surtout de l'avant) peut être une explication à ce phénomène. Cela dit, une nouvelle fois, coup de chapeau aux ingénieurs autrichiens qui sont parvenus à adapter à la série un véritable petit proto d'usine.

#### • Ça tient le parquet ?

##### 1. Suzuki, Yamaha 2. KTM, Kawasaki, Honda

La Suzuki fait l'unanimité. A son guidon, on se lance dans des descentes défoncées, on attaque les sauts les plus longs et les courbes difficiles sans la moindre appréhension. Bref, elle tient le parquet, aidée en cela par de remarquables suspensions, comme on va le voir au test suivant. Cela dit, l'YZ ne démerite pas. Moins parfaitement suspendue que la RM, elle n'est pas autant à l'abri de la petite réaction dans le guidon que celle-ci. Néanmoins, la rigidité de l'ensemble et sa capacité à encaisser les chocs restent excellentes. Nos trois autres machines ont toutes quelque chose à se reprocher : la KTM une légèreté chronique de l'avant (déjà évoquée plus haut), plus désagréable que vraiment inquiétante, la Kawasaki une tendance à onduler du train avant et une moindre sensation de sécurité que les autres, et enfin la Honda une propension à secouer le pilote dans les parties les plus défoncées.

#### • Ça vire bien ?

##### 1. Honda 2. Yamaha, KTM, Suzuki 3. Kawasaki

La Honda est la virreuse type : basse, d'apparence très légère (excellente répartition des masses), super précise de l'avant, elle se couche avec une facilité dérisoire et se place plus que toute autre exactement là où vous avez envie qu'elle aille. Un régal. La Yamaha n'est pas favorisée par son guidon haut, dont les extrémités remontent idiotement. Néanmoins, cette YZ vire très correctement et ne présente aucun vice, tout comme la RM, d'ailleurs. La KTM est un peu haute mais légère, on peut la mettre à égalité avec Yam et Suzuki. La Kawa ferait partie du même groupe si elle n'avait manifesté une tendance vicieuse à décrocher de l'avant en début d'essai. A force d'ajuster la fourche (de plus en plus dure), nous avons limité le phénomène, sans le faire néanmoins disparaître. Il faudra « apprendre » soigneusement cette KX

avant de se livrer totalement à son guidon, sous peine de se retrouver à terre sans avoir rien compris.

### • C'est bien suspendu ?

#### 1. Suzuki 2. Yamaha, Kawasaki 3. KTM, Honda

La nouvelle fourche VPSS (« Valuable Progressed suspension system », système de valve s'ouvrant lorsque la fourche reçoit un choc rapide), associée à toujours jeune monoshock Full Floater et à l'amortisseur ultra moderne, fait de la 125 Suzuki la moto la mieux suspendue. Amortissement, confort, équilibre, absence de rebonds au freinage, adhérence à l'accélération, tout y est. L'unanimité s'est faite sur ce binôme. Chez les autres, tout n'est pas parfait. Deux problèmes principaux et antagonistes se posent à la suspension arrière : elle doit fonctionner aussi bien à l'accélération lorsque la poussée du moteur via la roue arrière est maximale et le poids du train arrière très important, qu'au freinage alors que le transfert des masses sur l'avant et l'absence de poussée du moteur allègent considérablement l'arrière. Hormis le Full Floater, aucune de nos suspensions ne solutionne ce double problème. Grâce sans doute au BASS (mais sans BASS, la RM réussit aussi bien), la Yamaha est remarquable au freinage, exempte de rebonds, elle reste parfaitement en ligne. A l'accélération, l'YZ est dans la bonne moyenne, mais sur l'impitoyable circuit de Navarrenx, il nous est arrivé de constater quelques chocs intempestifs. La fourche, elle, est exempte de tout reproche. La KX, de son côté, est aussi confortable à l'accélération que la RM, et l'Unitrak gomme réellement bien les trous aux bords les plus abrupts. De son côté, la fourche donne également satisfaction, à ceci près qu'elle plonge un peu trop au freinage en descente. Cette trop forte variation d'assiette provoque des rebonds de l'arrière dans les bosses au freinage, voilà pourquoi la KX n'est pas aussi parfaite que la RM. A noter que, grâce à la multiplicité et la facilité des réglages, nous sommes parvenus à améliorer nettement les suspensions de la KX en cours d'essai. La KTM, quant à elle, souffre d'une fourche Marzocchi dont on se demande si elle n'est pas paradoxalement trop légère. Cette fourche débat très bien, mais donne l'impression de manquer d'hydraulique, surtout face à un arrière dont le rapport de progressivité semble croître un peu vite. Arrière un peu ferme, avant souple, léger, et de surcroît moins rigide que les autres, la KTM n'est pas mal suspendue, mais elle semble souffrir d'un certain déséquilibre. Excellente au freinage, elle secoue un peu, elle aussi, à l'accélération et manque de confort. La palme de l'inconfort revient cependant à la Honda, dont la suspension arrière avale bien certains trous et bute nettement sur d'autres, faisant désagréablement perdre du régime au moteur et mettant à l'épreuve le dos du pilote. Malgré différents réglages, nous n'avons pu empêcher la CR de se « mélanger les pédales » dans certaines successions de bosses, particulièrement abruptes, il est vrai. Jusqu'à un certain stade, le Pro-link se comporte néanmoins bien, et nous aurions aimé l'essayer avec le ressort plus souple qui figure au catalogue des options...

