

**UN MATCH
POUR
UN CHOIX**

125 cross 84: Honda CR contre Kawasaki KX contre KTM MX contre Suzuki RM contre Yamaha YZ

Par Eric Breton
Photos Ph. Cornut et P. Massias

LE TCHEUM* DE L'ANNÉE

(*) Match, en verlan, pigé les chébrans ?



« Breton ! » qu'y m'fait tout à coup, sans prévenir, alors que d'habitude, à c't'heure, ce serait plutôt le calme plat, voyez le genre, entre quatre et quatre et demie, à peine de retour d'une des meilleures tables du XIX^e arrondissement, pièce de bœuf échalotes-tarte tatin-beaujolais primeur réduisant généralement dans de fortes proportions l'activité cérébrale de l'après-midi, bref l'attaque-surprise, « Breton » qu'y répète, « avec ce foutu Paris-Dakar, les verts de France ont terminé l'année sans leur Match pour un Choix mensuel. Comprenant leur désarroi mieux que quiconque, j'ai pensé qu'il fallait démarrer 84 en fanfare, en livrant à nos lecteurs chéris quelque chose de sérieux, vois c'que j'veux dire, un bel essai comparatif, du cousu main... malheureusement, j'n'aurai jamais le temps de m'en occuper moi-même comme je l'aurais voulu, avec les fêtes, et puis ces quelques jours de sports d'hiver... Mais je sais que tu feras ça très bien... t'as quelque chose en vue ? ».

D'abord brutalement saisi par un tel accès de lucidité, et retourné comme une crêpe par des propos si convaincants, je dois certes reconnaître qu'il y eut comme un temps de réponse. Mais j'le connais, l'Chef, et j'avais prévu le coup. Pas comme ça, là, en pleine torpeur digestive, mais j'l'avais prévu, l'coup...

Les 125 cross dans l'numéro du 15 janvier, en voilà une façon de commencer l'année qu'elle est bonne, pas vrai ? Car, attention, quel Match !



Un match important pour un choix excitant. Important, parce que vous êtes tout de même quelque 6-7 000 gougusses en France (+ les Belges, les Suisses et autres lecteurs francophones, ça fait une grappe !) à acheter une 125 cross chaque année. Et si les champions ne paient pas leurs motos, en revanche, fait sauter la tirelire. Bref, un « beau » marché, qui intéresse bougrement les constructeurs.

Ce qui nous amène au second qualificatif : excitant. Eh oui, l'ingéniosité et le talent des responsables des bureaux d'études ne cessent d'émerveiller les passionnés et, cette année, les amateurs de nouveauté ont été servis avec les 125 cross, que des machines inédites ou entièrement remodélées ! Gros enjeu et cartes neuves, donc, pour une partie passionnante.

Une partie entre joueurs confirmés : seules les stars ont été conviées à cette rencontre au sommet. Je sais, en vous a mal habitués, mais il est vraiment impossible de mettre sur pied chaque année un comparatif géant regroupant **toutes** les machines de la catégorie. Génial, le « coup » d'il y a deux ans — avec douze bécanes ! — mais, entre nous, vraiment trop « galère » ! Et puis, les cinq marques élues représentent à elles seules la grosse majorité des ventes : il s'agit des quatre Japonaises, bien sûr, qui dominent le sujet de la tête et des épaules, et de KTM. KTM qui, fièrement, ne craint pas d'affrontement, avec une 125 cm³ au top-niveau pour lutter à armes égales et porter bien haut, une fois encore, le flambeau de la compétitivité européenne.

Allez, en place ! Hon', Suz', Kaw', Yam' et Katé 125 84, vous les connaissez déjà sûrement. Toutes découvertes au Salon de Paris, en octobre ; aujourd'hui toutes disponibles chez les concessionnaires (Suzuki et Kawasaki viennent d'arriver, mais les trois autres sont livrables depuis près de trois mois !), les cinq sont, disions-nous, de véritables nouvelles machines. Absolument inédites (comme la Suzuki* et la KTM) ou bien tellement modifiées par rapport aux modèles 83 qu'elles n'ont plus rien à voir, contrairement aux apparences.

Un cheval de plus chaque année. A ce train-là, en l'an 2000 - si ça existe encore ! - une 125 cross vaudra 50 ch !

Et d'attaquer tout de suite le chapitre « description moteurs ». Rapidos, sans perte de temps. D'abord, les caractéristiques communes et elles sont nombreuses : monocylindres deux-temps, refroidis par eau ; allumage électronique, boîte 6 vitesses et kick sur tous les rapports ; cinq moteurs modernes, compacts, légers, performants (tous développant plus de 30 ch, même si trois constructeurs seulement annoncent des chiffres de puissance : 33 ch à 11 500 tr/mn pour la Honda, 33,5 à 11 000 la Kawa et carrément 35 ch à 9 600 tours la KTM. À noter, d'ailleurs, l'escalade incessante de la puissance des 125 cross. Bon an mal an, chaque modèle gagne un ch, un ch et demi — pour notre plus grand plaisir, cela dit — et l'on se demande où cela va s'arrêter...

Au sujet du refroidissement liquide, la Kawasaki fait bande à part avec son radiateur unique empiétant sur l'avant gauche du réservoir. Mais les autres bécanes font toutes



YAMAHA YZ : un p'tit coup de rouge sur le cadre et les cache-radiateurs, c'est la « touche » 84. Le frein AV, un mini-tambour double-came. Quant au moteur, il est époustouffant de « facilité » et d'efficacité.

appel à un double élément positionné à cheval sur la poutre dorsale du cadre.

Pour en revenir aux moteurs proprement dits, au niveau des cotes, deux écoles : les carrés (54 x 54), Suzuki et KTM, et les super (56 x 50 environ), les autres.

Admission par clapets généralisée, mais ici aussi Suz et KT se distinguent avec leur « double » arrivée de gaz cylindre + « direct » carter (pour Suzuki, c'est un retour aux sources, souvenez-vous des RM 78-79). En ce qui concerne les carburateurs, le RM (encore !) est la plus modeste avec un petit 32 mm Ø, mais un Mikuni à juliotine (boisseau plat, comme sur les 250 et 500). Honda et Kawa ont choisi la taille 34 (respectivement un Keihin et un Mikuni bien sûr), mais la Yam (Mikuni) et la KTM (Dell'Orto magnésium, s'il vous plaît) ont franchement sauté le pas, avec 36 mm de passage de gaz. Des carburateurs de 250 cm³ ! Toujours dans le secteur admission, tant qu'on y est, un coup d'œil aux filtres à air, avec une évolution notable de ce côté, la taille des boîtiers ayant une sérieuse tendance à gonfler cette année, et ce n'est pas un mal.

