

MOTO VERTÉ de Mai 1982  
n°97

Par Eric Bréster et Gérald Mollet  
photos Patrick Masson et Philippe Comte

# LE MATCH DU SIECLE: TOUTES LES 125 CROSS 82

Toutes les 125 cross du marché français réunies en un seul Match pour un Choix. Telle était notre ambition. Pas démesurée parce qu'on est des p'tit gars débrouillards, mais pas facile tout de même. Le but ? S'y retrouver enfin, une bonne fois, dans cette profusion de bécane. La cylindrée a le vent en poupe, la 125 cross est un joujou pas très cher, les terrains abondent en France, mais que choisir ? Donc, faire le tri.

Y'en a douze !



Le plus tôt possible dans la saison, pour les croissants. Mais les croissants, indépendamment, en général, ils savent par le tissu-tissu du milieu ce qu'il leur faut. Ils dépendent d'autre, avouent, d'un petit contrat, d'une aide ou de facilités du concessionnaire local, qui fait telles marques et pas telles autres. Ses choix à eux, parfois, des modifications qui sortent du cadre d'un travail.

Cet essai, nous avons donc préféré atténuer un peu — les nouveaux modèles arrivent souvent tard chez les imprimeurs — pour tout y mettre, afin que la grande masse de ceux qui achètent une 125 croix pour faire jusqu'au patelin ait plaisir en connaissant la cause, et non aux le baratin d'un catalogué, d'un communiquant, ou à la lecture d'un essai incomplet.

Il manque, malgré notre détermination, deux ou trois motos dans notre essai. Il n'en reste pas moins, et très largement, le plus grand essai comparé jamais organisé par un canard.

Nous avons trié, photographié,  
essayé, comparé, classé. Nous avons,  
pour plus de clarté dans un sujet aussi  
vaste, également élaboré notre  
habitat système de classification et de  
présentation.

Un Match pour un Choix ?  
Mieux : le guide des 728 croiss S2 !

## Avertissement (sans frais)

Alors voilà. Devant vos yeux dévoués, le flot de ce qui va faire de nous un véritable « 125 croix » sur la maquette française. Grand combat international en vue, à l'« Edyline Moto Verte ». Une équipe des quatre Nippone : Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha. Informelles, pourrit-il. Ce n'est pas ce que se dit l'équipe italienne : Aprilia, Cagiva, Ossa, et compagnie. Et KTM et Krasner, une Sudénoise de couleur : Husqvarna ; et enfin une Française, une seule bâche : la Seiche Haasler. Les émissaires ? Barou. De quoi expliquer pourquoi dans un encadré, tout près d'ici il dessine tout de même, toutes les deux, le concept. C'est la première fois, vous dirai-je, qu'un journal s'attaque à un projet compétitif de 12 mois. Peut-être bien la dernière, aussi. Ces modestes habitudes russes a obligé, nous les petits hommes vertes, de la rédaction, à modifier un peu la cohérence de nos messes comparées.

Après avoir suivi des bœufs d'adolescence et constaté une importante maladie, Berthe et Gause ont phosphorylé le rachis et le cou vert : 12 minutes, ce fut beaucoup de choses à faire. Beaucoup de phénomènes, ce n'est pas peu qu'il y ait d'abord la gelée, mais qu'en fasse toute chose pour qu'ils pignent mieux qu'ils s'endorment pas au lever.

Alors, nous avons créées, et divisé le film.  
Ce que l'on peut se permettre comme  
festivalisé avec 3 ou 4 scènes, et sur douze  
pages, on ne peut plus avec 12 scènes et

25 pages. Alors d'entrée, tiraton, en fait la photo en couleur de chaque moto, et trace sa description. Ça, c'est clair, à nevera. Passé, à attaque l'espace à neige. Là arrive, 12 motos, ça prend pas place. Au lieu des nos tables habitation par nest, viennent à la fin du chapitre ce sont tableaux + total annuel que, vous voilà avec qu'un seul tableau : le total annuel. Les soldoux intermédiaires pour 12 motos, ça prend trop de place préfère consacrer pour vous passer quelques photos de Comus et Massou. Frédéric Millet, si, ou aussi, fredou son habitation pour se conterner dans ses feux démontant les performances ou quatre saisons. Impôles accompagnés de commentaires possibles à la source de sept saisons et non des modèles : Vincend, Karin Fouchet, Gaëlle, etc.

La prima mia pagina changes test out is

Le score qui gagne le plus de points marqués à peine. La 2<sup>e</sup>, 2 points, et la dernière au temps.

Le classement dans chaque échantillon donc inversement proportionnel au no de points. En d'autres termes, pour

de points. Il échoue toutefois, pourtant bien du balai, le match qui a le moins pointé par la meilleure et ainsi de suite.

points on the histogram of mean age were  
 $M = 2.8$ .

Ajoutez à cela le prix et, en fin d'année, retrouvez votre habitation Grand

vous pourrez voir toutes les fiches techniques.  
Elles sont très riche, elles le sont.

W. F. C. van der Veen et al. / *Journal of Macroeconomics* 32 (2010) 83–96

18. *Leucosia* (Leucosia) *leucostoma* (Fabricius)



## APRILIA MX 125 APS



**Bréviaire** de champion passent depuis l'an dernier sous Aprilia ! Un nouveau moteur Hino, une partie-cycle entièrement renouvelée en favorisant d'une suspension arrière monoshock intégrale Supersolex système APS, qui donne aux coups à la monture et une échappement double sur jaugeot (1), tout ça donne une 125 cc qui n'a plus rien à voir avec la 100 modeste 91.

### Moteur

Le Hino liquide a perdu ses ailettes et complémentaires 1. Alors pour courir au quotidien, il a choisi une robe toute noire, mais, Le refroidissement liquide est toujours intégré, mais le radiateur a changé de place. Des tubes de l'huile il a déplacé devant la réservoir, se situant en bas, de chaque côté de la colonne de direction, façon Honda. 82,8 x 57 pour donner 124,8 cm<sup>3</sup>, sans, un torque courroux. Tous nouveaux, il atteint dans la 125 Hino 100 cc qui a battu à 94 X 64, impressionnant et original ! La Suisse de vitesse en remporte six fois vitesse (3). On peut démarre avec un rapport enclenché, l'allumage est électronique, de fabrication japonaise (Kokusai).

CNA : entraînement, on trouve un carburateur Dell'Orto et magnétisme à Japon de 34 mm de diamètre. L'admission se fait par l'intermédiaire d'une buse à clapets. Ce Hino souffre dans un déshabillage aux formes harmonieuses tenues par un alliage léger. Apulia amorce 20 chevaux à 11 300 tours, soit, curiosément, une de moins que l'an dernier. Inassimilable !

### Partie-cycle

Dès tubes en acier au chrome molybdène de peinture rouge levigée forment le cadre de l'Aprilia, un simple bâti-bloc débordant très haut devant le cylindre. Long et droit, le siège très bas excelle et est en alliage Mg-Pe. L'assise est fixée par l'intermédiaire d'un corps en Corio Cossat à boutons-piliers fixés sur le côté du cadre, mouvement à partie-haute sur le cadre et un bout d'asile au niveau moyen, mouvement sur notre chère monture, suivie moquette-matériau 30, un bras oscillant qui, à contre-sens de la tendance actuelle, abandonne l'absorption et une forme de caisse en banane ou, pour être plus précis, une forme d'assez de section ovale, ce qui nous donne un long bras, tout droit, à l'horizontal. Si la nécessité nous l'oblige pas à faire, puisqu'il porte deux amortisseurs Ohlins GP. Suspension arrière traditionnel, donc, Lemooshock (comme sur la moto d'origine qui court en GP), n'est pourtant pas malin.

A l'avant, la fourche est une Marzocchi télescopique de 200 mm avec Pitman (M 100). Asa déporté, tout droit, en 205 mm de course.

Freins Prodot MT 16, portées aux Nouvelles Galeries de 125 mm de diamètre, voilà des roues et des freins classiques sur une moto italienne telle que, de plus, en plus les Nordiques trouvent peu d'Amour...).

Pour les commandes manuelles, Tommaselli a emporté l'excellence : guidon noir, composé de quatre sections noires, mobile, laissez étonnantes soirs en filo fregat, moins de protection de la barre de guidon, tout l'en est le Tommaselli. L'habillage est sobre mais, cette coupe d'importation italienne et plastiques blancs Ascerini, la tressette, hyper-jumbo, a sorti tout à droite sa patte-entre pour accueillir les rideaux, crème et roses et doré. La plaque à nomme avait fermé prime d'abord, les molles tentures de refroidissement des radiateurs, les plaques latérales et les garde-boue offrant la même polypropylène blanche. Belle, bien fait, moderne : prometteuse, l'Aprilia 125 !

## CAGIVA 125 WMX



**Bréviaire** chez Cagiva ! En effet, tous les neufs modèles appartiennent au nouveau modèle 1.0, pas de transformations fondamentales, non, juste tel ou tel point mis ou modifié, tout une évolution constante. Si bien que depuis notre essai de l'an dernier, tout en conservant le même architecture générale, le Cagiva 125 revient à bien changé, qu'il s'agisse du moteur, des suspensions ou bien de l'équipement.

### Moteur

Comme le Hino de l'Aprilia, le petit moteur liquide de la Cagiva n'est désormais plus aligné sur tout, à la japonaise. D'autre part, il fait penser à une préparation japonaise, tant il est petit, compact. Mal à l'aise des Yam, Suzuki ou autres, il n'est rendu de rien que pour ses carrières latérales, le reste du modèle conservant le bonheur du méridien liquide. Refroidissement par air, donc, à l'image du Yam, le circuit des chaînes court à travers le cadre vers le haut de la fourche, préleve c'est celle-ci qui porte le radiateur, en haut de ses tubes, en avant, donne le jusque à nombreux Super-cœurs (50 x 50, 50 x 48,4 cm<sup>2</sup>), le Cagiva est annoncé par l'usine pour la redoutable puissance de 33 chevaux (0 à 10 750 tr/min). Admission par clapets et alimentation par un certain Dell'Orto à magnétisme à comme sur l'Aprilia, mais de diamètre 38 mm de passage des gaz.

Six vitesses, un pédalier coûteux, allumage Electronique A avance variable (répondant, made in Japan), débrayage par pot de diffusion sur ce qui n'a de classique plus élancé que.

### Partie-cycle

Cadre simple horizontale débordant très haut devant le moteur, un tube d'asile au niveau moyen, mouvement sur notre chère monture, suivie moquette-matériau 30, un bras oscillant qui, à contre-sens de la tendance actuelle, abandonne l'absorption et une forme de caisse en banane ou, pour être plus précis, une forme d'assez de section ovale, ce qui nous donne un long bras, tout droit, à l'horizontal. Si la nécessité nous l'oblige pas à faire, puisqu'il porte deux amortisseurs Ohlins GP. Suspension arrière traditionnel, donc, Lemooshock (comme sur la moto d'origine qui court en GP), n'est pourtant pas malin.

A l'avant, comme il se doit, fourche Marzocchi magnétisme (base 38, 200 mm pour l'arrière), tout comme les roues, échappement (pneus Prodot tout droit, en 205 mm de course).

Si le guidon est un Tommaselli (bien), les commandes qui l'équipent en revêtement polyuréthane d'Allemagne, ou Marzocchi (toutes amortisseurs Ohlins GP, ou Marzocchi) toutes échappements (Ohlins GP) et prépare à tout faire.

