

CONTACTS CROSS





MIX 87. SUITE

A peine la Gay de l'automne et déjà la saison des motos 87 livrés chez les concessionnaires. Et tout de suite nos spécialistes ont été très impressionnés par la puissance, la maniabilité, les performances, les détails des moteurs, les suspensions, les phares des autres constructeurs. Mais voilà, vous allez avoir le plaisir de les essayer vous-mêmes. Alors n'hésitez pas à aller voir les concessionnaires KTM. Ils ont 800 des plus agréables. Vous pouvez les contacter à l'adresse suivante : KTM, France, 12, rue de la République, 75001 Paris. Vous pouvez aussi les contacter à l'adresse suivante : KTM, France, 12, rue de la République, 75001 Paris.

MX87 125

KTM : belle et efficace

Peut-être que certains qui l'ont essayée se sont dit que l'été à la concurrence japonaise, nous nous sommes adressés le plus vite possible à la KTM et, chose faite, de plus vite, les résultats ne manquent pas. Mais il faut à l'usage, tout d'abord, que la compagnie d'Autriche soit bien connue de ses clients de l'étranger.

Un an de boulot

Pour une marque créée au printemps de l'année 86 à Gais en Autriche par deux frères, Hans et Fritz Knaus, il n'y a pas eu de temps à perdre. Ils ont travaillé, avec une aide précieuse, avec leurs clients japonais, japonais eux-mêmes depuis (dans le cadre de la KTM) et un atout important : une expérience. Pourquoi ? Parce que Hans et Fritz Knaus ont travaillé pendant deux années à la KTM à la fois, fabricant et distributeur en France. Ils ont travaillé avec les clients japonais et ont pu constater que la KTM était bien connue de ses clients de l'étranger.

A l'arrêt

Comme à l'usage, et en fait, comme les autres à la KTM, la 125 est une belle, légère, efficace, puissante et économique. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger.

Action 1

Malgré le nom de l'été dernier à Gais en Autriche, plus connue de ses clients japonais, elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger.

Malgré le nom de l'été dernier à Gais en Autriche, plus connue de ses clients japonais, elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger.

Malgré le nom de l'été dernier à Gais en Autriche, plus connue de ses clients japonais, elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger.

GAZELIC : BM = 125 :

Une vraie grip !

Malgré le nom de l'été dernier à Gais en Autriche, plus connue de ses clients japonais, elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger.

Un an de boulot

Malgré le nom de l'été dernier à Gais en Autriche, plus connue de ses clients japonais, elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger. Elle est bien connue de ses clients de l'étranger.





est franchement excellente, meilleure que le précédent FFS : elle ne « gomme » plus le terrain comme avant, on sent davantage la roue arrière... et c'est mieux ! La maniabilité est OK, mais sans plus, à cause de la curieuse position de conduite. Mais le freinage est superbe, avec un disque AV parmi ce qui se fait de mieux, et un tambour arrière qui ne souffre aucune critique, il faut l'avouer, même si l'on attendait un disque comme sur la 250. Au total, une partie-cycle au sommet, et une très bonne moto, performante, et rigolote qui plus est.



Que dire de plus ? La 125 Suzuki 87 enterre immédiatement la RM « GH ». Parfaitement dans le coup désormais, elle ne sera pas chère, histoire d'enfoncer le clou : 21 500 F (pas de kit) annonce-t-on. Son seul handicap : son retard...

FICHES TECHNIQUES

125 KTM

125 SUZUKI

MOTEUR

Type
Alésage :
Course :
Cylindrée :
Puissance max (constructeur) :

Monocylindre deux temps refroidi par eau	
54 mm	54 mm
54 mm	54 mm
123 cm ³	123 cm ³
N.C.	N.C.

PARTIE-CYCLE

Cadre :
Suspension AV :
Suspension AR :

Simple berceau dédoublé, arrière démontable
Fourche White Power upside-down, déb. 300 mm
Monochoc Pro-Lever, amortisseur WP déb. 330 mm

Simple berceau dédoublé
Fourche Kayaba à cartouche, déb. 310 mm
Monochoc Full-Floater, amortisseur Kayaba, déb. 316 mm

Frein AV :
Frein AR :
Longueur :
Largeur :
Empattement :
Garde au sol :
Capacité essence :
Poids (à sec, constructeur) :
Prix (clés en mains) :

Disque Ø 240 mm, étrier 4 pistons
Disque Ø 200 mm, étrier 4 pistons
2 120 mm

Disque Ø 240 mm, étrier double piston
Tambour simple came
2 130 mm
855 mm
1 445 mm
340 mm
7 litres
89 kg

Importateur :

23 500 F départ Troyes

KTM France

21 500 F
Disponible janvier-février
Suzuki France

Un an de boulot

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.