Au freinage dans les bosses, même remarque : tout se passe bien en général, mais on n'est pas à l'abri d'un rappel à l'ordre aussi sec qu'imprévisible. Système ou amortisseur ? Je pencherai pour ce dernier. Tout cela est d'autant plus dommage que la fourche Honda est fantastique, sans doute la meilleure de toutes.

### • Ça freine ?

#### 1. Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, KTM

Cinq disques à l'avant, ça cause. Toutes les japonaises se valent, elles sont fantastiques de dou-

leur à la commande, de puissance et de progressivité dans le freinage proprement dit. R.A.S. pour les freins arrière. La KTM de notre essai freinait bien, très bien même. Il semble qu'enfin KTM monte une qualité de garnitures Brembo plus tendre que dans les premières livraisons. Depuis l'essai, j'ai eu l'occasion de remonter sur une KTM livrée il y a un mois, et le freinage était nettement insuffisant. Au bénéfice du doute, faisons quand même confiance à l'usine autrichienne.

Comment ça passe (Bref, la partie-cycle)	1. Suzuki	2. Yamaha	2. KTM	2. Honda	3. Kawasaki
• On est bien dessus ?	2	2	1	1	1
• C'est lourd ?	2	2	1	2	2
• Ça tient le parquet ?	1	1	2	2	2
• Ça vire bien ?	2	2	2	1	3
• C'est bien suspendu ?	1	2	3	3	2
• Ça freine ?	1	1	1	1	1
• TOTAL	9	10	10	10	11

• **Commentaire** : Après avoir accusé le coup au moteur, la Suzuki redresse nettement la tête. C'est la partie-cycle la plus complète, la plus homogène, la plus sécurisante, et elle bénéficie du merveilleux Full Floater. La Yamaha reste une valeur sûre, même si sa position déroute au début. Après quelques tours d'adaptation (ou un nouveau guidon !) on retrouve la sécurité « made in YZ » et des suspensions convaincantes. La KTM est au niveau de l'YZ, grâce à une légèreté hors du commun et une bonne tenue de cap générale. La KTM est saine, mais un peu éprouvante à piloter. La Honda est un jouet hyper maniable, lui aussi très sain, excellentement suspendu à l'avant, mais critiquable à l'arrière. La Kawasaki souffre beaucoup de ne pas dégager une aussi grande impression de sécurité que ses concurrentes, du fait d'un avant baladeur et parfois même « glissant ». Remarquables suspensions, néanmoins.

## Conclusion : chacune son tempérament

L'encadré « Le choix des pilotes » est significatif de la grande homogénéité du niveau de nos cinq motos : selon sa taille, son tempérament ou ses critères de choix, chacun de nos pilotes a établi un classement inédit ! Il en sera de même pour nous, et pour vous. Résumons-nous donc, en tentant de cerner la personnalité de chaque moto et de déterminer sa clientèle potentielle.

La Honda est une moto jeune, moderne, dynamique, qui appelle le pilotage agressif et dispense un plaisir de conduite inégalé. Un engin excitant, mais également sérieux et efficace, s'appuyant sur un moteur complet - puissant, souple, brillant - et une partie-cycle saine, ultra maniable mais inconfortable de l'arrière. C'est la seule faille dans la cuirasse de cet engin très homogène, mais elle peut en faire reculer certains. Malgré tout, que l'on établisse un classement « grand total » regroupant nos trois tableaux ou un classement « performances » en écartant le « statique », la Honda se classe au top. C'est un signe qui ne trompe pas. Avec cette moto, Honda ne s'est pas endormi sur 1984, et se tourne résolument vers l'avenir. Moto-plaisir, elle a largement de quoi séduire à la fois le client-coureur et le client-baladeur ou loisir. Sa petite taille facilitera la vie des débutants, sauf s'ils font plus de 1,80 m (auquel cas ils peuvent installer la selle haute disponible en op-

tion). N'oublions pas non plus le challenge Honda qui, s'il se confirme, sera en « plus » intéressant pour cette CR.