La partie-cycle 1.0 ressemble en effet d'abord à l'habillage de la moto, mais la partie-basque (on peu trop, celui de l'Avant), cache enfin et plaque avec la tressette. Tommaselli, et baquet 2. Si décidément, le styling Yamamaki fait des petits : comme Aprilia, Cagiva a choisi le rouge pour sa selle, qui, bien entendu, remonte vers l'avant sur le réservoir. Un look nippone, cette 125 !

## GILERA 125 C 1



**Créole**, au Pissenet, le Gilera délivre des modèles d'entrée de gamme. Une nouvelle grande 125 vient garnir le Vélo Diffusion, tandis françaises du groupe Piaggio, plus spécialisée dans les sportives et les monocycles, a noué & Molteni Diffusion. L'importation des Gilera 125 revient et augmente.

Alors quelle est-elle cette fille des élégantes du monde ?

### Moteur

Le Gilera est propulsé par un moteur Gilera, première classe. Et la caractéristique principale de ce 125 cc à refroidissement liquide, c'est son système d'alimentation par distributeur rotatif, système qui, ajouté à la synchronie qui impose le mode de refroidissement, et un déchappement de forme très originale avec silencieux intégré, donne à Gilera une allure « sport à gogo » des plus prononcés. 54 x 50,5 = 192,7 cm<sup>2</sup> pour ce monocycle à la forme très spécifique, tout en hauteur.

Le radiateur est fixé sur le bâti du cadre ; celui-ci a été construit en conséquence puisqu'il est divisé en quatre segments de tubes déviés à porter le long dispositif de refroidissement. Mais nevous, au moins lui-même, belles six rapports, n'offrent malheureusement pas la possibilité de démarre en vitesse enclenchée, et allumage Electronique Monoplat.

Le carburateur est un Dell'Orto de 38 mm de diamètre. Gilera annonce 25 ch à 10 000 tr/min. Un chiffre raisonnable, qui parait même étonnamment modeste par rapport à la concurrence, surtout lorsque l'on sait la réputation de puissance qu'a déjà acquise cette belle Italienne.

### Partie-cycle

Le cadre, sachons qu'il s'agit d'un double berceau, peint en rouge bordeaux stylisé, est très solide. Il prend un peu moins de haut à l'arrière qu'à l'avant, et à peine incliné, en tube d'acier brossé. De même la suspension arrière est très classique. Manche incliné et assiette en avant sur la bâti, on trouve deux amortisseurs Court Cossat avec bonnes étrierages, réplique classique des Gilera. A l'avant, la fourche est une Marzocchi de 38, 38 mm de course, avec le système trapeze-pneus Pirelli MT 95, jantes alu Nitroalloy (évidemment, les Nitroalloy dépassent à 125 mm de diamètre).

Sur le guidon noir Tommaselli, prennent place une poignée à tirage rapide Deltavari et une levier freinage Tommaselli. Les gomme fixes en plastique blanc sont signées M. Rossi, tenué que le resto de l'habillage, rouge cette fois, a toutefois réservé Juanda de 8,7 litres, plastique ayant une bonne tenacité et facile de nettoyage, vient de chez Ascerini. Si boseant, les accessoires italiens ! Quant à la longue selle, rien à dire, rien à dire de spécial, elle n'a rien d'exceptionnel.

Un moteur original, d'espèce assez peuve, viene avec partie-cycle italienne correspondante, aux modèles du genre, celle est la Gilera.

## HONDA CR 125 R



A première vue, on voit que le Honda 125 croise n'a pas changé. Cuirassé, garde-sous, roues, tout, c'est sans toute nouvelle saute. Le système général de la machine reste celui de l'an passé mais dans le détail les améliorations des différents services de rendement n'ont pas été négligées. Petit moteur, fourches, freins, couplage, circuit de refroidissement, lubrification (et l'en passe...) indiquent pleinement la tendance R.

### Moteur

Atteint le rouge flambé, le petit moteur a à nouveau pris au noir, comme les moins d'usure. Il fonctionne, l'espèce a survécu à ce qui caractérise la plus la Honda, et sans résultat en particulier. Les forces lourdes, le jeu de solaire, l'endommagement des durites et des câbles, en particulier du côté gauche (il est vrai placée la pompe à huile, confirmé à ce 125 ou un peu de proto-bijou amusant). Toujours placé à cheval sur le poste supplémentaire ou cadres, en levant du réservoir, les deux radiateurs jumeaux ont toujours été décalés par rapport au moteur (5°) : ils sont dissemblants le long du cadre du cadre dans le but d'échapper le centre de gravité de l'ensemble de l'engin. Avec 123 cm<sup>3</sup> (95,5 x 60,7), une admission par clapets et un carburateur Kahlen de 34 mm de diamètre, une boîte de six vitesses, un allumage déclenché, le 125 CR vous a laissé se mordre la vache. On peut aussi y lire les chiffres suivants en ce qui concerne la puissance maxi : 20,2 ch à 11 000 tr/min.

### Partie-cycle

Mis à part sa couleur rouge vif, le cadre se fait remarquer par un dessin faiblement reconnaissable : c'est une simple bourse décalée d'un peu devant le moteur, bousculé à la courbure fortement prononcée, c'est-à-dire très serré jusqu'à l'arrière des moyeux-pieds, et délocalisé de façon asymptotique, les deux tubes inférieurs ne présentant plus la même courbure. Bien sûr la conception a été fait appeler au Pro-Link System. Mais le bras oscillant est d'un nouveau modèle : toujours en caisson droit, mais tout droit et plus gros, plus long aussi. Une seule pièce de métal en forme de aéronavale. L'amortisseur unique à boussole attardé, un Showa fidèlement associé aux bouteilles du Pro-Link, offre 310 mm de débattement. À l'avant, 205 mm grâce à une fourche à disque de vie de réprise des plongeons. Comme sur les autres motos japonaises de notre essai, nous accepteront, la fourche Honda porte des sortes-couvre-boule de protection.

Si l'on se tourne vers les roues, en dépit de nombreux moyeux élégants (enfermer alternativement 30 mm), des jantes en D12 et des jantes (oh ! un !) Bridgestone aux dimensions habituelles. Au guidon (noté) les renommées à maison n'appellent aucun commentaire, jusqu'à ce que à droite vireille et feuille à alternatives et, OUK. Comme l'allonge énorme (10 litres et demi), les longs garde-boue, les plaques latérales et la plaque frontale caréné façon US, + griffagé à come sur partie basse, sont formés dans la même plastique rouge, signe distinctif des Honda touristiques.

Encore une chose pour signaler la longue sellerie dont augmentera en épaisseur pour chevaucher nettement le réservoir, limitant les hautes sorties des machines officielles de la marque. Pas de dossier, on a posé le siège direct dans la rentrance du look usine à !

## HUSQVARNA CR 125



Chaque année elle évolue : un décret par où, un décret par où, histoire de faire évoluer le changement de vitesse et de modifier la nouvelle bête. Mais pas trop, tel le décret royal. C'est une Husqvarna. Et alors ces gens-là, la tradition a son importance.

### Moteur

D'abord, Husky envoie le moteur avec un moteur à refroidissement par air. Trop ! Bien qu'il y a des avatars que la tradition soit bien connue ça...

Toujours un monocylindre, tout de métal. Contrairement, tel que, nous le savons, par rapport au reste du moteur rien n'est, ce jet. D'abord, 124 cm<sup>3</sup>, 50 x 52 d'admission et course. L'admission se fait par une bouteille à clapets branlant, non, c'est pas nécessaire, HKW est une sorte de pionnier du trou et l'alimentation par un bonnie Johnson 36 avec carbu Mikuni 40 aussi, il y a longtemps que les Suédois font appel aux japonais. La boîte renferme des nécesses : impossible d'enlever de démonter un rapport, envoi/retour (mais pour l'en prendre ?) avec un nouveau rapport. Tous les rapports sont enroulés dans un tube. On parle... 2. Tous les bons vétérans huskarens : l'allumage électronique vient de chez Motoplat. Long et mince, l'allumage. Ils diront vers l'arrière, terminé par un allumage en tête d'admission sans point en noir. Bien sûr, toute à ses principes, Husqvarna ne communiquera aucun chiffre concernant la puissance de sa production. Si puis quel avantage ?

### Partie-cycle

Le plus plus, pas de chevrenement. La partie-cycle de 125 CR, c'est celle de la 240. Or de la 430. Comme ça, pas de problème question prix de revient, performances ou fiabilité. De même, pas de malaise pour loger le petit moteur, il est d'ailleurs tout perché dans cet immensité métallique tranquille un peu 4-temps 4-cylindres. En revanche, peut-être qu'au niveau poids ça manquera. Pour mémoire, c'est un simple boussole piloté par un super arbre solaire. Même chose pour le frein oscillant, d'une simplicité délicieuse, seulement d'une section plus conséquente. Évidemment d'une longueur démesurée. Il permet à mi-échappement les sorties, si vous préférez, dans le sens de la longueur, sur le côté, d'extinction tout à deux amortisseurs Ohlins à double ressort et boulonne réversible (une est fixée sur le cadre pour le saco, l'autre se place sur la selle, sur le 125 il n'y a pas le droit aux modèles être GP à boulonne à intégrale x). Fourche HVA à l'avant : lors de grande Husqvarna, pas de souffrance mais des vibrations d'air. Le débattement mesure à 300 mm, contre 210 pour la suspension arrière.

Dordus aussi les jantes Honda sur lesquelles sont montées des Pirelli MT 19 (ou des Trélloborg). Des moyeux déportés HVA de 160 mm de diamètre à l'avant, comme à l'arrière assurent le freinage. Au guidon (noté) une poignée Doherty et des leviers Magura (non protégés des habitudes-caches plastiques malais, un « aemory » pour le frein arrière, le loquet).

On peut continuer mettre des listes de ménage dans le réservoir en tête d'air. Les gencives ont choisi le plastique blanc : les couches latérales innovantes, novatrices, préfèrent la noir. Quelque goûts.

En tout, vous avez devant : difficile de faire plus simple !

## KAWASAKI KX 125



Légèrement distancée par deux décades de connaissance, la Kawasaki a fait place à l'adopter enfin le retro-fittement. Repoussant via aux Etats-Unis depuis plusieurs années sur les ventes d'adultes, mais la KX 125 ne se contente pas de courir sans raison puisqu'elle prend nef des deux-roues : avec trois séries assez éloignées... une moins que la précédente, une qui dépasse la concurrence n'a plus qu'à s'aligner...

### Moteur

Hors tout, compact, 4 net a vu de l'extérieur, la KX est un 124,6 cm<sup>3</sup> 86 x 50,6. Le quatre-joucas n'est donc dans lui aussi mis à l'eau ! mais pas ce qui distingue la KX de ses concurrents, l'ensemble de son railage. Cela se situe en effet du réservoir également échangé le long des colonnes de direction et du boussole de cadre peu à la manière Honda. Mais d'un seul coup, alors que l'équipement fait le pieds-droits, étonnamment justement assez moyen... incroyable.