Outre leur système d'admission, les moteurs Suzuki et KTM (si ce n'est l'architecture assez spéciale de ce dernier, avec son cylindre nettement incliné vers l'avant) ne recèlent guère de solutions techniques miracles. De même, le Kawasaki se montre désespérément classique. Cela n'a rien d'une tare, oh non, mais laisse l'occasion à la Honda et à la Yam de faire parler d'elles à propos de leurs ATAC et YPVS respectifs. Mais, au fait, qui ne connaît pas encore ces dispositifs technologiques un peu gadgets (ceci sans mettre en doute leur efficacité réelle) sur lesquels repose en partie l'image motocross des deux grands ? L'Auto-controlled Torque Amplification Chamber et le Yamaha Power Valve System, on commence à en avoir les oreilles rebattues, alors on passe à autre chose. Aux parties-cycles, par exemple.



**Finis les mini 125 cm³.
Les empattements
s'allongent, les
fourches grossissent...
et pourtant tout le
monde est au poids
limite F.I.M.**

Seule la Honda possède, en gros, le même cadre que l'an dernier ; et encore, modifié à la colonne de direction (+ de chassel) et aux fixations du Pro-Link. Le Yam et le Kawa, eux, ont été chamboulés dans tous les sens. Quant aux deux autres, ils sont entièrement nouveaux, dérivés des protos de GP. Bref, encore une fois, ça bosse dur. Et en couleur, puisque seul le Kawasaki reste noir ! Ces cinq simples berceaux dédoublés ont évolué dans la même direction : recherche de la légèreté, travail autour de l'amortisseur unique pour une meilleure progressivité de suspension AR et l'aménagement d'un espace accru pour le filtre à air, et modifications de la partie AV pour s'adapter à une plus grosse fourche. Car, si toutes ces 125 cm³ sont ultra-légères (y compris la KTM !), elles « grandissent » néanmoins : les empattements s'allongent (valeur moyenne 84 = + de 1,45 m) et surtout les fourches grossissent. Embôitant le pas de Kawasaki, qui a lancé cette « mode » l'an dernier, les trois autres constructeurs japonais ont adopté des fourches de Ø 43 mm, laissant KTM en retrait avec une « petite » fourche de 40. Pourtant, 40 mm... Ainsi, la nouvelle Suzuki n'a-t-elle plus rien du « mini » qu'elle était, et la Honda est-elle la plus courte du lot.

Les débattements de suspension, en revanche, ne changent plus guère, avec des valeurs fixées (une fois pour toutes ?) à 300 mm pour l'AV et 310-320 mm pour l'AR.

À l'arrière, justement, on n'innove plus mais chacun affine sa technique : Pro-Link, Uni-Trak, Pro-Lever, Full-Floater et Monocross 84 sont tous assez différents de leurs homologues de la saison dernière. Un nouvel amortisseur et des rapports de biellettes modifiés sur la Honda, des réglages différents sur la Kawa, un ensemble usine-look complet sur la KTM (bras oscillant, amortisseur — un White-Power à bonbonne accolée — et géométrie), un système usine-replica sur la Suzuki (leviers plus longs et nouvel amortisseur réglable) et un amortisseur allégé, raccourci et plus facilement réglable, ainsi qu'un bras oscillant plus long sur la Yam. Grätze, grätze... Tous les amortisseurs AR z'unicques sont désormais facilement réglables en compression comme en détente.

OK pour les suspensions, les roues maintenant. Le rayonnage « droit » Suzuki a fait des émules chez Kawasaki et Honda. Yamaha, de son côté, a dégoté une drôle d'astuce avec ses fameux rayons en Z, des rayons doubles, en quelque sorte. Chez Honda, pour ne pas être en reste, on se vante d'employer des têtes de rayons en duralumin pour réduire le poids non suspendu. KTM, sans doute satisfait du montage classique, ou faute peut-être d'avoir inventé un quelconque procédé magique, ne s'embarrasse pas de ces détails (qui peuvent avoir leur importance). Qu'elles soient made in Japan (DID ou Takasago) ou made in Norway (Norvège, les Nordisk de la KTM), les jantes sont en alu. Pour les pneus, les marques japonaises font confiance à leurs fabricants compatriotes (à noter, les Dunlop - Japan - K 690 sable de la CR Honda) et KTM à ses frères de langue germanique, Metzeler. Les dimensions n'ap-

pellent aucun commentaire particulier. Les freins, enfin, comme les suspensions, ont retenu l'attention des ingénieurs, et pas qu'un peu. On commence par la KTM, pour changer : adieu disque AV (jugé trop lourd, le Brembo de la 500), bonjour petit tambour double-came de la 250 ; idem à l'AR, double-came de la deux et demie. On retrouve d'ailleurs ces freins sur l'ensemble de la gamme KTM, dans un but évident de standardisation. Bonjour disque, en revanche, sur la 125 Honda — comme sur toutes les CR, celui de la XR 500 Ø 240 mm, à étrier double piston — et — c'est pas nouveau — sur la Kawa (Ø 210 mm).

Suzuki et Yamaha ont préféré jouer la légèreté et la simplicité avec de petits double-came AV Ø 130 mm. A l'AR, les quatre Japonaises utilisent des simple-came classiques.

On a vu les cadres, les suspensions, les roues, que reste-t-il ?

Les habillages et les accessoires. Réservoirs plastique everybody (contenances 7-8 litres les Japs, 9,3 l la KT — pourquoi autant ? Pas besoin de construire un nouveau bidon pour la version enduro (...), caches latéraux porte-plaques numéros du même métal, selles over-tank (à peine, la KTM — z'étaient allés trop loin dans ce sens l'an dernier, ils ont nettement fait machine arrière, tout l'un ou tout l'autre), voilà en gros. Le détail, on en reparle tout de suite, dans la partie statique de l'essai proprement dit, au chapitre « Equipement » ; tenez, ben c'est maintenant...

Toutes belles, toutes agréables, toutes « accessibles », toutes légères, toutes faciles à mettre en route : édifiant, l'essai statique, sinon passionnant.

« L'essai de l'année, les 125 cm³ cross ? Serait temps que ça démarre vraiment !

— Eh, l'aut'eh, y'a pas le feu, faut bien expliquer aux gens, avant...

— Ta g'... !
— Ah bon... »

Esthétique - Finition - Equipement

Il en est toujours — des tristes — pour dire que l'esthétique, on s'en fout, qu'on ne choisit pas une machine de cross parce qu'elle est belle, et que de toute manière un classement sera toujours subjectif, les goûts et les couleurs, etc.

Faux ! Je m'insurge. Subjectivité, chacun son goût, je veux bien ; mais le reste, faut pas me la faire. Consciemment ou non, le look a son importance au moment du choix. Et, que je sache, nous sommes entre esthètes, ici, non ? Alors, regardons-y de plus près, les artistes, si vous voulez bien.