La Kawasaki, c'est l'option « usine ». Un engin à la pointe du progrès, disposant d'un moteur un peu brutal mais aux performances époustouflantes. Il demande un certain doigté pour livrer sa quintessence, mais se laisse apprivoiser malgré tout assez facilement (moins qu'un Yam ou qu'un Honda, tout de même). La partie-cycle est assez typée « Kawa », il n'y a pas de raison qu'on ne s'y habitue pas. Dommage simplement qu'au premier abord, en descendant d'une autre, on ne prenne pas facilement confiance en elle. Après quelques entraînements, je pense que n'importe quel pilote appréciera les suspensions très douces, très confortables et l'excellent freinage. Cette moto s'adresse néanmoins à une frange de pilotes plus étroite que la Honda, ceux qui apprécient particulièrement les moteurs brillants... et savent s'en servir. Ici aussi, le trophée Kawasaki *Moto Revue* est un argument supplémentaire pour cette moto qui ferait jeu égal avec la Honda dans un « grand total » et la talonnerait en performances pures.

La KTM est un engin sans compromis. On l'imagine moins bien qu'une autre pour les loisirs. Son truc, à elle, c'est la course. Une bête de course, voilà le terme qui la qualifie le mieux. Plus on va vite à son guidon, et plus elle livre ses qualités. Au classement « performances pures », elle égale la Kawa, tout près de la Honda. Son moteur ne brille pas aux extrêmes, mais pour le reste, il fait preuve d'une présence impressionnante. Son tempérament, ses dimensions et sa vocation prédestinent cette moto plutôt au pilote assez confirmé, de taille au moins moyenne et dont le but est la compétition pure. Celui-là ne risque pas d'être déçu, et ne devrait pas être rebuté par le prix d'achat légèrement supérieur à la concurrence. C'est le prix de la qualité.

La Yamaha est la moto des débutants par excellence. C'est la seule qui n'exige pas une connaissance approfondie du pilotage « 125 » pour se montrer efficace. Avec elle, inutile d'être un Paganini de l'embrayage pour s'en sortir convenablement. A ceux qui recherchent plus la puissance pure, l'YZ 85 n'apportera malheureusement pas de sensations nouvelles au même titre que la CR ou la KX. Elle offrira néanmoins des performances tournées vers l'efficacité plus que vers l'éclatant, avec le seul reproche de manquer un peu de « piquant ». Cela dit, il est toujours plus facile de faire prendre des tours supplémentaires à un moteur tel que l'YZ que de donner du couple à un moteur qui n'en délivre pas au départ ! Un petit détour chez un des nombreux préparateurs Yamaha, et le pilote de bon niveau pourra encore mieux apprécier le sérieux général de cette moto et la stabilité de sa partie-cycle, pour un prix avantageux.

La Suzuki est une moto de battant. Son moteur puissant mais creux à bas régime est sans compromis : c'est l'attaque ou rien. Moyennant quoi sa progressivité parfaitement linéaire fait merveille, d'autant plus qu'elle est servie par la meilleure partie-cycle du lot ! Tout ce qui s'annonce compliqué (champ de bosses, etc.) devient simple au guidon de la RM, tant ses suspensions dominent leur sujet. Voilà qui a de quoi séduire celui qui veut avant tout se sentir en sécurité sur sa moto, quitte à devoir cravacher le moteur. Le débutant aura cependant du mal à s'adapter à de telles caractéristiques moteur, malgré le prix très séduisant...

Voilà. Votre choix est fait ? Si oui, vous avez de la chance. Car nous, après trois jours d'essais intensifs, nous aurions aimé les garder toutes. De votre côté, la proximité d'un concessionnaire sportif ou efficace (ou les deux), ainsi que la réputation d'un service après-vente sérieux sont des éléments qui peuvent et doivent être déterminants.