Allumage électronique, bâche en vitesses, allumage par clépas sans clé, toutes traditionnelles mais quand même lorsque le circuit est en marche d'être surprise : le tableau de la KX est en effet d'un type nouveau et très spécial : le passage par gars n'est pas de section ronde mais ovale (22 mm largeur et 28 mm hauteur). L'ordinateur 7 Pouces écran équivalent à celui d'un carbur de 34 mm diamètre, ce Mikuni est plus étroit et remplace parfaitement un plus petit boussole. Une sorte d'inventé ?

### Partie-cycle

Le cadre est un simple boussole décalable, ou peut-être plus à reconnaître sous le matou. Simplement, l'Uel-Trek est de la KX passe la suspension arrière, libellée, libellée, laquelle Kawasaki est aussi cette servile boussole plus accessible et permet les réglages sans démontage. L'amortisseur Kawasaki est accompagné d'une bonne boussole à l'allonge relativement courte. Annulé sur l'immense long, lequel est qualifié en effet par une petite manivelle. Au niveau de l'essieu, il dédié à 215 mm, tandis que la fourche, à 105,5, conserve, comme d'habitude, ses 20-cm-tremplins tout juste. Après radieuse sur le sable, voici l'autre boussole de haute volée, la partie intermédiaire, celle qui aura créer boussole d'arrières et pour pas mal de temps faire école à d'autres. Un disque de 210 mm diamètre, sur lequel monté un élève, simple bout de bâton le tube de fourche gauche ; le côté manche est hydraulique, avec un mini-mechanisme au guidon et une sorte-type évacuation manuelle moyenne avant, tout comme pour l'autre bâton (tambour déporté 130 mm de diamètre) est rayonné, sur une lancée. Tekesse, et chasseuse (Bridgestone). Pour ne pas être en reste dans cette partie, l'arrières, l'absorption, pas de suspensions, mais avec un avantage de l'axe de roues, donc parfaitement à l'abri des chocs, à l'image de celle de Caprice, mais vers le bas.

De même que toutes les Honda (les 4 et 500), celles qui nous intéressent, pas les saus boussoles, très classiques cylindriques sont rouges, les KX comme les P-V, sont toujours vertes et, ça va sans dire pour que la KX décolle d'entre les deux régions. Pour l'allumage, polypropylène naturellement : résistant à température et continue, 1, garde-boue (bien développé), celui de l'arrières plaque de course intégrée et plaque en forme style superposé, protégé et, et vaient droit au plastique vert.

## KRAMER EX 125



Bien que la petite entreprise allemande soit dédiée à la croix, ce petit plus aujourd'hui de Krammer est visible, du gréco aux efforts de l'importateur italien et au titre de champion du monde toutes catégories entouré par le Maestro Gatti aux cheveux Sir Aurot sur une 250 de la marque. Mais Krammer n'a pas abandonné la croix pour autant, et, cette fois 250 et 500, produit une 125, dotée d'une nouvelle suspension arrière et du moteur Rotax à air, un atout dont, dans le casse-tête de l'année, le nouveau bloc austro-hongrois qui tend à naître.

### Moteur

Le bloc nous fait 125. Un peu en bout de gamme, surtout en motorisations. On connaît ses mensurations : 54 X 54 = 124 cm<sup>3</sup>. Dans sa version Kramer EX, il n'a pas distributeur rotatif associé à un carbu de 24 mm, soit un Mikuni, soit un Bing des Mille sur potes malinçons d'assaut. L'allumage est produit par un volonté Motopist électronique. L'échappement est prolongé d'un intermédiaire silencieux de forme bien particulière. Et le bolle contient six vitesses.

### Perte-cylindre

Le cadre Kramer sur un grand double berceau ressemble assez fidèlement celui des KTM. Soigneusement triangulé, il repose dans sa partie arrière la nouvelle suspension mise au point par l'usine allemand pour ses modèles croix, le PGS (Power Guide System, pour tous ceux dire), soit un système à balancier sur lequel travaille un long et unique amortisseur, un véritable White Power à fonction réversible, placé en position oblique, dans l'axe de l'épuise droite du cadre, à la Yamaha. Le bras oscillant est un gros « caisson » en acier (soit ça était, lorsque le cadre) débouchant à 320 mm. Une voute fourcheuse est obtenue à l'avant, par l'intermédiaire d'une fourche Macocchi.

Poids 160 kg, jantes pl. Alors à ce stade moyenne déportée à 140 mm c'est la simplicité extrême.

Au guidon, Kramer a choisi Dommec Imada en Italie, protégé rectiligne jusqu'à pratique, avec ou sans un clin d'œil et leviers bien classés. Pour sa 125 croix, monsieur Fritz K. a opté pour le bleu ; l'ensemble plastique Acerbis lui fournit jambes de 7 mm, garde-boue enroulées et caisses latérales Ferromotul, copies des Fantic des Krammer des débuts.

## KTM MC 125 LC



White's new, Peugeot 7 Pas grand'chose sur cette KTM 82, pas grand'chose. Quelques améliorations de détail seulement. La suspension arrière étonnante des 200 et 495, la Pro Lever 7, Pas pour 82. La roue avant renforcée après un GP, 7 Non plus. Simplement une 125 LC plus ou moins. Pas de surprise, ça vient dès lors aussi et surtout pas de surprise surprise ! Ce que rappelle le plus améliorée pour les Holiday here : « The best surprise is no surprise ! »

### Moteur

Couleur métal, refroidi par eau, mais conservant quelques silences « d'essentiellement des voyage d'entreprises du temps où... ». Bien entendu le refroidissement est toujours caché sous le réservoir, disposition ingénierie n°2 en est. À noter la présence d'un petit vase d'expansion en avant de la colonne de direction. Les rates de la KTM : 84 X 84, un peu court pour 125 cm<sup>3</sup>. Double embrayage par clavettes, les deux cales 2kg à 22 mm, alternance bimotop Motopist et boîte six rapports, double embrayage Motopist et boîte six en prise continue et le tout est juste : 30 ch à 9800 tr/mn, deux KTM.

A ce sujet même une bavette plastique devant le cadre pour éviter les projections au niveau du moteur et vers le radiateur, et l'échappement terminé par un silencieux sil.

### Perte-cylindre

Orange, le double berceau est vraiment aider au CMC de notre tradition KTM, incroyable, le bras oscillant hypersynchronisé en air. Bien sûr, les deux amortisseurs Ohlins G.F. montent très en avant et très inclinés. De bon pris, le fourche Manzocchi magnétiques à 8 filets s. Identiques, les alternateurs de suspensions avant et arrière : 300 mm. Les molettes déportées 10 diam. 130 mm sont fabriquées par KTM. Mais les Américains entendent leurs jambes chez Hendrik en leurs propres chez Hendrik. La réputation des moteurs KTM n'est pas à faire. Les commandes seraient différentes, des Magura, tant le poignée de gaz que les leviers, toutefois.

Plastique blanc de rigueur : la plaque à matériau ayant surmonté une large zone d'air grillagé agencée d'un spoiler qui cache le guidon-boom. De même, rouages pour favoriser le refroidissement du radiateur caché en son sein, le réservoir d'acétone. 8 1/2 as. pane de deux pôles ondulés accourent son échappement frontal. Les garde-boeuf, spécialement, sont signés M. Ritter, chef de l'atelier ferme de plâtre de plastique de course. Quant au cache arrière gauche, il est paré de quelques trous destinés à évacuer la chaleur du pneu. Rien ne remplace l'expérience !

## SN 125 MC



Sur le observatoire, un autocollant australien annonce fiduciairement « Production Française ». Et oui, la SN est une moto d'chez nous ! SN, n'est pas Suzuki Nouvelle. Nouvelles sont l'imposture que la France de toute les mondaines Touche. Si l'usine allemande ayant abandonné la fabrication de motocyclettes, Nouvelles a décidé de construire ses propres machines autour des moteurs qu'elle distribue. Ainsi sont nées quatre motos, dont 125 en deux 260 cm<sup>3</sup>, 350 et autres.

### Moteur

Le moteur utilisé est bien entendu la Sache, alors sa dernière version dès 125 2/1 AMC. Composé sur un monocylindre contre, il est toujours refroidi par air, 123 cm<sup>3</sup> (83,7 X 84), admission par clapet, carburateur Bing 21 38 mm, allumage diaphragmatique Motopist et boîte de vitesses à six rapports, déshambrage à fût droit s. Le catalogue indique 26 chevaux à 11 000 tr/mn.

### Perte-cylindre

Alors, cette perte cycle française ? Elle s'articule autour d'un cadre double berceau émaillé rouge à la triangulation originale. Droit et relativement renforcé, le bras oscillant est fait de manne acier synchrono-moly-vanadium etc. Sur ce bras prennent place deux amortisseurs, etc... Socha (spagnol) Huchocross qui assurent 300 mm de déportement à la roue arrière. La fourche est une Manzocchi (qui n'a pas sa Manzocchi...) qui presse la molle molle à la suspension avant. Plaque Motopist, jantes Alpen, il n'y a rien de l'extraordinaire. Pas plus si l'on ajoute le vase Graisse AV de 21 540 revérache, on est obligé de louer à l'avant un moyeu HVA (21 180 revérache). Un coup d'œil au guidon : les protétoirs de fourche, connus pas ! Rappel : Nouvelles est aussi importateur Megura pour la France... Sienna nous regardera guider côté, Jemera à Gauchette et court à droite et à normale à gauche, et nouvelle poignée de gaz à 312 s.

Fidèle à la France comme aux défenses Hercule-Sache, Nouvelles propose ses motos toutes de plastique très vives. Il est fait appel à Acerbis pour le réservoir (8 litres) et à Falk pour les garde-boeuf.

Une machine simple, traditionnelle, bâtie autour d'un moteur qui fait figure de vieux classique, ainsi se présente la SN. La France n'est elle plus la patrie des révolutionnaires ?

## SUZUKI 125 RM Z



**Chez Suzuki** l'essence chez KTM en déroute être maintenant satisfait du modèle 85. Pour dire que le 125 RMZ devrait être facile à trouver. En tout cas, on ne peut pas poser de doute et la dernière nouveauté du RM renouvelle comme peu seule la couleur de l'an passé. Un nouvel amortisseur arrière, l'admission modifiée, le passage des chaînes de entraînement revu et amélioré, une plaque à manières et des échappements de débit à peine renouvelés et l'affiche est faite.

### Moteur

Malveillante, un petit berlingot. Mais moto ou super modèle réduit ? Un filtre pour sûr. Autour, cibles et durcis sont encore une fois hautes, malgré les modifs rendant très clément de nerfes. Et le radiateur offre juste au dessus, accolé au tube du cadre.

Tout peut venir (54 x 54 soit 124 cm<sup>3</sup>) le moteur Suzuki ne connaît d'autre part caractéristique : un Mikuni de 32 seulement. L'admission est à clapets, dénommée simple et non plus mixte. Allumage électronique, de course.

La base-moteur remonte une boule 6 à la Japonaise, autrement dit permettant le clic de kick en rapport engagé.

### Porte-cylindre

Coché à droite, contre-bascule déboulé devant le moteur. A l'avant, il est fixé, le bras oscillant reposant en elle, sonne réduire par rapport aux autres modèles. Ce bras porte les disques de l'anti-vibration, la suspension monobloc pressostat renforcée par Suzuki. Le gros amortisseur Kawasaki est associé par une boulonne de gare legère tout-d'abord, contre radiateur et réservoir d'essence, sur le côté gauche, et relié par une diapos et pris d'un mètre de long. Au bout du concept, la roue arrière peut se pencher 312 mm de l'horizontale grâce au Full Flexion. La roue avant, elle, a 285 mm de course. Inutilement, car elle est sur une fourche Kayaba d'au.