Ce qui cloche, pour commencer — dans l'ordre alphabétique (pour ne froisser personne), vient en premier la Honda, sur laquelle les fautes de goût... sont rares, juste le réservoir sans déco aucune, ni sticker, rien, bof... La Kawa, tout le monde n'aime pas le vert, mais cette couleur criarde est pour certains, à l'inverse, l'un des points forts des KX ; sur le radiateur, à gauche, l'immense plastique, oreille difforme, choqué davantage, trouvez pas ? Son gros réservoir fait du tort à la KTM, en particulier côté droit, où il « descend » au-dessus du moteur et paraît démesuré ; d'autre part, les plaques à numéros latérales





HONDA CR : fidèle à ses principes de « bombinette » rouge, elle reste la plus petite des 125 cross. À l'aise partout, elle se manie comme un jouet. Système ATAC à l'échappement et frein à disque AV sont deux de ses arguments.



pourraient avoir été mieux dessinées. Même remarque que pour la Honda sur le réservoir Suzuki, tout nu. La Yam, enfin, malgré le « truc » génial du « coup de rouge », ne se démarque pas assez, dit-on, de la longue lignée des YZ précédentes...

Toujours est-il que c'est dans l'absolu une bien jolie machine... le réservoir et la selle sont superbes, les lignes flatteuses, l'harmonie des couleurs parfaite (bien vu, les jantes « or » et les ouïes de radiateur rouges). De même, la Suzuki, avec son cadre bleu, ses protections de fourreaux de fourche jaunes et son nouveau Full-Floater au bras oscillant magnifique, tape dans le mille, une vraie de vraie Gebers-Replica ! Idem pour la KTM, à l'allure Grand Prix garantie, avec son mini-moteur façon pur proto. La Kawa, sans doute la plus dingue, la plus « moderne », émerveille par ses lignes et la « gueule » de son moteur ou de son Uni-Trak. Et qui peut rester insensible à l'appel de la Honda, compacte, ramassée, prête à bondir ?

Eh oui, vous avez compris, chacune a son style mais toutes ont du charme, aucune n'est ratée. Il serait donc bien risqué de tenter de départager les cinq motos sur ce critère de l'esthétique. Alors, sert à rien, ton test ? Chut, laisse tomber, fallait le faire, l'est fait.

Et l'on parle finition et équipement. Là, pas de déception non plus. La grande classe, plutôt. Ah, c'est agréable de travailler avec l'élite ! Des exemples : le montage du frein à disque Honda, l'étrier, le maître-cylindre ; le frein AV Kawa, également, ou les pièces qui composent l'Uni-Trak, de la superbe fonderie, ou encore le pontet de rigidification du garde-boue AV ; sur la KTM, qui défend avec brio les couleurs de l'Europe dans ce secteur généralement chassé gardée japonaise, les très beaux moyeux-freins, le bras oscillant et d'excellents accessoires comme l'amortisseur WP ou le carbu Dell'Orto ; tout l'ensemble Full-Floater de la Suzuki, une réalisation splendide, ou les « oreilles » alu de protection des carters moteur ; un ensemble réservoir-radiateurs-cache-radiateurs magnifiquement réalisé de la Yamaha, ou son rayonnage en Z. Sans parler des « plus » communs aux cinq motos, comme la qualité supérieure des matériaux et des peintures, toutes les pédales

repliables, les silencieux alu (sauf l'YZ, bouh !), les roulettes et patins pour les chaînes...

Technologie de pointe + sérieuse dans la construction, bravo à tous.

HONDA - KAWASAKI - KTM - SUZUKI - YAMAHA 5

Position de conduite - Agrément des commandes

La Honda est la plus petite moto de l'essai. Plus courte que les autres, très fine, assez basse, les minus s'y sentent immédiatement à leur aise. Ils aiment le guidon bas, étroit, positionné en arrière, la chouette selle, et les commandes d'une douceur exemplaire ; mais la CR est-elle trop étriquée pour les grands costauds ? Que nenni, les balaises, à moins peut-être de dépasser le mètre quatre-vingt-dix ?

La Suzuki, c'est tout le contraire, la plus longue. La 125 RM rikki, c'est fini ce temps-là, il s'agit aujourd'hui d'une « grande » moto. Et cela n'a rien de déplaisant ; selle OK, pas trop haute et plutôt moelleuse (molle ?), guidon plat, repose-pieds assez hauts, commandes ultra-douces.

Fantastiques commandes sur la Kawasaki aussi, une machine aux dimensions assez proches de celles de la Suz. Selle haute, mais étroite et confortable, la KX est une moto très fine entre les jambes du pilote. Pourtant, en selle, la première impression est exactement inverse, à cause de la forme du réservoir et de la présence de cette gigantesque « voile » accrochée au radiateur, sur la gauche, sous vos yeux.

A mi-chemin entre la Honda et les deux autres Japonaises, la taille de la Yamah peut être qualifiée de « moyenne ». On s'y sent tout de suite à l'aise, sur la selle basse et bien dessinée, avec en main des commandes idéales : placement, onctuosité et précision. La meilleure ? Non, il y a quelque chose qui chagrine : le réservoir qui monte littéralement devant le corps du pilote ? Non, plutôt le guidon trop haut et trop large.

Reste la KTM. Pas déplaisante, mais moins bien que les autres. Guidon géant et haut perché, repose-pieds bas, selle peu agréable et leviers trop éloignés du guidon, ça ne pardonne pas, la KTD perd un point. Pour des détails, certes, que l'habitude et une petite préparation feront oublier, mais c'est la loi...

HONDA - KAWASAKI - SUZUKI - YAMAHA 5 / KTM 4

Accessibilité

Accès filtre à air : Honda : sous la selle, deux boudins ; Kawasaki : 4 cruciformes sur le côté gauche ; KTM : sous la selle, deux boudins ; Suzuki : 3 vis côté gauche ; Yamaha : 3 vis côté gauche.

Réglage amortisseur (tous réglables en compression et détente par des molettes) : Honda : sur bonbonne, OK ; Kawa : détente sur l'amortisseur, derrière cache latéral droit ; KTM : sur amorti, OK ; Suz : compression sur amorti, démonter la selle ; Yam : sur bonbonne, OK.

Réglage hydraulique fourche (vis sous les fourreaux) - Japonaises : oui ; KTM : non. Partie AR du cadre démontable - Honda, KTM : oui ; les autres : non.

Rayonnage - Hon : « droit » ; Kaw : « droit » ; KTM : classique ; Suz : « droit » ; Yam : en « Z ».

Tension de chaîne - système classique écrou/crochet-écrou, sauf Kawa écrou unique. Accès moteur - aucun problème particulier.

Comment établir un classement avec tout cela, dur ! Egalité (encore que la Honda...)

HONDA - KAWASAKI - KTM - SUZUKI - YAMAHA 5

Poids

Tous les 125 cross se vantent aujourd'hui d'être des poids plume. Alors, pour une fois, vérifions les poids à sec (sans essence mais en ordre de marche), pour voir. Les constructeurs annoncent des valeurs légèrement inférieures ou égales à la limite F.I.M. (= 88 kg) et la bascule confirme à peu près leurs dires : 88 kg la Kawa, 89 les Suzuki, Honda et Yamaha. Bien. Et la KTM ? Elle qui l'an dernier était nettement la plus lourde — plus lourde même que la 250 de la marque ! —, c'est aujourd'hui la plus légère ! Répétons-le, le modèle 84 n'a plus rien à voir, plus une pièce commune avec la 83. Mais enfin, 86 kg, soit moins que ce qu'annonce la fiche technique constructeur !... Radicaux, les Autrichiens !