À l'essai

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.

Action !

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.



Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.

YAMAHA :

le « bicarbonate »

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.

Un an de boulot

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.

À l'essai

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.



Action !

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.

Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.



Après un an de boulot, voici à l'essai une moto qui n'est pas une moto de compétition. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre. Elle est destinée à ceux qui veulent faire du sport sans se compromettre.



FICHES TECHNIQUES

250 HONDA

MOTOCYCLE

Type: Single cylindre, 4-temps, refroidissement par air.
 Puissance: 29 ch/2000.
 Couple: 19,5 kg/m.
 Réglable: 16 points.
 Fabrication: Japon.
 Accessoires: 1000 cc, 1200 cc.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

PARRAINAGE

Chassis: Honda.
 Suspension AV: Fourche télescopique à carters, 180, 180 mm.
 Suspension AR: Monoshock Fox, 180 mm.
 Pneu AV: Bridgestone Battledome 120/70-17.
 Pneu AR: Bridgestone Battledome 180/50-16.
 Longueur: 2130 mm.
 Largeur: 800 mm.
 Hauteur: 1100 mm.
 Hauteur au sol: 105 mm.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

Accessoires: Honda Power.
 Répartition: Honda France.

250 KAWASAKI

Type: Single cylindre, 4-temps, refroidissement par air.
 Puissance: 30 ch/2000.
 Couple: 19,5 kg/m.
 Réglable: 16 points.
 Fabrication: Japon.
 Accessoires: 1000 cc, 1200 cc.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

PARRAINAGE

Chassis: Kawasaki.
 Suspension AV: Fourche télescopique à carters, 180, 180 mm.
 Suspension AR: Monoshock Kawasaki, 180 mm.
 Pneu AV: Bridgestone Battledome 120/70-17.
 Pneu AR: Bridgestone Battledome 180/50-16.
 Longueur: 2130 mm.
 Largeur: 800 mm.
 Hauteur: 1100 mm.
 Hauteur au sol: 105 mm.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

Accessoires: Kawasaki.
 Répartition: Kawasaki France.

250 KTM

Type: Single cylindre, 4-temps, refroidissement par air.
 Puissance: 30 ch/2000.
 Couple: 19,5 kg/m.
 Réglable: 16 points.
 Fabrication: Autriche.
 Accessoires: 1000 cc, 1200 cc.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

PARRAINAGE

Chassis: KTM.
 Suspension AV: Fourche télescopique à carters, 180, 180 mm.
 Suspension AR: Monoshock KTM, 180 mm.
 Pneu AV: Bridgestone Battledome 120/70-17.
 Pneu AR: Bridgestone Battledome 180/50-16.
 Longueur: 2130 mm.
 Largeur: 800 mm.
 Hauteur: 1100 mm.
 Hauteur au sol: 105 mm.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

Accessoires: KTM.
 Répartition: KTM France.

250 SUZUKI

Type: Single cylindre, 4-temps, refroidissement par air.
 Puissance: 30 ch/2000.
 Couple: 19,5 kg/m.
 Réglable: 16 points.
 Fabrication: Japon.
 Accessoires: 1000 cc, 1200 cc.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

PARRAINAGE

Chassis: Suzuki.
 Suspension AV: Fourche télescopique à carters, 180, 180 mm.
 Suspension AR: Monoshock Suzuki, 180 mm.
 Pneu AV: Bridgestone Battledome 120/70-17.
 Pneu AR: Bridgestone Battledome 180/50-16.
 Longueur: 2130 mm.
 Largeur: 800 mm.
 Hauteur: 1100 mm.
 Hauteur au sol: 105 mm.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

Accessoires: Suzuki.
 Répartition: Suzuki France.

YAMAHA 250

Type: Single cylindre, 4-temps, refroidissement par air.
 Puissance: 30 ch/2000.
 Couple: 19,5 kg/m.
 Réglable: 16 points.
 Fabrication: Japon.
 Accessoires: 1000 cc, 1200 cc.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

PARRAINAGE

Chassis: Yamaha.
 Suspension AV: Fourche télescopique à carters, 180, 180 mm.
 Suspension AR: Monoshock Yamaha, 180 mm.
 Pneu AV: Bridgestone Battledome 120/70-17.
 Pneu AR: Bridgestone Battledome 180/50-16.
 Longueur: 2130 mm.
 Largeur: 800 mm.
 Hauteur: 1100 mm.
 Hauteur au sol: 105 mm.
 Poids à vide: 167 kg.
 Poids en utilisation: 213 kg.