Quelques couleurs sont-elles les Suzuki sont-elles jolies ? Il n'en résulte pas pour tout le monde : réservé aux formes très spéciales (K.8 à trois, plaque KX style USA, cache latéaux et gaine-bois également, en particulier à l'avant, un peu à chaque id).

Sur l'herbe guidons de plus pure tradition Suzuki, des leviers entièrement et une poignée de gaz à tirage mécanique made in Japan, au jeu renouvelé de moitié plus que français.

Qui est-ce qui en dit ? Merci Morimoto Etsuro !

## VALENTI CR 125 W



**On les avait débroussaillées au niveau Estas de Miles, les Valenti, deux jolies motos de cross et une autre de trial. Rétro, mais toujours dans le jeu, elles ont été rachetées par le groupe japonais Honda et sont bien dépassées par les montées de KTM... Eh bien non, peut-être Valenti ont trouvé un importateur en France : la K.T.M. P. qui n'a pas hésité à nous envoyer : « Alors vous arriviez, le prototype 125 sera avec vous, le prototype 125 sera avec vous, alors CR 125 W, arrivé sur la terrasse française. Valenti, une première alors Miles Vert ! »**

### Moteur

Toutes les productions Valenti sont animées par des rotaxées de marque Taz, T.A.U., un nouveau moteur étatique qui semble faire le bonheur de nombreux amateurs comme l'on fait avec lui. Sérieux, Rotax ou ses compétentes Hino ou Vito.

Le 125cc est un petit moteur tout à fait dans le rang, un 125,6 cm<sup>3</sup> avec 531 retards par cyl., élevé à 31 t/m à 11 000 tr/min dans le boîtier Valenti. Adressage par clapets, carburateur Dell'Orto magnéto-électrique, allumage-électromagnétique. Il avance variable, bâtie sur vitesses permettant de donner un rapport accélération, aussi des caractéristiques parfaitement dignes des plus prestigieuses préparations de nos Match plus 21 et 22 dernières années, avec 17 t/m.

En ce qui concerne le système de refroidissement, il apparaît clairement que les techniques utilisées par Honda ont inspiré les créateurs de la Valenti : ne retrouvez, en effet, un serpentin de double oscillation en aucun de ces moteurs, de chaque côté de la culasse de direction, en deux axes presque d'air Honda (Rapido) et, à la manière près :

### Porte-cylindre

Alors, cette Valenti ? On commence par le cadre, c'est un double berceau.

Le bras oscillant annule : il s'agit d'une magnifique paire, en effet, d'au d'au d'une longue élévation. Il existe un autre système unique Costa Corse, qui associe à un système de berceau moyen Honda (il consomme une suspension assez progressive). Le constructeur avoue un débattement de 350 mm : tout sourit !

Comme, avec ses 160 kg bruts, la fourche est forte T.I., entendez Valenti Italia, compagnie née des œuvres de la fabrique Centri. Table de 270 et 300 mm de course.

Autre des moyens débroussaillage magnétique, de fabrication Honda 1D, 125 cc AN-V, jantes Aluox et pneus Pirelli font leur malice.

Sur la partie Tomasselli noir on prendra place des leviers larges de grande prévision et une poignée, résultant Deltaplano, ainsi que de souples poignées de cuir/cuir/peau Oldboy jaune vif. Même couleur pour l'habillage, qui s'ajoute au dossier de 7 litres, des coussins des radiateurs, de la selle et des plaques arrière (cette dernière en métal) et tout faire d'absolu de ces garnitures. M. Rodon, l'importateur français, nous a assuré : « Nous ajoutons une selle supplémentaire avec le dossier, très modulé et il n'est pas une partie qui nécessite de ne pas penser, impression, c'est bien Valenti ! »

## YAMAHA YZ 125 J



Oui, c'est le deuxième et le deuxième 125cc pour s'inscrire dans la lignée, puisque il n'y a pas de Yamaha traditionnellement championne 125cc en cours. Tant que nous sommes avec l'J.2, je vais exprimer ma cette année Yamaha a rencontré difficultés. Même si, toutes, sauf une, esthétiques, équipement, fonction, sont simples, tout. Similaire Yamaha, qui diffère dans les finitions d'habiles !

### Moteur

Le Yamaha, comme il se doit, est entraîné par un 4-temps d'effets mais une poignée saute dans la caisse au dessus compliquée. Si un radiateur comme sur tous les YZ liquides a trouvé plus devant les M. de fourche, resté à la caisse et il pompe par des chutes au chevrotin, qui inversent notamment le centre et les tés de fourche.

Année 89 D'alimentation Y renvoie, de 125 cc au peu-carburé d'instinct si pas sans adresses, ni par son carbu Mikuni et 34 mm, ni sait allumage électronique, ni par ce pointe sa perte connivance. Bien, originale, son image manque c'est le Yamaha Power Valve System, véritable débroussaillage de la famille d'équipement en fonction de régime, déjà rencontré sur 250 YZ cette année (voir M.V. 84). Cela pourrait renforcer, au dessus de la fourche à épaissir, notamment significatif du rebond, et Yamaha l'a promis pour la graver la ligne YZ450 en la saison 1990 en enlevant le signe du Power Valve. Data 89 : Yamaha associe sa clientèle avec 21 212 2.1 11 500 019.00. Il n'y a que Yamaha à honorer davantage.

### Porte-cylindre

Comme l'YPS pour le moteur, ce qui fait l'Y.2 et sur niveau particulièrement est la nouvelle suspension arrière. Mais lorsque progressent, il renvoie à l'essai de la 250 (M.V. 84). Rappelez-vous que Yamaha conserve un long temps pour chaque morts d'au dessus de la poignée droite. Qui Kayaba (Roues, De Cadore), 128 mm avec moins de réglage du ressort, levier sauté facile sur le bonheur du cas au-dessous du plateau (pas commandé directement par un bras oscillant apporté (auquel Caselli) mais par un système de débroussaillage progressif d'oil flexible variable sur 210 avec débattement par l'intermédiaire d'un long bras d'assise d'au dessus une merveille : cas les meilleurs pour monter, quel que soit le roue de Kayaba il a pas pour 300 mm randonnée que cadre son n'a pas parti un simple levier débroussaillé devant le moteur.

Moteur déporté (en 1986, jantes DID et pré-brigandage en lego, visse avec les roues, à goutte 7. Des volets entièrement et une paire de gauze revêtu, coupe papier de Doherty, L'ensemble (8.2 litres), les jantes letrac, le guidon-bouclier et la caisse-radiateur profilé. Même pas de corps contre le vent (casque) mais il a polyvalent. Il existe également Yamaha-Davidson à la selle rouge qui monte, qui monte, à monte. Cela Yamaha au Vérandah regarde toutes nos voies, et il n'est pas difficile de mesurer que c'est le grand pieds qui prend un sacré coup de main pour éviter posséder. Mais alors, il s'embrouille, et mieux vaut arrêter avant de devenir franchement cocorico...»

## Hep, mais cet essai est un comparatif ! Alors, récapitulons...

### Moteurs

#### Type de refroidissement

Neuf marques ont choisi le refroidissement liquide, sur les 2/4 cylindres à platine. Les quatre constructeurs japonais, évidemment, tous les italiens (Hiro, Gilera, Gilera, Gika) et les Tchèques KTM et KTM, qui viennent. Ne restent donc plus qu'Aprilia et Sachs. Trendhundés encore longtemps ?

Au niveau : empêchement des radiateurs, on se croise sérieux. KTM et Kawa sont parmi les plus ingénieurs. Et il n'y a que Cagiva et Yam qui conservent cet accessoire en position « classique » devant la fourche.

#### Déshabillages techniques

Un seul longue-course : le Hino de l'Aprilia. Total à carburant à 540 X 540 (Husq KTM et Suzuki auxquels

on peut associer le Sachs 153,7 X 94), une majorité de super-carré. Les différentes cylindrées vont de 122 cm<sup>3</sup> (Honda à 124,8 (Aprilia, Motosaxi maxi) entre 5600 (KTM) et 11 500 tr/mn (Yam).

#### Alimentation

Deux radicaux ont adopté un distributeur rotatif : le Gilera, et en deuxième place Kawa. Les dix autres ont une admission classique par la juge du piston, par l'intermédiaire (ou pas) de clapets. Le Hiro et le KTM utilisent l'admission mixte cylindre + carter. Les carburateurs, japonais, italiens ou allemands, évoluent : entre 32 (Suzuki) et 38 mm (HVA) de diamètre de passage des gaz, la valeur la plus récente se situant à 34. La Kawa se fait remarquer avec son filtre à eau.

#### Allumage

Électronique pour tout le monde. Les trois japonais et Motopat le disputent le marché.

#### Transmissions

D'abord les générales : transmission primaire par embrayage, embrayages multi-diapasons en huile d'huile, boîte de vitesses à six rapports, transmission secondaire par chaînes 15,8 mm/s.

Deux boîtes assument ne permettant pas de kickar silencieuse enduite, HVA et Gilera.

### Particularités

#### Cadres

Quel des berceaux tubulaires en acier au chrome moly, douilles (Gilera, Kneuer KTM, SR et Valmet) ou simple dédoublet. Aucun moteur suspendu ou autre fantaisie...

#### Suspensions AR

Sept monosurtocks contre cinq suspensions classiques à deux amortisseurs, il existe la tendance à moderniser à l'export. D'autant qu'on peut s'attendre à décliner dans les années futures uniques chez Cagiva, KTM et Gilera, politiques et excentré déjà sur les prototypes d'aujourd'hui. Uni-Trak, Pro-Link et compagnie continuent à faire des petits...

Chez les « classiques » à arrière Drift, qui équipent trois modèles sur six.

Et que de beaux bras oscillants en air !

As niveau débattement, la fourchette se situe entre 300 et 360 mm.

#### Suspensions AV

A ma gauche quatre fourches japonaises (sur les quatre Jap), à ma droite six Marocchi. A côté de ces deux îles, la HVA (de l'HVA II) et la FJ (de Valmet).

Débattement : 280 à 320 mm.

L'axe de roue déporté s'avère obligatoire. Il n'y a que les Japonais qui connaissent les soufflets. Et alors, les Japonais utilisent aussi l'air, comme Husky.

#### Roues

Les dimensions traditionnelles font l'unanimité : 3,00 X 21 AV et 4,00 X 18 AR. Pour les japonais (Bridgeport sur les quatre) monte Pirelli, Metzeler et même Barum (Krasmar). Jantes allumées, rondes ou noires. Et des rayons en alliage léger renforçant de petits tambours (55 entre 120 et 180 mm). Un seul frein à disque, sur la Kawa...

#### Équipements

Juste ce qu'il faut, mais tout ce qu'il faut : sac guidon, poignées de gaz à tirage rectiligne et levier levier ; aux pieds, accélérateur réglable (sauf Suzuki et SR).

Les habillages plastiques sont harmonieux et complets. Deux réservoirs entièrement protégés (le métal reste d'ail) : HVA et Cagiva. Contournes comprises entre 6,5 et 10 litres de mélange.

Seules la Suzuki, le KTM et l'HVA possèdent des bécquilles latérales. La Kawa, la Honda et la Yam sont invités avec des bécquilles détachables. La Cagiva avec un « stand » à poser. Pour les autres, trouvez vite un autre ou une barrière !