Allez, tiens, pour fêter ça, on lui donne l'avantage, à la MX. Non pas pour les deux ou trois kilos qu'elle gagne par rapport à ses rivales, mais bien pour saluer le réel effort de KTM qui prouve que la vieille Europe, quand elle se donne du mal...

KTM 5 / HONDA - KAWASAKI - SUZUKI - YAMAHA 4

Mise en route

Un jeu d'enfant, mettre en route ces petits moulins. Tous craquent sans se faire prier, et ce sur n'importe quel rapport ! à noter au passage que, avec la MX 84, voici enfin une 125 KTM équipée d'un embrayage digne de ce nom). Starters placés aux carburateurs. Kicks OK. Mention pour le Yam et le minuscule KTM, moue boudeuse pour le Honda assez mal foutu. Ça y est, ça tourne, on va enfin rouler...

HONDA - KAWASAKI - KTM - SUZUKI - YAMAHA 5

Toutes belles, toutes bien finies et bien équipées, toutes agréables, toutes accessibles sans problème, toutes légères, hyper-légères, et toutes faciles à mettre en route, littéralement après l'essai statique. Autrement dit, on n'a pas avancé d'un iota ! Peu passionnant, les vous l'accordez, mais édifiant : ces bécanes sont sacrément bien foutues ! Quant à les départager, je ne vois qu'une solution, l'action...



SUZUKI RM : inchangée (ou presque) trois ans de suite, la Suz avait besoin d'un lifting. Mieux que ça, c'est une toute nouvelle moto qui nous est proposée, véritable « copie » de la machine de Geboers. Pour forceurs !
Notez le boîtier de filtre à air grand volume et l'admission Power Reed.



Puissance - Accélération

... et ouvert en grand ! Comme des sauvages. Histoire de voir enfin ce qu'elles ont dans le ventre, ces motos, depuis le temps qu'on tourne autour ! Et là, le ravissement, l'extase. Quelle patate ! Sûr, les chevaux supplémentaires revendiqués par rapport à l'an dernier sont là, bel et bien là. Plus puissantes que jamais, les 125-84, c'est évident. Incroyablement puissantes, même. Prenez le petit moteur KTM, une folie. Hé, mais on nous a refilé celui d'Andreaini ! Pas de doute, c'est bien le même... A moyen régime, une montagne de chevaux, un coffre stupéfiant qui fait plus penser à un 250 qu'à un 125 cm³ du commerce... Pour ceux qui aiment les sensations fortes, l'engin est à essayer d'urgence. Remarquez, le Suzuki n'est

TOTAL STATIQUE

	HONDA	KAWA	KTM	SUZUKI	YAM
Esthétique - Finition - Equipement	5	5	5	5	5
Position de conduite					
Agrément des commandes	5	5	4	5	5
Accessibilités	5	5	5	5	5
Poids	4	4	5	4	4
Mise en route	5	5	5	5	5
TOTAL	24	24	24	24	24
Classement (points)	5	5	5	5	5

Cinq super-produits qui ne se lâchent pas d'un crampon. Si vous aimez la bagarre...

Salindres, Gard, un jour gris de fin d'année. Brr, pas un temps à mettre un crossman dehors. Quoi ? Pensez-vous, ces gars-là, dès qu'ils ont une poignée de gaz dans la main droite, ils sont heureux...

pas mal non plus : certainement autant de chevaux, mais placés différemment. Le truc de la RM 84, c'est de prendre des tours, encore et encore, jusqu'à des régimes semblent-il impossibles, et cela en dispensant toujours de la puissance. Un moteur à réaction ? Si le KTM donne l'impression d'une cylindrée supérieure, le moulin de la Suzuki, lui, serait plutôt une sorte de 80 cm³ superionique ! Et puis il y a la Kawasaki ; là encore, une cavalerie d'enfer, comparable à celles du KTM et du Suzuki, mais délivrée d'une autre manière : le KX prend des tours sans compter, appréciant les très hauts régimes presque autant que le RM ; mais, tandis que ce dernier



accélère de façon très linéaire, le Kawa produit le gros de son effort aux deux tiers de sa plage de régime avant de grimper furieusement vers son maximum. Une sorte de « mix », donc, entre KTM et Suzuki, le bouillier de la belle verte. Et ces trois-là, avioniques, remportent ce test tellement convoité : les championnes des accélérations, ce sont la KTM, la Suzuki et la Kawasaki.

Les deux autres se placent derrière, incontestablement. Légèrement en deçà question puissance réelle, elles sont surtout nettement moins impressionnantes. La Yamaha, en particulier, qui réchigne à fréquenter les très hauts régimes, régulant si l'on insiste au lieu de passer la vitesse supérieure, paraît bien calme à côté d'une KTM, par exemple. Mais il faut savoir que l'YZ 84 pousse toutefois sensiblement plus fort que le modèle 83, qui était la plus puissante des 125 l'an dernier ! Et qu'elle est donc bien loin de se traîner... Quoique plus vive, plus rageuse, acceptant plus facilement de prendre des tours, la Honda renferme une puissance très équivalente à celle de la Yam et se classe donc à ses côtés.

Même si l'écart sur le terrain reste en fin de compte assez faible, KTM, Kawa et Suzuki prennent l'avantage sur les deux championnes en titre, pour les fantastiques impressions qu'elles provoquent, un ton au-dessus des Yam et Honda, et pour les progrès réalisés en une saison seulement. Progrès notables chez les cinq marques, répétons-le. Manquent pas de chevaux, les 125 cm³ 84 !

KAWASAKI - KTM - SUZUKI 5 / HONDA - YAMAHA 4

Agrément moteur

La puissance maxi, c'est excitant, mais ce n'est pas tout. Encore faut-il qu'on puisse l'utiliser, disons le plus souvent possible. Et pour ce qui est d'être exploitable, la Yamaha l'est assurément. La bonne volonté du moteur est telle qu'elle déconcerte au premier contact ! Il faut s'habituer, avec l'YZ, à passer chaque difficulté, chaque virage, avec un rapport de plus qu'avec n'importe quelle autre machine de la concurrence ! Imbattable — et de loin — dès qu'il s'agit de reprises à bas régime, elle ne nécessite que très modérément l'emploi de l'embrayage, et encore, si l'on attaque un tant soit peu, car on se sort de toute situation sans y faire appel pour relancer normalement le régime. Etonnant, vraiment, une telle souplesse et un pareil couple, du jamais vu sur une 125 aussi performante ! Efficacité... et facilité ! Facile, la Honda l'est aussi. D'accord, elle est incapable de reprendre aussi bas que la Yam, mais elle est toutefois pourvue d'une souplesse intéressante et, si sa puissance arrive un peu plus haut dans les tours, elle sait se faire progressive, ce qui a du bon quand la posture est délicate.