125 Suzuki RM



125 Yamaha YZ



125 KTM MX



125 Honda CR



125 Kawasaki KX

Ces essais comparatifs dont vous relifex tant, dites-vous bien qu'ils ne pourraient se faire sans la compétence et le dévouement de toutes les personnes concernées, et elles sont nombreuses ! Merci donc avant tout aux importateurs Sonauto, Royal Moto, Kawasaki, Motors France et Honda France pour leur confiance et leur effort humain et logistique (respectivement Thierry Fouchet, Gérard Leiser, Jacky Ritouard et son « adjoint » Jean-Pierre Pascal Francineau et son indéfectible chien Youki, ont été comme d'habitude parfaits). Mention, une fois de plus, toute particulière pour l'indéfectible Jean Robert, le fameux concessionnaire Suzuki (Jean Robert Motosport, rue de Marchienne 6418 Gorée, Belgique - Tél. : 19.32.71.51.57.56) qui a débalié sa toute première 125 RM le soir pour se trouver le lendemain matin dans le Sud-Ouest, exact au rendez-vous. Incroyable Jean ! Merci enfin aux pilotes de l'essai, ainsi qu'aux dirigeants de la section Moto de Navarrenx, une fois encore merveilleux d'efficacité pour faciliter notre travail. A la prochaine !

	<b>Honda 125 CR</b>	<b>Yamaha 125 YZ</b>	<b>KTM 125 MX</b>	<b>Suzuki 125 RMF</b>	<b>Kawa 125 KX</b>
<b>Moteur</b>	mono 2T refroidi par eau ; ATAC	mono 2T refroidi par eau ; YPVS	mono 2T refroidi par eau	mono 2T refroidi par eau	mono 2T refroidi par eau ; KIPS
<b>Alésage x course ; cylindrée</b>	54 x 54 mm ; 123,6 cm <sup>3</sup>	56 x 50 mm ; 123 cm <sup>3</sup>	54 x 54 mm ; 123,6 cm <sup>3</sup>	54 x 54 mm ; 123,6 cm <sup>3</sup>	56 x 50,6 mm ; 124 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance maxi (catalogue)</b>	34 ch à 11 500 tr/min	33 ch à 11 250 tr/min	n.c.	n.c.	33,3 ch à 11 000 tr/min
<b>Couple maxi</b>	2,25 kgm à 10 000 tr/min	2,18 kgm à 10 500 tr/min	n.c.	n.c.	2,22 kgm à 9 500 tr/min
<b>Alimentation</b>	Keihin guillotine 34 mm	Mikuni 34 mm	Dell'Orto 36 mm	Mikuni guillotine 34 mm	Mikuni ovale 34 mm
<b>Allumage</b>	électronique CDI	électronique CDI	électronique Motoplut	électronique PEI	électronique CDI
<b>Boîte</b>	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
<b>Partie-cycle</b>					
<b>Cadre</b>	simple berceau dédoublé arrière démontable	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé arrière démontable	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
<b>Suspension AV</b>	fourche réglable Ø 43 mm déb. : 300 mm	fourche réglable Ø 43 mm déb. : 300 mm	fourche Marzocchi M1 Ø 42 mm, déb. : 300 mm	fourche réglable Ø 43 mm système V.P.S.S.	fourche double réglage Ø 43 mm, déb. : 300 mm
<b>Suspension AR</b>	Pro-link, amort. double réglage, déb. : 310 mm	Monocross, amort. double réglage, déb. : 310 mm + système BASS	Pro-lever, amort. double réglage White-Power déb. : 320 mm	Full Floater, amort. double réglage	Unitrak, amort. triple réglage, déb. : 320 mm
<b>Roues (freins, pneus)</b>	frein AV disque 240 mm frein AR tambour pneus Dunlop K 690 A	frein AV disque 240 mm frein AR tambour pneus Bridgestone	frein AV disque Brembo frein AR double came pneus Metzeler	frein AV disque 240 mm frein AR tambour pneus Bridgestone	frein AV disque 220 mm frein AR tambour 110 mm pneus Bridgestone
<b>Longueur x largeur x hauteur</b>	2 140 x 825 x 1 215 mm	2 135 x 850 x 1 230 mm		2 160 x 855 x 1 265 mm	2 140 x 820 x 1 190 mm
<b>Hauteur de selle</b>	930 mm	930 mm	935 mm	940 mm	960 mm
<b>Empattement/ garde au sol</b>	1 460/355 mm	1 450/350 mm	1 445/370 mm	1 475/320 mm	1 450/390 mm
<b>Contenance réservoir</b>	6,5 l	7,5 l	9,5 l	7 l	7,5 l
<b>Poids vérifié à sec</b>	91 kg	88,9 kg	86,5 kg	90,3 kg	90,2 kg
<b>Prix/disponibilité</b>	18 543 F clés en main option kit + 700 F immédiate	17 960 F clés en main option kit + 390 F immédiate	18 950 F + port et mise en route immédiate	17 300 F + port et mise en route immédiate	19 261 F clés en main kit compris immédiate
<b>Importateur</b>	Honda France	Sonauto	Royal Moto	Suzuki-France	Kawasaki Motors France