**Deux motos et bien peu de différences.** Pour entrer dans une même catégorie, toutes ces machines ont été conçues sur un même modèle. Les seules grosses différences concernent le mode de refroidissement du moteur et le type de suspension. Les deux points qui ces dernières années ont polarisé l'attention des constructeurs. Saison dernière n'affirme sa personnalité que sur ses peintures de détail et plus précisément au niveau du choix des équipements ou du styling. Puis à la conduite, mais c'est une autre histoire...



# Essai statique

Comme tout Monch pour un Choix de Moto Verte, pour gagner qu'il soit, celui-ci débute par l'essai statique. As programmée, six séquences. Les deux 125 cc dégagent à la carcasse, attendant le bon ventre des essayeurs. Inutile de les faire patienter plus longtemps, on s'approche !

## Esthétique - Finition

Apprécier le ligne ou le design d'une machine, c'est une chose. Mais comparer et classer de façon impartiale plusieurs modèles, c'est une autre paix de marche. Alors pensez, douze séances ! Pas d'autre recours que le vote du public. Et voilà que le vote du public.

Sur dix personnes interrogées, huit préfèrent l'Aprilia. Supérieure, l'Italienne fait cheverner les couurs en associant modernisme et élégance. Tout le monde croira ses lignes élancées et ses coloris très classe. Comme de plus, la finition est particulièrement soignée et les accessoires choisis de haute qualité, l'Aprilia remporte ce premier test.

Kawasaki et Yamaha déçoivent ensuite les yeux du public. La première est très belle et surprenamment fine, et le vert plaf! toujours beaujolais. La seconde est une véritable star dans sa robe blanche ; et puis, cette sellerie rouge !... Dernière, mais n'en déplaise un groupe de trois : jolies, mais moins harmonieuses que les précédentes. La Suzuki n'a guère changé depuis l'an dernier, et est immédiatement la fuit du tort. La Honda n'est surtout pas laid, mais elle manque l'homogénéité dans son styling, un peu fouillis. Quant à la Cagiva, elle ne laisse pas indifférent : certains en sont immédiatement amusés, d'autres n'apprécient que modérément. Les gardes-pieds rouges en particulier, ne font pas l'unanimité. Un seul cas au point de vue finition, cette Italienne, comme l'Aprilia, n'a rien à envier aux autres japonaises.

Un cran en dessous viennent la Gilera, la KTM et la Valenti. Cette dernière surprend mais ne déplaît pas. La Gilera est jolie mais elle évoque à moins que les autres helléniques. Quant à la KTM, on ne peut pas franchement la trouver belle, mais elle sait forcer le respect. Et sa finition excellente, comme ses équipements de série ou en option la met à peine à court à par excellence.

Dernier groupe, enfin, avec la Krasmer, « pas aussi jolie qu'un peu trop » parmi autres, l'HVA, que certains n'hésitent pas à trouver « hideuse » et la SH qui a même fait合格 de moche ». Effectivement, ces trois-là ne sont pas évidemment les plus réussies. Mais elles ont pour elles une fabrication très soignée : la réputation d'Hespéronia n'est plus à faire, et Krasmer et SH ne sont-elles pas des productions quasi-artisanales ?

## Position de conduite

Position parfaite, commandes bien placées et surtout cette sellerie extra qui permet des exercices d'équilibre et au minimum près sur l'avant en usages, procurent à la Yamaha une excellente position de conduite, et ce dans toutes les conditions de pilotage : assis, debout, en avant, en arrière, un peu, ce siège rouge, et pas seulement pour l'esthétique.

Quasiment parfait également est la position de conduite sur la Kava, même si la sellerie est un peu « cambrée », ce nez très ongulaire, et le guidon assez bas. De même, un très très bien équilibré sur la Suzuki, dans une posture très étroite, sur une sorte de grand confort et facile à l'assise assez étroit mais très agréable. Seuls les grands pilotes trouveront le RM + Z un peu

min pour leurs longues jambes. A noter d'ailleurs que ces trois machines Yava, Kawa et Suzuki ne sont pas clairement toutes malgré leurs impressions d'éloignements de suspension arrière ; la sellerie calme à distance raisonnable du sol et le monoshock, donc, s'affirme déjà de quelques centimètres lorsqu'on enfourche la machine, permettant de s'appuyer sans problème les deux pieds par terre.

La Honda, justement, un peu plus haute et plus ferme de suspension et surtout équipée d'une sellerie à la pente assez accentuée vers l'avant, vous lie le cul en l'air (ardonner) l'expression et ce n'est pas toujours pratique, notamment pour les petits sujets. Quisque lui aussi assez haut, le guidon est irréprochable et les commandes très faciles à faire.

Les Italiennes regrettent à la Cagiva un guidon bas et un pied large, ainsi que des repose-pieds qui gagnent à être relevés, et des caisses latérales très larges en position debout sur l'ordre. Malgré tout il sera utile de dire qu'on ne se trouve pas à l'aise sur cette Italienne. Et la sellerie, sans attendre la qualité de celle laissée un ci de l'YZ est bien synchrone.

Vous êtes tous déjà montés l'un ou l'autre sur une Husky ? Effectivement, c'est assez haut, plutôt raide, avec un guidon large et bas entre les cuisses, et un large réservoir (10 l) entre les genoux. Pas mal : Husky quoi ! Comme sur la SH qui offre une position « pullman » très aérataise, plus enduro que cross, avec un siège confortable mais non facile à gérer les mouvements sur la machine, et un très bon guidon. C'est une habitude de la marque, l'Aprilia est atteinte d'un « dégoût » à l'égard cette espèce assez trop plat et trop large. La sellerie est bien faite, mais si elle tient à la roulette, elle ne va pas en confort celle de la Yava. Très bas et trop court, le guidon de la Gilera est une horreur qui ne relève que la poussière. Entre de bout de rotin noir dressé sur le réservoir et la sellerie qui pique du nez, le pilote n'est pas vraiment à l'aise. A moins qu'il ne soit basse, peut-être ?...

Sur la KTM, c'est son postérieur qui souffre, comme sur toutes les KTM. On a toujours un peu l'impression de chevaucher une bûche, haute, sèche, dure. Très bas dessous, le guidon, monté sur des tirants droits, c'est à dire dans l'axe des fibres de fourche, surpris par sa hauteur et sa position avancée. En tout, spéciale la KTM. Comme la Valenti ! La sellerie est basse, confortable et l'ensemble unique s'entend très bien. Tout irait bien si, du coup, le guidon ne se renversait si haut perché. D'heure que notre machine portait un intime et immense (10 l de large) le guidon tout à fait incongru. Lorsqu'on se en surprise que les repose-pieds sont curieusement placés en avant, on imagine la position d'Afrik digne d'un chopper braisé en haut, pieds en avant et fesses en bas ! Il suffit à son pilote cette Valenti....

Extraordinaire Suzuki : moins de 65 kg à vide. Elle a évolué depuis l'an dernier. A noter que le poids minimum FIM pour une 125 de GP est de 88 kg sans carburant : le RM + Z de série n'est donc pas légal en Grand Prix !

Les autres Japonaises et les Italiennes restent sous le barème des 100 kg tous pneus froids, à l'exception de l'Aprilia, assez lourde.

la Valenti, surtout handicappée par un embrayage en « retour à diabolique ».

## Accessibilité

Motrice étonnante de l'Husqvarna. La simplicité a parfois le bon A. Au contraire d'1 ère !

Dernière, deux autres machines à l'architecture peu compliquée, et sur lesquelles les éléments sont évidemment accessibles et pensés pour faciliter une intervention rapide : la SH et la KTM. La Krasmer est déjà de ce lot si son carburateur... c'est le Rotox qui vient ça — c'était si planqué derrière le cadre, à l'abri des regards... et des tournevis !

Helléniques et Japonaises ferment donc la marche, pas de risques de nerfs à redouter, mais leur sophistication technique entraîne forcément des parties de mécanique plus complexes. Un mot des chaînes : au passage, toutes très bien traitées par leurs guides, plates et robustes : bonne aux Cagiva et Gilera dont la tension s'effectue à l'aide d'un jeu d'axles, ainsi qu'à la Honda et la Suzuki vraiment très pratiques de ce côté-là.

## Poids

Les machines ont été pesées en ordre de marche, avec tous les pleins : huile, eau s'il y a lieu ET essence.

Ce qui donne :

1. Suzuki : AH 42 + AR 48 = 89 kg dont 8,5 l d'essence
2. Honda : AH 44 + AR 48 = 93 kg dont 6,5 l d'essence
3. Kawasaki : AV 45 + AR 49 = 94 kg dont 7,6 l d'essence
4. Gilera : AH 44 + AR 51 = 95 kg dont 6,7 l d'essence
5. Yamaha : AH 48 + AR 52 = 96 kg dont 9,2 l d'essence
6. Cagiva : AV 45 + AR 54 = 100 kg dont 7,1 l d'essence
7. Honda : AH 42 + AR 51 = 98 kg dont 7 l d'essence
8. IMA : AV 45 + AR 53 = 99 kg dont 10,1 l d'essence
9. KTM : AV 45 + AR 54 = 100 kg dont 9,2 l d'essence
10. Krasmer : AV 49 + AR 54 = 100 kg dont 7 l d'essence
11. Aprilia : AR 49 + AR 53 = 100 kg dont 8,5 l d'essence
12. LA 90 + AR 53 = 103 kg dont 9,2 l d'essence

Extraordinaire Suzuki : moins de 65 kg à vide. Elle a évolué depuis l'an dernier. A noter que le poids minimum FIM pour une 125 de GP est de 88 kg sans carburant : le RM + Z de série n'est donc pas légal en Grand Prix !

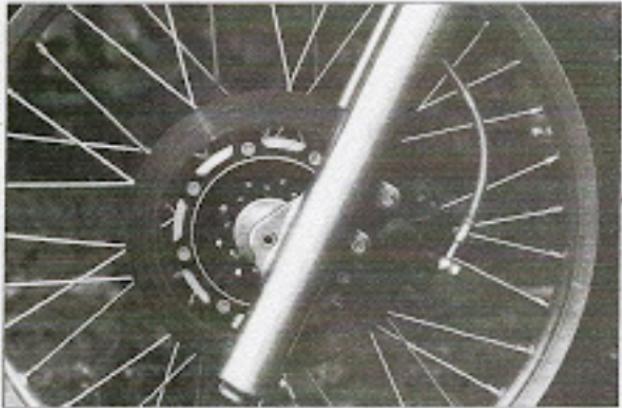
Les autres Japonaises et les Italiennes restent sous le barème des 100 kg tous pneus froids, à l'exception de l'Aprilia, assez lourde.