La Kawasaki, elle, demande à être conduite un peu plus « brutalement ». Agréable à bas régime, le moteur KX marque ensuite un certain creux, puis, après avoir passé le cap du mi-régime, les chevaux débarquent en force jusque très haut dans les tours. Autrement dit, pour sortir fort d'une éptgle, embrayage conseillé.

Registre différent avec le KTM : à bas régime, il ne se passe pas grand-chose, faut l'avouer, et ce n'est que vers 3 500-4 000 tours que le moteur autrichien délivre sa puissance, même s'il fonctionne régulièrement en dessous ; pas question d'engorgement, en effet, ça reprend, mais paresseusement. Et soudain, le coup de pied au cul, clair et net. Brutalement, la pêche et, on l'a vu, ça cause ! Autrement dit, le pilote averti saura tirer parti d'un tel caractère, mais le branle-panneau moyen risque de ne pas emmener cette KTM comme elle devrait l'être, suite à quelques frayeurs et faute de coups d'embrayage.

La Suzuki, enfin, c'est encore autre chose : en bas, rien, que dalle. Tout est en haut ! Impossible même de rouler cool avec cette moto, puisqu'il faut lancer le moteur dans les tours et l'y maintenir constamment. Alors, ça va vite, très vite... Mais surtout ne pas hésiter, dès qu'un virage se présente, à rentrer une, voire deux ou même trois vitesses, et à s'occuper de l'embrayage à la sortie. Obligatoire. Très amusant, grisant, on peut le dire, mais fatigant et réservé à certains. Tout le monde ne s'appelle pas Geboers !

YAMAHA 5/HONDA 4

KAWAZAKI-KTM 3/ SUZUKI 2

Stabilité - Tenue de piste

Après les moteurs — pas le temps de souffler — les parties-cycles. Ont-elles pu suivre l'évolution des mécaniques, est-on à même d'utiliser ces fantastiques puissances ? Réponse sur-le-champ.

Voyons les suspensions. La fourche Marzocchi Ø 40 de la KTM est incontestablement dépassée par les productions japonaises Ø 43, en amortissement et surtout en guidage. Ou au moins par trois d'entre elles, car la fourche Kawasaki produit parfois des réactions bizarres, des rebonds qui nuisent à la direction comme au confort.

À l'arrière, le Monocross Yamaha est toujours irréprouvable, mais il semble avoir trouvé son maître avec le nouveau Full-Floater Suzuki, merveille des merveilles. Le F.F. System passe depuis son apparition comme l'un des monoshocks de référence, mais la dernière version enterre tout ce que l'on a connu jusqu'à présent. Dément : trempilins, trous, bosses, ornements sont avalés sans réaction, le relief semble gommé ! Uni-Trak Kawa et Pro-Lever KTM donnent eux aussi satisfaction mais n'offrent pas le confort des deux dispositifs précités. Quant au Pro-Link de la Honda, il n'est pas sans engendrer quelques réactions, peu agréables sinon dangereuses, que les réglages et bidouillages à tâtons n'ont réussi qu'à atténuer : à l'accélération comme au freinage, sur des suites de bosses rapprochées, l'arrière a tendance à cogner, jusqu'à donner quelques coups de raquette.

Ce sont les suspensions mais aussi la géométrie et la rigidité du cadre, le poids et sa répartition et la position du pilote qui déterminent la tenue de « parquet ». Pourtant, ce sont tout simplement les deux motos les mieux suspendues les plus stables, à savoir la Yamaha, impeccable, et la Suzuki, dont le Full-Floater est désormais au service d'une machine à l'empattement plus long. Bien difficile de mettre l'YZ et la RM en défaut question tenue de cap.

Plus courte, la Honda fait moins « rail ». Et malgré sa fantastique fourche — la meilleure — elle ne garantit pas la même tranquillité d'esprit que la Yam ou la Suz' dans les parties défoncées. Cela plus à cause de sa suspension AR que de ses dimensions, d'ailleurs.

Les deux K, enfin, Kawa et KTM, pourraient mieux faire. Est-ce la fourche de 40, son extrême légèreté d'ensemble ou une question de géométrie, toujours est-il que l'Européenne bouge pas mal de l'avant. Le guidon gigote et à haute vitesse la direction laisse une impression de flou peu convaincante. Bizarre aussi la KX, qui pourtant a montré la voie des fourches de 43 à l'école japonaise en adoptant un tel élément dès l'an dernier, KX dont l'avant ne réagit pas autrement comme on s'y attendrait. Telle qu'elle est livrée d'origine, la Kawasaki pose un problème d'assiette : trop dure et trop haute de l'avant, trop souple de suspension arrière, elle s'écrase du cul, et la direction trop légère n'en fait qu'à sa guise au moindre choc (impossible, par ailleurs, de la placer correctement en virage). Une fois l'arrière durci et l'avant « baissé », ça va déjà nettement

mieux. Mais la fourche peut encore, dans des situations extrêmes, malmenier quelque peu les bras du pilote.

SUZUKI - YAMAHA 5 / HONDA 4 / KAWASAKI - KTM 3

Maniabilité

125 cm³ et moins de 90 kg, ce n'est jamais un problème à manier, théoriquement ! Effectivement, ces cinq bécanes sont des vélos. Mais la palme revient incontestablement à la Honda : petite, offrant une excellente position de conduite et dotée d'une merveilleuse direction (non, la fourche de Ø 43, si elle procure un meilleur guidage, n'alourdit pas la moto en sensations), c'est un régal de virer court avec la CR. Virages serrés en appui, sans appui, on s'amuse, jusqu'à en avoir l'impression d'être bon ! Plus hautes de selle, plus longues, Suzuki et Kawa ne permettent pas si facilement toutes les fantaisies. Yamaha et KTM, légères et dociles, sont, elles, pénalisées par leurs guidons d'origine trop « encombrants ». Les cinq machines sont super-maniabiles, mais la Honda prend un petit point de bonus.

HONDA 5 / KAWASAKI - KTM - SUZUKI - YAMAHA 4

Freinage

Même constat, même résultat qu'au test précédent : satisfaction générale... mais un léger « plus » pour la Honda, encore ! Le double-came de Yamaha et Suzuki n'attirent que des éloges et apportent incontestablement un progrès par rapport au passé. Le disque Kawa ne leur est en tout cas pas supérieur. Et le double-came AV de la KTM, moins agréable et surtout moins efficace que ses collègues japonais, est, il faut le signaler, bien secondé par son homologue AR (qui nécessite une certaine habitude pour doser correctement).