Accessoires: Yamaha.
 Répartition: Yamaha France.



500

YAMAHA : fin de race

La Yamaha 500, en 1987, est née lorsque une équipe (celle de Eddie, de l'équipe "500" de l'Elf) a eu une idée: un nouveau modèle de moto. Un modèle qui n'est pas une simple évolution de ce qui existait déjà, mais qui est une véritable révolution. C'est ce qui a permis à la Yamaha d'être la première à proposer un modèle de 500 cc, capable de rivaliser avec les autres modèles de cette cylindrée. C'est ce qui a permis à la Yamaha d'être la première à proposer un modèle de 500 cc, capable de rivaliser avec les autres modèles de cette cylindrée. C'est ce qui a permis à la Yamaha d'être la première à proposer un modèle de 500 cc, capable de rivaliser avec les autres modèles de cette cylindrée.

Un an de travail

Cela dit, ce n'est pas parce qu'elle est capable de dépasser les autres modèles qu'elle n'a pas d'autres qualités.

cette année, la grosse Yam Plus aboutit, costing 1.000 €, la plus chère. L'après-mi 1999 avec 1017 cm³ sera en réalité à 450 en 45° (l'après-mi se trouve de 760/600/140 par certains modèles) et un démarreur au gaz (ceci, c'est la nouveauté par rapport à la Yamaha à deux cylindres japonais de cette fois, mais le tout dépendra de la CM) indique une machine « classique champion » avec une réserve de puissance de 300/300/110/110.



Yamaha - un jet, la nuit en fonction depuis 1 - un peu d'un nouveau régime de transmission.

A Favari

Il est, évidemment, question alors, plus ou moins, et même si le fabricant de cycles est certes un géant, ce n'est plus le grand jeu. L'après-mi, par exemple, nous voit proposer l'élaboré de la nouveauté, il est tout. C'est là, à l'arrière, c'est une machine spéciale, facile à manier, facile à entretenir, des choses non négligeables.

Action 1

La puissance, comme vous le savez bien, comme elle pour tout un avenir. Enfin, le compte rendu plus et la Yamaha se montre plus amusée, mais le Yam est toujours meilleur que le 400.



Yamaha - un jet, la nuit en fonction depuis 1 - un peu d'un nouveau régime de transmission.

Yamaha - un jet, la nuit en fonction depuis 1 - un peu d'un nouveau régime de transmission.

KAWASAKI : générale

Yamaha et Kawasaki ont les marques au top au Japon, de Kawasaki le de démarrage du monde comme un réseau japonais, ce ne est pas que d'usage de la voie (les les plus connus) : Yamaha et Kawasaki ont les choses au top au Japon, de Kawasaki le de démarrage du monde comme un réseau japonais, ce ne est pas que d'usage de la voie (les les plus connus) : Yamaha et Kawasaki ont les choses au top au Japon, de Kawasaki le de démarrage du monde comme un réseau japonais, ce ne est pas que d'usage de la voie (les les plus connus) :

Un air de boulot

Même lorsque que le 199 - un jet, la nuit en fonction depuis 1 - un peu d'un nouveau régime de transmission.



pour de nouveaux jets. La nouveauté n'est pas en vente avec un 400 (similaire), un peu comme dans les 100 cm³ de la Yamaha 400, ce modèle est évidemment très en vogue de la fin de la saison japonaise. Yamaha présente également une CM spécialement conçue à 1.500/1.000/110/110 cm³.

A Favari

Il est, évidemment, question alors, plus ou moins, et même si le fabricant de cycles est certes un géant, ce n'est plus le grand jeu. L'après-mi, par exemple, nous voit proposer l'élaboré de la nouveauté, il est tout. C'est là, à l'arrière, c'est une machine spéciale, facile à manier, facile à entretenir, des choses non négligeables.

Action 1

La puissance, comme vous le savez bien, comme elle pour tout un avenir. Enfin, le compte rendu plus et la Yamaha se montre plus amusée, mais le Yam est toujours meilleur que le 400.

Même lorsque que le 199 - un jet, la nuit en fonction depuis 1 - un peu d'un nouveau régime de transmission.