## Mise en route

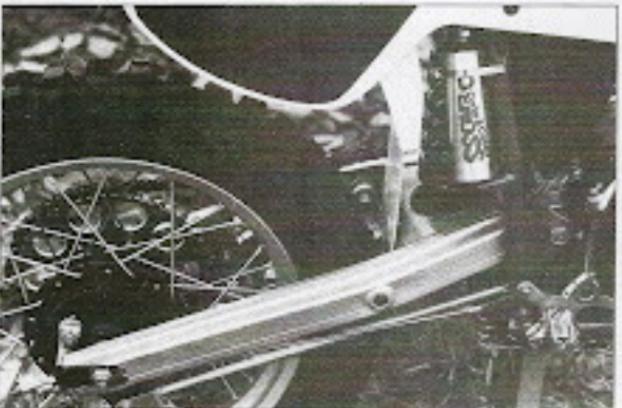
Hi, hi le test mise en route, ça sent déjà l'essai en action ! Première constatation, et elle est définitive : les moteurs Husky et Gilera ne permettent pas le démarrage vitesse embrayage. Toc, la toute réduisoirise qui croisse inépuisamment l'écart entre ces deux-là et la concurrence. Celle-ci en plein milieu d'une montagne très grasse et vous verrez l'instant où kick primaire qui devra de chercher le point mort !

Bon, les leviers de débrayage, dits kick, le sont d'envie dans le droit : à long, le kick, donne des coups de pied ! dispositif de mise en marche d'un moteur de monocyclette à l'aide du pied ! Merci Larousse ! parlons-en.

- Par ordre alphabétique :
- Aprilia, bon kick, qui se « déplie » en son milieu
  - Cagiva, pédale torsionnée mais bien faite
  - Gilera, kick minuscule (10 cm) mais officiellement, embaillé
  - Honda, kick peu pratique, placé très haut, faut s'habituier
  - Krasmer, nouveau kick, enfin : bien
  - Kawasaki, un peu bas, se lèveur
  - Krasmer, pédale classique rose
  - KTM, mini kick, pas terrible, Oùh ! des KTM il n'y en a pas
  - SH, enroulé un levier minuscule
  - Suzuki, un peu haut, comme la Kawa
  - Valenti, bizarre mais pas mal
  - Yamaha, nouveau et bien fourni



Le disque de la Kawa. Une roue en métal difficile qui risque fort de faire débat.



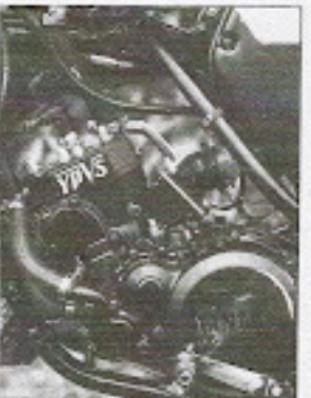
Il n'est pas sorcier de faire aussi bien ? Nous le passage de l'absorbeur. Au-dessous : l'APS, Aprilia Progressive System.



Nouveau bras pour Multi-Link Honda. Et voilà tout simplement.



Les jambes de la Kawa. Elles connaissent un long avenir sous White Power.



Le moteur YJ6 JX, très fin de son système YJS cache derrière ce petit carton sur le flanc du cylindre.



Le moteur n°7. Aussi compact que les Japonais, mais plus puissant. Bravo Cagiva.



Révolé-replicé ! Retour élevé. Le pignon de sortie de la clôture, la curiosité commandée d'embrayage.



Un moteur très bien étudié. Tous les détails sont bons.



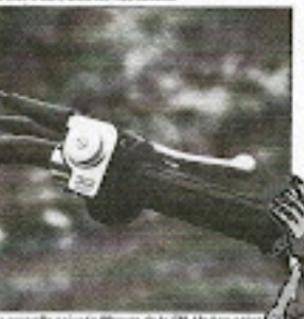
Même si un essai démonté cylindre-cadre, le moteur HVA reproduit toujours le vérité partie, il est n.



Le moteur, à tout prendre, la petite moto, étonnamment compact, la RM 250 porte un moteur carbu à 32 mm.



Chaine GP et silencieux en acier sur le KTM. Quant à moi je suis d'accord avec les Australiens.



La nouvelle poignée droite de la 250. Un bon point.

Le radiateur de la KX, si élégant malheureusement, une bonne idée. Néanmoins également le design de la plaque avant, en dur avec des trous à disque.

A froid, un p'tit coup de starter, ça ne fait pas de mal. Tous au carburant, par poussière, longueurs, toutes en tous genres. Sur les lignes des KTM et SM un unique filtre va et vient jusqu'à faire déborder la cuve. Mais au fait, rien n'est, sauf : les deux moteurs s'entendent sans se faire jeter à froid ou à chaud, facilement, à travers les coups, si c'est là ce que vous voulez savoir....

## total statique

1. Kawasaki Suzuki	Du grand art !
2. Honda Yamaha	Bien balancées
3. Aprilia Capra HVA	Boulet correct
4. Gilera KTM Kramer Valentini SN	Dès décollage qui cloche...

Véritable japonaise en statique, qui n'en démontre pas ?

Mais encore faut-il différencier Suzuki et Kawasaki d'une part, Honda et Yamaha d'autre part. Les deux premières prennent en effet un léger avantage sur leurs concurrents. Le Suzuki grise à son poitrine plume : la Kawa forte d'un esthétique fantastique. Derrière ces championnes d'exposition (pour l'instant), l'Aprilia, la Capra et l'HVA les moins font bonne figure. Jolies et soignées, les deux Italiennes ne sont pas telles des Japonaises. Quant à l'Husky, malgré ses apparences de simplicité toute en qualité, elle fait feu de son simplicité toute en qualité. La Gilera souffre d'une position de conduite bizarre et de la même sorte que l'HVA au démarrage. À aucun moment l'absence de kick ne m'impose quel rapport. La Kramer, comme la KTM, est lourde et assez à vitesse de commandes. Le Valentini n'est pas grâce au chapitre position de conduite, et le SN handicappé par son esthétique et un excès d'ambiguïté.

Mais déjà tente la cloche et c'est le second round...

HE LES MECS,  
J'VOUS RACONTE PAS  
LA SUITE...



# Performances? Et comment!

L'équipe italienne a donc remporté la première round. C'est dur, de lutter contre la défense japonaise. Mais maintenant, sur le terrain, c'est plus de la lutte. Surtout que le circuit du cross de Navarre, détrempé par deux jours de pluies diluviales et crevassé par un récent rocheux, va être, c'est la moins qu'on puisse dire, sélectif. Très gros, rapide quand même, des appels, des bosses, des ornières... Vous allez voir que, question performances, les Européens conservent du mordant.

A vos marques. Prêts ? Mordez !

## Moteurs

Les Italiens ont, depuis toujours, le génie de la mécanique. Cette petite étoile qui donne le « plus ». Je ne sais pas si l'ingénierie qui a pensé le moteur de la Cagiva est italien, mais il mérite de l'être.

Ce moteur, pour un 125 cc, est extraordinairement puissant sur une plage de régime assez étendue. Entendons-nous. En bas, il n'y a strictement rien. Mais ça vient vite, ça remplit très bien les moyens régimes et là, il est redoutable jusqu'à très loin, très haut, dans les tours.

Pas d'inertie, presque brutal. Un 325 ? Bon cul. Commentaire de Jockey Vincent : « c'est le plus japonais à des moteurs italiens, mais en plus malchanceux ».

Doric, Cagiva, le meilleur moteur, tout le monde est d'accord. Même au dessus. A la fois du couple et des chevaux. Utilisables, grâce à cette plage de régime assez étendue, par la « pointe », mais surtout drôle pour les maniques et les violents. La livrée est excellente aussi. L'embrayage, en revanche, est nul. Si vous êtes en difficulté dans un trou et que vous faites « cirer » pour repartir en vous laissant deux ou trois fois, nomme. Y'a plus de garde, faut laisser rebondir.

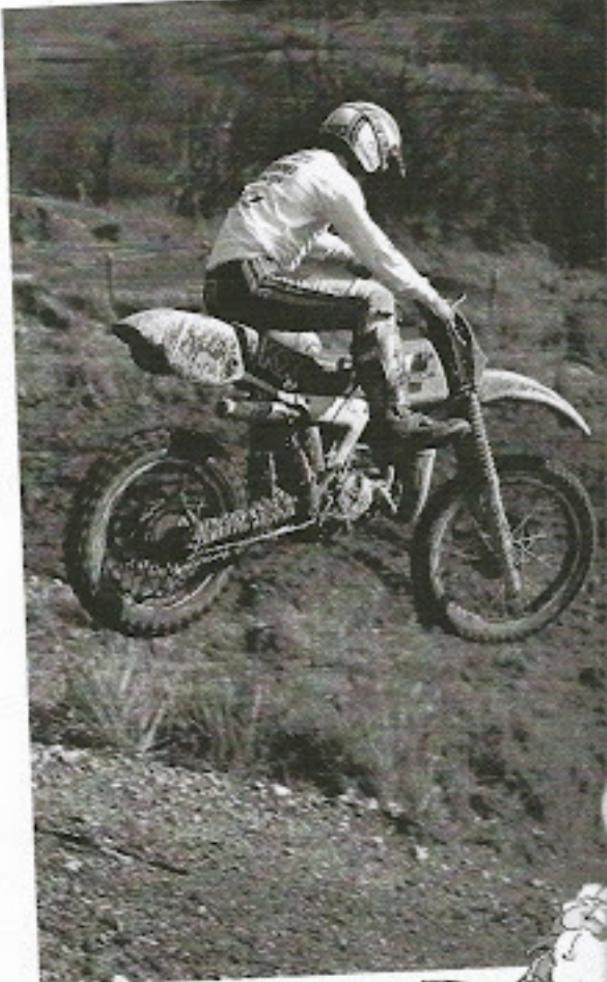
Le japonais en plus malchanceux à dialogue-nous pour la Cagiva. Un petit cran au-dessous, parce qu'un peu moins malchanceux justement, le Honda.

Le Honda, c'est contre la Cagiva, avec un peu de brio en moins : puissance bien répartie, pétillante, excellente boîte, malgré le sélecteur un peu court et, contrairement à la Cagiva, un embrayage incravatable.

C'est parce qu'il allie puissance en haut — il tourne volontiers très vite — et bon remplissage à moyens régimes que le Honda surpasse les autres moteurs japonais. D'où sa seconde place au championnat à dernière la Cagiva.

Le Yam, assez puissant en haut, qui prend bien sesours, est aussi assez souple en bas. Mais il a un « creux » à moyen régime, ce qui le rend assez pâlotin. Tout en bas, on s'en sort peu en crois. Il semble qu'il y ait, avec ce moteur, un problème de réglage du THSV, cette valve rotative qui fait varier le diamètre d'échappement en fonction du régime. Sur le papier, c'est une invention au moins aussi subtile que celle de l'eau chaude, mais d'autres essayeurs ont connu des problèmes différents avec le 125 Yam, qui retournait à haut régime. Nous, c'était à moyen régime que ça régnaient un peu, un moteur très agiles tout de même, facile, avec un bon embrayage mais une sélection moins précise qu'on ne le souhaiterait.

Un peu moins puissant tout en haut mais un peu plus endurant sur le couple, nerveux, vif et



facile, le Suzuki ressemble au Honda, en un peu moins toxique. Il représente un compromis très agiles, servi par une boîte et un embrayage imprédictifs dans leur utilisation.

Et puis, il place sur le même plan d'efficacité que Yamaha et Suzuki, le moteur KTM s'affirme par son souffle de traînée — c'est un 125, tout relativisé — il du couple, de la puissance, pas mal d'inertie, ce n'est pas un moteur nouveau mais il arrache, il allonge, on ne se bat pas avec l'embrayage — heureusement, car il fatigue très vite... C'est un moteur style force tranquille, tu vois c'est ce que j'veux dire ?