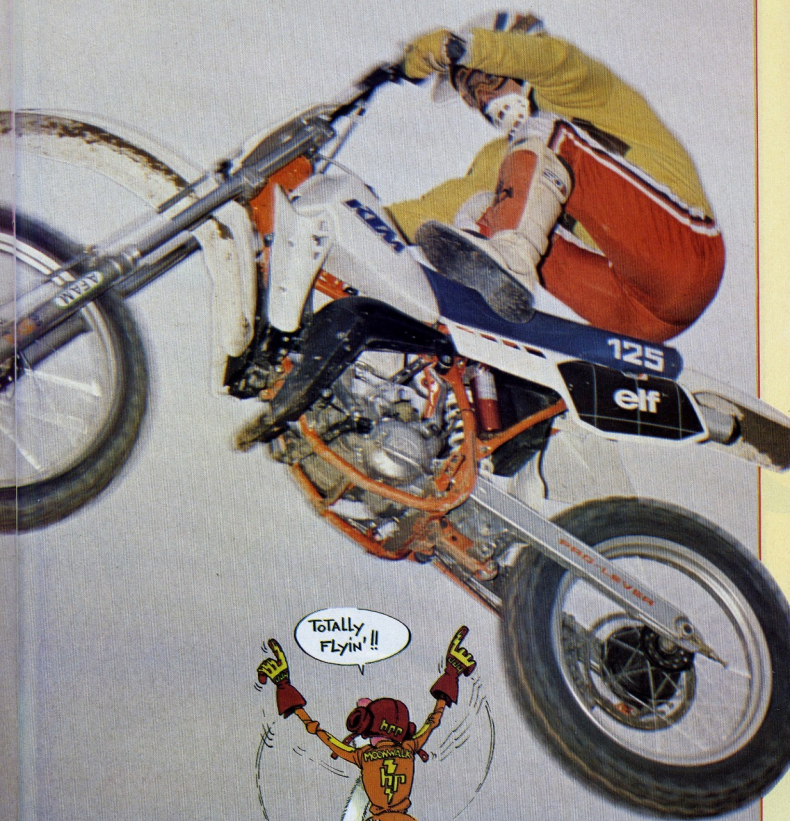
Mais l'idéal, c'est le frein AV de la Honda : non seulement ce disque est beau et léger, mais de plus il s'avère formidable à l'usage. Très puissant, mais parfaitement progressif et surtout drôlement agréable (il suffit d'un tour de circuit pour « piger » le dosage à la poignée), il vaut une nouvelle fois à la CR la note maxi.

HONDA 5 / KAWASAKI - KTM - SUZUKI - YAMAHA 4



KTM MX : elle est faite comme une Japonaise, elle ressemble à une Japonaise, elle a le goût et les performances d'une Japonaise, mais ce n'est PAS tout à fait une Japonaise ! Incontestablement, les Autrichiens sont dans le coup, avec leur proto de GP fabriqué en série. Freins tambour double-came à l'AR comme l'AV.









KAWASAKI KX : un look fabuleux, un moteur étonnant, à la fois super puissant et très utilisable, et un prix canon, la verte ne manque pas d'atouts. Avec des produits aussi séduisants, nul doute que Kawa fasse enfin son trou sur le marché du motocross.

16 500 F, la Suzuki, traditionnellement raisonnée.

Second camp, la Honda, 17 800 F, nettement plus chère (200 sacs de plus que la Yam !), pas donné, l'Atac et le frein à disque. dites donc, et la KTM 18 300 F. On peut reprocher à la Honda d'être onéreuse comparativement aux autres, on félicitera la KTM d'être quasiment au même prix que la Honda.

Dernière minute : j'apprends que le kit pièces (valeur 700 F) est compris dans le prix de la Honda, seule machine à bénéficier d'un tel « plus ». Ça console.

KAWASAKI - SUZUKI - YAMAHA 5 / HONDA - KTM 4

Bonne année, les crosseurs !

Regardez-les, ces chacals, se précipiter sur la dernière ligne du tableau Grand Total !

Eh oui, la Yamaha l'emporte. Mais tout cela appelle quelques commentaires.

D'abord, une remarque d'ordre général au sujet des impressionnants progrès réalisés en un an. Ensuite, relookons, si vous le voulez bien, le Total Performances. A égalité en tête, avec 22 pts (sur 25 possibles !), la Yam et la Honda. La première, c'est l'homogénéité faite moto de cross. Bonne partout, pas de défaut, on aimerait juste lui trouver un p'tit chouia de demi-cheval supplémentaire en haut... mais on ne peut pas tout avoir. Une telle facilité d'utilisation - et une telle efficacité ! - ça se paie forcément... La seconde, plus vive, plus brillante, surclasserait la concurrence si son Pro-Link offrait l'agrément d'un Full-Floater ou d'un Monocross...

La Suzuki totalise 20 points : ultra-performante, mais pénalisée par le caractère sans concession de son moteur, fabuleux mais difficile à exploiter. Avec 19 points, c'est tout près, les deux K ferment la marche : elles aussi parfaitement dans le coup, elles sont surtout plus exigeantes pour le pilote. Au Grand Total, la Yamaha se détache à

Prix

Première constatation : aucune n'a baissé ! On pouvait s'en douter... Seconde constatation : on peut séparer nos cinq 125 en deux camps, question pognon. Les jusqu'à 17 000 F et les plus de 17 000 F. Premier camp, trois motos : la Yam toujours bien placée niveau prix, 15 844 F, talonnée par la Kawa, 15 950 F (les Kawasaki, autrefois les plus chères - et de loin - des motos japonaises, sont aujourd'hui souvent les moins chères), et pour 500 balles de plus, à

LE PRIX DE LA CASSE

	HONDA	KAWA	KTM	SUZUKI	YAM
Piston complet	319,45	n.c.	511,60	n.c.	251,40
Pignon de sortie de boîte	70,85	n.c.	91,10	72,21	56,70
Couronne arrière	383,89	n.c.	293,40	368,18	249,60
Tube de fourche	702,67	n.c.	690,70	n.c.	981,60
Transmission de gaz	51,14	n.c.	38,40	n.c.	85,10
1 paire de mâchoires					
frein avant	92,09	n.c.	119,10	116,52	103,50
Lévier frein avant	40,02	n.c.	130,50	50,03	45,70
Lévier embrayage	39,98	n.c.	130,50	50,03	45,70

GRAND TOTAL

	YAM	HONDA	SUZUKI	KAWA	KTM
TOTAL STATIQUE	5	5	5	5	5
Puissance - Accélération	4	4	5	5	5
Agrément moteur	5	4	2	3	3
Stabilité - Tenue de piste	5	4	5	3	3
Maniabilité	4	5	4	4	4
Freinage	4	5	4	4	4
TOTAL PERFORMANCES	22	22	20	19	19
Prix	5	4	5	5	4
GRAND TOTAL	32	31	30	29	28

FICHES TECHNIQUES

Moteur	HONDA 125 CR	KAWASAKI 125 KX	KTM 125 MX	SUZUKI 125 RM	YAMAHA 125 YZ
Type :	Monocylindre 2 temps refroidi par eau				
Alésage :	55,5 mm	50 mm	54 mm	54 mm	56 mm
Course :	50,7 mm	50,6 mm	54 mm	54 mm	50 mm
Cylindrée :	122,7 cm ³	124 cm ³	123,6 cm ³	123,7 cm ³	123 cm ³
Taux de compression :	9,8 à 1	n.c.	n.c.	n.c.	9,9 à 1
Puissance maxi :	33 ch à 11 500 tr/min	33,5 ch à 11 000 tr/min	35 ch à 9 800 tr/min	n.c.	n.c.
Couple maxi :	2,11 mkg à 11 000 tr/min	2,19 mkg à 9 500 tr/min	n.c.	n.c.	n.c.
Alimentation :	Carbu Keihin Ø 34 mm	Carbu Mikuni Ø 34 mm	Carbu Dell'Orto	Carbu Mikuni Ø 32 mm à guillotine	Carbu Mikuni Ø 36 mm
Allumage :	Electronique	Electronique	Electronique Motoplat	Electronique	Electronique
Lubrification :			Mélange		
Mise en route :			Kick primaire		
Transmissions					
Primaire :			Par engrenages		
Rapport :	3,200 à 1	3,263 à 1	3,050 à 1 (61/20)	3,157 à 1	3,333 à 1 (60/18)
Embrayage :			Multidisque en bain d'huile		
Boîte de vitesses :			6 rapports		
1 ^{re} :	2,333 à 1	2,307 à 1	2,750 à 1 (33/12)	2,066 à 1	2,462 à 1 (32/13)
2 ^e :	1,875 à 1	1,750 à 1	2,070 à 1 (31/15)	1,705 à 1	1,859 à 1 (26/18)
3 ^e :	1,555 à 1	1,400 à 1	1,650 à 1 (28/17)	1,411 à 1	1,500 à 1 (24/18)
4 ^e :	1,300 à 1	1,181 à 1	1,370 à 1 (26/19)	1,190 à 1	1,250 à 1 (25/20)
5 ^e :	1,136 à 1	1,041 à 1	1,190 à 1 (25/21)	1,045 à 1	1,105 à 1 (21/19)
6 ^e :	1,000 à 1	0,954 à 1	1 050 à 1 (21/20)	0,956 à 1	1,000 à 1 (20/20)
Secondaire :			Par chaîne		
Rapport :	3,923 à 1	4,166 à 1	3,880 à 1 (62/16)	4,250 à 1	4,167 à 1 (50/12)
Partie-cycle					
Cadre :	Simple berceau dédoublé arrière démontable	Simple berceau dédoublé	Simple berceau dédoublé arrière démontable	Simple berceau dédoublé	Simple berceau dédoublé
Suspension AV :	Fourche Ø 43 mm Déb. 290 mm	Fourche KYB Ø 43 mm Déb. 300 mm	Fourche Marzocchi Ø 40 mm Déb. 300 mm	Fourche KYB Ø 43 mm Déb. 310 mm	Fourche KYB Ø 43 mm Déb. 300 mm
Suspension AR :	Monoshock Pro-Link Déb. 310 mm	Monoshock Uni-Trak Déb. 310 mm	Monoshock Prolever, amortisseur WP. Déb. 320 mm	Monoshock Full Floater Déb. 300 mm	Monoshock Monocross Déb. 310 mm
Roue AV :	Jante alu - pneu Dunlop 3.00 x 21	Jante alu - pneu Dunlop 3.00 x 21	Jante alu - pneu Metzler 3.00 x 21	Jante alu - pneu IRC 3.00 x 21	Jante alu, rayonnage en Z, pneu IRC 3.00 x 21
Roue AR :	Jante alu - pneu Dunlop 4.00 x 18	Jante alu - pneu Dunlop 4.00 x 18	Jante alu - pneu Metzler 4.80 x 18	Jante alu - pneu IRC 4.00 x 18	Jante alu, rayonnage en Z, pneu IRC 4.00 x 18
Frein AV :	Disque Ø 240 mm	Disque Ø 210 mm	Tambour double came Ø 130 mm	Tambour double came Ø 130 mm	Tambour double came Ø 130 mm
Frein AR :	Tambour Ø 130 mm	Tambour Ø 130 mm	Tambour double came Ø 130 mm	Tambour Ø 120 mm	Tambour Ø 130 mm
Longueur :	2 115 mm	2 135 mm	2 150 mm	2 160 mm	2 135 mm
Largeur guidon :	835 mm	820 mm	850 mm	855 mm	850 mm
Empattement :	1 430 mm	1 450 mm	1 460 mm	1 470 mm	1 450 mm
Hauteur de selle :	930 mm	955 mm	950 mm	940 mm	930 mm
Garde au sol :	345 mm	360 mm	380 mm	320 mm	350 mm
Capacité essence :	71 l	81 l	93 l	71 l	75 l
Poids (à sec) :	89 kg	88 kg	86 kg	88 kg	89 kg
PRIX :	17 800 F	15 950 F	18 300 F	16 500 F	15 844 F
IMPORTATEUR :	HONDA FRANCE Parc d'Activités Paris-Est La Madeleine BP 46 77312 Marne-la-Vallée Tél. : (6) 005.90.12.	K.M.F. Rue Claude-Bernard 77310 Coignières-Maurepas Tél. : (3) 051.61.86.	KTM-FRANCE BP 11 Route de Saint-Germain 10800 Saint-Julien-les-Villas Tél. : (25) 82.01.12.	Ets BONNET 39, rue de la Baïlle-Feuille 92100 Boulogne Tél. : (1) 604.32.20.	SONAUTO 1, avenue du Fief Z.A. les Béthunes BP. 479 93310 Saint-Ouen-l'Aumône Tél. : (3) 037.92.62.

cause de son prix, nettement plus intéressant que celui de sa concurrente la plus tenace, la Honda. La Suzuki se maintient au centre et la Kawa, très économique elle aussi, prend l'avantage sur la KTM. 32, 31, 30, 29, 28 pts : vous avez dit serré ? Dingue !

Universelle, l'YZ convient à tous les pilotes. Et en plus elle n'est pas chère ! La Honda également plait à tous, mais son prix... La Suzuki ? C'est la moto de Geobers, à vous de vous entraîner ! La Kawasaki, un excellent moteur et un prix canon. La KTM, enfin, reste la plus typée : passé un temps d'adaptation et moyennant quelques aménagements de détail, elle peut être, entre vos mains, la plus vite ; ça dépend de vous !

A vous de choisir selon vos goûts, votre pilotage et votre porte-monnaie, boys (and girls, pardon !). Que votre couleur préférée soit le rouge, le jaune, le vert ou le blanc, avec l'une de ces cinq motos, vous aurez du plaisir. Exceptionnelles, les 125 cross 84 : bonne année, les crosseurs !