Le 125 KTM, ça se pilote en enroulant, un peu comme une grosse, ça a de la mécanique en pagaille, ça aime le pris, c'est l'anti-italien, l'infâme intermédiaire. Cagiva tha best, Honda un peu plus au-dessous mais même style, couple et chevaux, 2<sup>e</sup> va-va-va, un Suzuki un peu plus calme que la Honda, un Yam passeur mais un peu moins, et un KTM d'un style très différent mais non moins efficace.



Voilà les cinq meilleurs moteurs : deux Européens, trois Japonais. Ah ? Et le quatrième ? Le voilà, il arrive. La moto Kawasaki a été battue par nos essayeurs comme à la moins Japonaise des Japonais ». Ce n'est pas, en clair, que Cestai qui prend le moins de tours, alors que les moteurs Japs sont réputés pour revirer en régime comme Mauriceau, qui a du tempérament, et rouire en mayonnaise dès qu'on lui fait un doigt... de cour.

Le Kawa n'est pas très puissant, il est doux, pas brûlé, facile à utiliser. Agréable, mais manquant un peu de chevaux par rapport, et surtout, refusant de prendre des tours. Il a régulé.

Son tout opposé, nos affres pourront le classer à égalité avec le Kawa. Ses lacunes sont à l'inverse. Le Gilera — il s'agit de lui — est sans doute encore plus puissant que le Cagiva, si haut, tout en haut dans les tours. Mais alors, archi points. Aucune inertie, des accélérations vertigineuses tant qu'on peut garder les jambes. Pas économiques, les échappements, les départs-caçan de Ronaldi en Rattrap, les officiels Gilera, dans les G.P., 125 l'an dernier ? Mais c'est tout. A la moindre perte de régime, cette superbe bête-lion s'accoude en haletant. Efficacité ? Uniqueusement pour les très bons, et sur des terrains pas trop techniques. Remarquez, ailleurs, une poignée de gaz qui tire un peu long (qu'est ce que ça serait autrement ?) et une sélection pas toujours très précise.

Voilà : Kawa souple et un peu mou, Gilera brutal mais粗野, même combat. Ils montrent d'honnêteté.

Par contre, quelle bagarre entre Européens et Japonais ! Dernière, quoique d'assez peu, deux moteurs qui s'opposent pour les mêmes raisons.

L'Husky — l'un des rares moteurs « à air-sous-tension » disposant d'un bon couple mais qui régle en haut, est un moteur facile, qui

procure une bonne motricité. Mais, comme le Kawa et un tant au-dessous, il manque de précision. L'Aprilia, c'est le Gilera en moins violent. Des chevaux — moins que le Gilera — tout en haut, très puissants, peu d'inertie, ce fillo est le moins puissant des moteurs Italiens... si l'on excepte le Tau qui égale la Valenti.

HVA et Aprilia méritent donc, mais un petit cran au-dessous, la même liste de style que Kawa et Gilera.

En sixième position grâce au jeu des ex-acquis — mais 10° sur 12 ! — le moteur Rotax de la Kramer dépouillé beaucoup.

C'est tout, et voilà. Il lui reste une complexité très enduite, mais peu de couple et pas grand chose en haut. Un moteur très doux, facile, qui roule bien, mais morne.

Fidis, le Sachs de la S.N. le dispute en médio-crit à Tau ou de la Valenti. Le Sachs, lui, a mal vieilli. Il vibre, est pointu sans être très puissant, et se désole, que l'on appuie déjà mal il y a 7 ou 8 ans, est devenu extrêmement dur par le jeu crucial — de la concurrence.

Quant au moteur Tau de la Valenti, il n'a rien perdu d'une conception déclassée. Rétrogradement liquide, claqués, donne peu de détonation, cette technologie modeste s'améliore, à la fin. Points, creux, peu puissant en haut... je m'arrête là, et vous renvoie maintenant au tableau de classement pour visualiser l'échelle de valeurs comparées des moteurs de nos douze 125 crocs.

Notez, comme, dans un but de classification, nous avons effectué qu'un seul classement moteurs, en place de nos deux derniers séparés habituels : « puissance » — accélération » et « couple — souplesse », nous avons attribué à ce classement un coefficient 2. C'est-à-dire que la Cagiva, qui gagne, émerge 2 points, au lieu de 1, et ainsi de suite. Important, les moteurs !

<b>Cagiva</b>	<b>2</b>
<b>Honda</b>	<b>4</b>
<b>Yamaha, Suzuki, KTM</b>	<b>6</b>
<b>Kawa, Gilera</b>	<b>8</b>
<b>HVA, Aprilia</b>	<b>10</b>
<b>Kramer</b>	<b>12</b>
<b>Valenti, SN</b>	<b>14</b>

## Suspensions

Tous les essayeurs s'accordent à considérer le système « Full Floater », le monocoque à amortissement variable de la Suzuki, comme l'arme absolue à activer en matière de suspension arrière. Une absence quasi-totale de réaction, quel que soit le revêtement, une fourche qui s'accorde bien, procurant à la Suzuki un confort, une fluidité, et à son pilote une absence de fatigue, tout à fait remarquables. La position — très petite, pas trop haute — participe à cet immense agrément de conduite.

Il est difficile, derrière, de dépasser les trois autres japonaises, malgré des réactions différentes.

Sur la Yam, la nouvelle suspension « Progressive System » suscite un prestige considérable par rapport au Can-Amier. Finies les réactions brutales, les rebonds qui jetent la moto vers l'avant. C'est doux, progressif — comme son nom l'indique — et la fourche sur un modèle du genre.

L'avant et l'arrière sont bien accordés dans le style simple. On utilise tout le débattement, au point de talonner assez souvent. Très souple ? Quand on le goûte, sur laquelle nos essayeurs sont restés partagés. Vizion, habillé à la Yam



appelée ce style. Les débâcles y trouvent beaucoup de confort et d'ouverture. Personne ne se plaint de réactions violemtes, mais plutôt d'une impression de fous, due à la grande souplesse de ces suspensions. Sur la Honda, c'est un peu l'inverse : assez ferme. Le ProLink est d'autant plus efficace que l'on roule vite. Il n'aime pas trop les parties basses, les parties intégrales, les pliures. Par contre — et la fourche y participe évidemment — les trous sont bien traités. C'est rigide et précis. Un petit reproche : les jantes, considérées comme des suspensions non négligeables, restent un peu trop tendues quand on pousse en arrière, car la selle, haute, est loin des repose-pieds. Les suspensions de la Kawa conviennent un intermédiaire harmonieux et agréable entre la fermeté de la Honda et la souplesse de la Yam. Sans atteindre la perfection du « Full Raster », l'« Uni-Trak » a fait preuve d'une douceur séduisante... surtout à allure modérée. Vite, la fourche, comme le monoshock, accusent leurs limites par des réactions assez vives. Une Honda ferme, une Yam molle, une Kawa entre les deux, et la Suzuki devient... loi, le Japon domine.

### Elles n'étaient pas disponibles...

Tu parles d'une liste ! Aller chercher toutes les 125 (ou...)... Chère l'entrepreneur... D'accord, tu feras les réparations. Tentes sous-tens, on va trouver 200, 210, quelques différences qui relègueraient des 125 en arrière, tu nous donneras tes productions pour 125, mais tu n'auras pas de suspensions à ton service pour la partie arrière de ta moto.

Même si tu as de nombreux exemplaires disponibles, nous-Moto Verte n'en n'as pour rien ! Ça coûte les mètres et c'est évident pour ça !

Faut-il : la machine est abandonnée. Une moto nouvelle coûte avec taxes pour 95.

— Suzuki : le producteur offre en effet toutes les suspensions nécessaires... Mais les 125 sont disponibles au moment de l'achat.

— C'est-fait : abandonnée, la 125 Cagiva. La aussi un petit reproche : assez molle initiale pour les personnes aquatiques de nos régions. France.

— Bref : le nouvel importateur (le S.M.A.J) ne fait pas mieux que les modèles usines.

— Alors, on va dire qu'il faut faire juste 125, prendre à la place de la 125 une 125 ou 125 tout droit avec appui-pieds, mais alors pas de frein.

— Villa : classe impression des motos Villa, les Fre-Burnell n'en ont pas moins à propos la 125 chose là.

— Ainsi : trop 125, les garçons, trop 125. Elle est prévue pour l'été, la 125 AVM présente au dernier salon de Paris, mais pas encore vendue. Bref, trop 125, de même qu'He, He, Bismarck. Plus intéressante.

— Kawa : toutes choses, terminé. Il n'y a pas pire, l'importateur, dans le commerce !

— Bref : les 125 d'« Evolution » sont des Gori. Mais la Gori 125 n'est pas une catastrophe 125.

— Bref : à trop chercher la parfaite, elle n'en sera pas une.

— Motone : Motone France a bien nommé les modèles usines.

Bon, donc que que que, c'est tout. Restent quatre. Non, non, non, des Honda, il n'en existe qu'une pour l'heure (une AVM 88), en effet, mais il y a aussi deux autres. Soit l'expression des deux dernières compagnies, mais tout aussi importantes : généralement d'ensemble, chasse, empiètement, répartition des masses, poids, font qu'une moto bien fait ou mal fait pas pas tant.

Finement conçues et réalisées des moteurs, souveraines quant à l'efficacité des suspensions, les Japonaises trouvent ici à quoi parler, même si elles restent présentes dans le groupe de tête. Difficile, en effet, de faire mieux qu'une KTM ou une Husky — deux modèles à suspensions classiques à très très rigides et aux parties-cycle étoffées — dans le domaine de la souplesse. Seule la Honda, sans doute la moto la plus « pro » des Japonaises, y parvient.

La KTM — Orlina également, sur un splendide bras oscillant, et Marzocchi devant — relève de la même scie, mais dans un registre résolument plus ferme. Selle haute, très haute, dure, suspension raides, on cesse de parler confort

pour se concentrer sur l'efficacité. Une efficacité bien supérieure lorsqu'on roule vite, dans des marchants trous, que sur de petites plates, où les rues rebondissent. On gagne davantage de mobilité, de progressivité. A cet égard, l'Aprilia, qui est d'ores et déjà le mieux suspendue des Italiennes, a vécu juste avec son nouveau monoshock arrondi, très simple, etc... très beau, ce casse-tête. Malheureusement, l'accord avec le Marzocchi, assez ferme à l'avant, n'est pas très bien réussi. Une KTM très... très... ferme, une Aprilia douce de l'arrière et ferme de l'avant : équilibre.

On peut ici faire un petit break, puisque nous sommes parvenus au terme de ce qui en 1982, sur des 125 cross, on peut appeler de bonnes suspensions.

Les Japonaises, on a vu. Demain, une Husky remarquablement homogène, et puis le duo KTM-Aprilia.

Après, c'est plus ça. Cagiva et Gilera — suspensions arrière classiques — sont fatigantes. La première, malgré ses Orlins, n'est pas les trous. Elle vacille, vacille, vacille, bien que sa Marzocchi soit connectée à l'avant. Quant aux Corte Gasso de la Gilera, montées sur un bras tout marqué, ils n'ont pas fait un mariage d'amour avec une Marzocchi trop ferme. Si l'on ajoute à cela une position à tort dans les bras à liquide bas, ce n'est ni le confort ni la facilité, difficile d'inscrire — comparativement — beaucoup de satisfactions suspensions-moteur au quotidien d'une Kramer qui, si vous me permettez l'expression, est une variante de KTM. Heure, malice du partout, c'est un bout de bois malgré son « POS » système à monoshock, à l'arrière. La SV, au contraire, est molle sur ses Sachs et sa Marzocchi qui accusent trop le tension, tandis que la Valenti, M. envoi, déçoit beaucoup : son immobile caisse monoshock est suspendu sur un élément trop mou, alors que la fourche Celani est raide.