Merci

Un grand merci à tous ceux qui ont rendu possible cet essai. En premier lieu, un énorme merci à Jean Robert, l'indatigable Jean Robert, qui s'est déplacé depuis sa Belgique natale jusque dans le Midi de la France pour nous convoyer une Suzuki, les premières RM n'ayant pas encore pointé le bout de leur nez chez l'importateur français au moment de l'essai. Au passage sachez que Jean tient un magasin et que si vous vous intéressez aux Suzuki cross (ou aux Honda et KTM) l'adresse est précieuse : Motoc Sport Jean Robert, 164, rue de Marchienne, 6418 Goebe, Belgique. Tél. : (71) 51.57.56. Et vive la Belgique !

Merci également aux services techniques de Honda-France, K.M.F. et KTM-France, ainsi qu'à Gérard Rolland, de Quercy Moto Cahors (Tél. : (65) 35.27.83, encore une bonne adresse) à qui Sonauto avait confié la lourde tâche de représenter Yamaha.

Merci encore au M.C. Salindrois et à son président, M. Trouilhas qui nous a prêté son superbe terrain.

Et merci, enfin, aux pilotes : à Jean-Luc et à la Cernac et Fouchet, qu'on ne présente plus, à Jean-Claude Ressegaire, le boulangier volant, à Patrice Betancourt, Kawasakiiste émérite, à Michel

Masset, jeune inter belge venu dans les bagages de Jean Robert, ainsi qu'à Didier Tirard, l'enduriste-chauffeur KTM (qui, faut le signaler, a transporté deux motos dans un cabriolet Volkswagen !). Quant à la météo, qu'elle aille se faire foutre ! C'était bien la peine d'aller vers le Sud pour se faire tremper pendant trois jours...



Cagiva 125 WMX : belle retardataire

HOT Licks!!!
ON PEUT DIRE QUE
"LA CAGIVA" A LA PÊCHE..."



Elle devait faire partie de notre essai... mais elle est arrivée d'Italie beaucoup trop tard. Le camion Cagiva a en effet fait son apparition sur le terrain au moment où tout le monde remballait ! Cependant, malgré la pluie et l'approche de la nuit, chacun a tenu à poser ses fesses sur la belle Italienne.

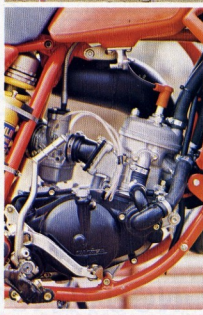
Depuis deux ans maintenant la Cagiva passe pour la meilleure 125 cm³ cross italienne. Un fantastique moteur, à la fois très puissant et parfaitement « domestiqué », et une partie-cycle très honnête, mais quelques défauts côté freinage ou position de conduite. Le millésime 84, on l'a découvert au Salon de Paris. Au premier coup d'œil, rien n'a changé par rapport au modèle 83. Rien de changé ? Regardez-y de plus près ! L'arrivée de l'ingénieur Witteveen (ex-Gilera) se fait nettement plus sentir qu'il n'y paraît. Jugez plutôt : les diagrammes du cylindre, la boîte à clapets ainsi que la culasse sont nouveaux. Carburateur Dell'Orto Ø 36 mm en alu let non plus en magnésium), allumage Motoplat modifié. L'embrayage et la boîte de vitesses (1^{er} rapport) ont également été revus. En ce qui concerne le refroidissement, on note un nouveau radiateur, double, en alu, et un circuit repensé. L'échappement enfin, a été redessiné, et ne gêne plus le genou gauche du pilote comme précédemment. Voilà pour le moteur.

Côté partie-cycle, le cadre 84 est plus court et renforcé pour une meilleure rigidité. Les attaches moteur, plus solides, sont nouvelles. En ce qui concerne les suspensions, on a travaillé l'hydraulique de la fourche comme la courbe de progressivité de la suspension AR Soft-Damp. Les Italiens se sont bien sûr penchés sur le problème du freinage et à l'avant on trouve désormais un tambour double-came. Bien. Pour finir, signalons encore un bûcher de filtre à air plus volumineux et une nouvelle selle, très incurvée, pour en diminuer la hauteur.

À l'usage, il s'est avéré rapidement regrettable que la Cag' fût arrivée trop tard pour en-



FICHE TECHNIQUE



MOTEUR

Type : monocylindre 2-temps refroidi par eau
Alésage : 56 mm
Course : 50,6 mm
Cylindrée : 124,93 cm³
Taux de compression : 16,2 à 1
Puissance maxi : n.c.
Couple maxi : n.c.
Alimentation : carbur Dell'Orto Ø 36 mm
Allumage : électronique Motoplat
Lubrification : mélange
Mise en route : kick primaire

TRANSMISSIONS

Primaires : Kar arboréennes
Rapport : 3,555 à 1 (64/18)
Embrayage : multiaucle en bain d'huile
Boîte de vitesses : 6 rapports
1^{er} : 2,273 à 1
2^e : 1,786 à 1
3^e : 1,466 à 1
4^e : 1,250 à 1
5^e : 1,105 à 1
6^e : 1,000 à 1
Secondaire : par chaîne
Rapport : 4,084 à 1 (49/12)

PARTIE-CYCLE

Cadre : simple berceau dédoublé
Suspension AV : fourche Marzocchi Ø 40 mm.
Déb. 300 mm
Suspension AR : Monoshock Soft Damp
Amortisseur Ohlins. Déb. 325 mm
Roue AV : jante alu - pneu Pirelli 3,00 x 21
Roue AR : jante alu - pneu Pirelli 4,25 x 18
Frein AV : tambour double came Ø 125 mm
Frein AR : tambour Ø 125 mm
Longueur : 2,155 m
Largeur guidon : 845 mm
Empattement : 1 460 mm
Hauteur de selle : 970 mm
Garde au sol : 375 mm
Capacité essence : 8,2 litres
Poids : 88 kg
Prix : 18 000 F
IMPORTATEUR : SODIMA, zone industrielle, 57210 Hauconcourt. Tél. : (87) 80.45.23

trer dans le Match. En effet, elle eût parfaitement tenu sa place parmi l'élite. Jolie et bien faite, elle met son pilote en confiance dès les premiers tours de roue. Question puissance, le moteur n'est pas dépaycé parmi les plus méchants de la catégorie. Mais il n'a pas perdu le très bon couple à mi-régime qui a fait sa réputation pour autant.

Toujours, donc, un moulin réellement excellent. Très bonnes suspensions également,

avec une fourche qui semble plus rigide que celle de la KTM (c'est pourtant la même) et un monoshock très efficace (amortisseur Ohlins). Stable et maniable, la Cagiva... mais toujours pas de freins : le double-came de notre moto manquait fureusement d'un réglage ! Pourtant, cette fois, le problème du freinage est résolu, dit-on chez Cagiva. Dernière chose, le prix : 18 000 F, c'est dans le coup, bravo.