Beaucoup de prégs à faire pour ces trois motos, tandis que la Cagiva et la Gilera peuvent encore être rangées dans la catégorie « acceptable ».

Suzuki	1
Honda, Yam, Kawa	2
HVA	3
KTM, Aprilia	4
Cagiva, Gilera	5
Kramer, BN, Valenti	6

pas une moto « facile ». Mais elle aime à gravier, elle est faite pour aller vite. Elle décolle comme sur un rail... avec le confort d'un rail, position « très » haut, guidon haut et en forme de fourche, n'est pas le开玩笑.

L'Husky est tout aussi efficace. C'est une grosse moto (la 125 n'atteint le porte-vélo qu'à 250), lourde (1 kg de moins que la KTM), bien suspendue, longue, offrant une position très bonne. Elle accepte les trous, coupe bien, empiète, tient le pavé avec un peu plus d'efficacité que la KTM dans les portions plus défoncées, mais avec plus de moelleux.

Honda, la plus ferme de suspensions des Japonaises, offre néanmoins plus de confort que deux rivales, même si elle pique un peu plus. Ses éventuels écarts, en revanche, se corrige plus facilement. Difficile de départager ces trois, et avions au niveau de l'efficacité. Sans aucun, en tout cas.

La Yam est également très bien. Bonne première impression de facilité, mais des suspensions très souples, il haute vitesse, et sa direction peu lourde, qui a tendance parfois à engager n'importe quel virage, notamment certains de manœuvre que la fermard des bras préférera. Très bien tout de même.

La Kawa, dernière, est un peu plus remuante



Elle fait davantage « petite moto » à la portée de tout le monde. Mais à l'excès vitesse, bien sûr elle se dérobe pas, elle incite à la vigilance. On n'a plus, ici, la sensation de « ralenti ». Les mains, instinctivement, serrent le guidon.

Deux Européennes, trois Japonaises : l'Aprilia, toute de suite derrière la Kawa, rétablit l'équilibre.

Elle « bouge un peu du nul », comme dit le poète, mais on la tient, elle ne se balade pas d'une ométre à l'autre. Elle parvient aussi à surclasser la dernière Japonaise dans ce test, la Suzuki.

Quand je vous disais que les suspensions, ça ne fait pas tout au niveau de la stabilité ! Superbelement suspendue, la Suzuki, pourtant, n'est pas séduisante dans les tracés vita. « Petite moto », très légère (89 kg avec les pneus), elle penche courue, donne l'impression d'un jouet. Hyper facile, mais une forme de paroxysme qui suscite une attention soutenue.

Cette petite nervousse, malgré ses suspensions gigantesques, aimes des bosses, se débrouille avec une incroyable facilité, mais tout de même... Prudence, les avions !

Dernier évidemment, ça ne va pas en s'arrangeant. Là encore, Cagiva et Gilera se retrouvent à égalité.

ET COMME JE DIS SOUVENT,  
Y'A PAS QUE LA PAGE  
QU'IL FAUT SAVOIR TOURNER...  
HÉ HÉ !





ALORS, VOUS ALLEZ  
ME LE NOVOCAINER  
CE VIRAGE, OUI OU NON ??

KTM, HVA, Honda	1
Yamaha	2
Kawa	3
Aprilia	4
Suzuki	5
Cagiva, Gilera	6
Suzuki Krammer, Valenti	7



### Virages-Maniabilité

On fait un petit distinguo entre le virage, qui va de la grande courbe au bel appui, et la maniabilité, qui concerne les fréquentes déviations en angles et autres petits virages sur place. Comme d'habitude, on établit un compromis entre les deux et on compare...

Et, à nouveau, les Japonaises reprennent l'offensive. Légères, faciles, bonne position de conduite...

C'est la Suzuki, la plus petite, la plus légère, qui est la reine des petites voies. Super maniable ! La vélo ! La Honda n'est qu'un peu moins virtuose, mais en revanche elle est plus stable dans les virages rapides.

Un peu dernière, la Yam et la Kawa. La Yam est aussi bien que la Honda, avec une position encore meilleure grâce à sa selle, en virages. Dans les petits coins, par contre, sa direction est un peu lourde, à cause du poids du réservoir sur la fourche.

La Kawa est très proche, elle, de la Suzuki, mais un peu moins bien, que ce soit en virages, où sa suspension moins efficace peut provoquer des déstabilisations, ou en maniabilité, où elle se balance avec un peu plus d'inertie.

Quatre super-joueurs, d'une efficacité quasi égale et très ferme, en tous cas. Je dirais même : zyno-mâmo !

Première européenne dernière ce radoucisseur : la Cagiva, qui n'a pas brillé, ni par ses suspensions, ni par sa stabilité, est en revanche

peut-être plus fantasque que la Suzuki, c'est vrai, mais plus difficile à tenir. Sur la Cagiva, le problème vient plutôt de l'arrière qui se balance un peu trop dans les trous — la suspension —, mais la géométrie n'est pas neuveuse, on le sait.

Sur le Gilera, la difficulté vient de l'avant, qui emporte trop volontiers, coupe mal les virages. Il faut le piloter aux chevaux. Mais la position — guidon bas et amortisseurs qui gênent pour mettre le corps tout à l'arrière — se facilite par le travail du pilote.

Enfin, hélas, trois fois hélas, nos trois étoiles pendantes ne vont pas, là, ramper leurs racines.

La Valenti ne semble pas que la position de conduite qu'elle inflige, repos-pieds en avant, assises basses, guidon large de 91 cm, ne permet pas d'en tirer.

La Krammer — position et suspensions — n'inspire guère davantage, surtout dans les descentes. Quant à la puissance du moteur, elle est trop modeste pour pouvoir aider le particule.

Le SN, de ce trio, est sûrement le plus sympathique : position pipote, vieux style, mais pas mauvaise. « Camping-car », décidera Karvalia, très en forme. On la convaindra, à condition de ne pas faire preuve de trop de tyramis. Bien sûr, nous justifierons...

Bon, on se résume en regardant le tableau « Géocell Kamikaze » ? Les avions : KTM, HVA et Honda. Les bons compromis : Yamaha et Kawa. Débat de création : Aprilia et Suzuki. Transposition et compromis : Cagiva et Gilera. Les autres ? à j'vous décrire ! »





C'est grâce à eux !

Siens sites, ces sites n'auraient pu venir sans il y ait fait, une organisation, de la place, des bonnes volontés, des participants, pour mettre sur pied un

quel est le rapport entre ces deux termes ?

la structure d'anciens esclaves, mais également notre culture elle aussi très ancienne. Néanmoins — j'ajoute dans le texte, mais une bonne partie de la ville... — dans la Basse, dont nous avons reçus une forte présence et un accent châtiement. Des merveilleuses œuvres de nos amis à la campagne de l'ancien île qui en sont sortis ! Tel, tel, tel qui a travaillé là et qui a été nommé pour le faire. Tous les autres nobles du côté. Et puis, les hussards, la marine ou le court d'île. Encadrant tout qui nous a pris aux temps, les Sirènes de la plaine ou de l'île, l'île du Gouffre, dont l'essentiel fait honneur à la profession, les voiles, comme Gossens-Abresch, à Savoie, tout juste après à bord d'un bateau... et même les gendarmes qui ont habilement fermé les yeux sur ces deux derniers, pour que nous puissions continuer. L'heure de Mort-Au-Feu, une petite

« C'est grâce à eux que aujourd'hui, vous pouvez faire les 120 km en R2. Grâce aussi au concours des pilotes, à leur expérience, à leur talent : Jean-Luc Pothier, qui a laissé une réflexion sur le terrain à la suite d'une gavotte ; Jacky Vinsant, venu nous donner ses précieuses connaissances d'un pro ; Hugues Karpe, l'interrogatoire ; et Philippe Vasselin, Gérard Gau, avec d'autres, m'aide à faire. Et nous, on tente de faire ce qu'on peut pour aider les autres. »



Pas de poi pour Valence !

Le Wallen, qui n'a pas particulièrement brillé au cours de cet assaut, a été victime d'un malheureux mélange de circonstances. A la suite d'un résumé rouge du fil de l'impasse, nous apprenons qu'il avait, juste avant le match, un certain nombre de places et de recommandations levées qui, mal

Intéressant, ce mode n'est pas permis. D'où la haine. J'aime, sachant que le guidon de 91 cm tant critiqué, n'est pas d'origine. Il a été modifié à trois reprises, mais devait dans l'ensemble pour notre usage, par un garage plus compétent.

123 curi à cette heure démodée, n'étais pas content. Puisque les plumes qui se sont égarées, ont provoqué la différence, je les garde appropriées. Cela dit, la correspondance amitié est toutefois trop malée à cause d'un petit problème qui ne nous a pas permis de retrouver le caractère du message. Ces détails qui, bien sûr, valent, méritent une explication. Celles-ci, le volonté, bien régulé, n'aurait pas rapporté le moins. Mais elle avait vraiment parfaitement été réalisée dans un état de

Même si tel est le cas, qui se traduit par un reflet brouillé — et paradoxalement — des posséderont de cette même. En les informations qui motivent cette préférence, parvenues à la toute dernière minute, au moment où émettre un jugement deviennent pas forcément de caractère

# fiches techniques


**APRILIA**
**CAGIVA**
**CILERA**
**HONDA**
**HUSQVARNA**
**Moteur**

	Moteurs à deux temps				
Type :	Rotatif à 49cc	Cylindrée à essence	Rotatif à essence	Rotatif à essence	Rotatif à essence
Alésage :	52,8 mm	59 mm	54 mm	55,8 mm	55 mm
Goulotte :	57 mm	50 mm	53,6 mm	50,7 mm	51 mm
Gyrobalancier :	124,8 cm <sup>3</sup>	124,8 cm <sup>3</sup>	122,7 cm <sup>3</sup>	121 cm <sup>3</sup>	120,6 cm <sup>3</sup>
Taux de compression :	9,5 : 1	15,7 : 1	15 : 1	8,3 : 1 (max)	12,4 : 1
Puissance maxi :	30 ch à 11 200 tr/min	30 ch à 10 750 tr/min	28 ch à 12 000 tr/min	28 ch à 11 000 tr/min	N.C.
Couple maxi :	2,05 N.m à 10 000 tr/min	N.C.	N.C.	1,8 N.m à 10 000 tr/min	N.C.
Alimentation :	Carbu Dell'Orto	Carbu Dell'Orto	Carbu Dell'Orto	Carbu Keihin	Carbu Mikuni
Alésage :	34,56	Ø 59 mm	Ø 58 mm	Ø 54 mm	Ø 56 mm
Électrification :	Électromagnétique	Électromagnétique	Électromagnétique	Plastique	Électromagnétique
Mise en route :	Électrique	Électromagnétique	Moteur	Kick	Moteur

**Transmissions**

Prévision :	Engrenages				
	Rapport :	3,586	3,717	4,000	3,513
Multiplicateur en fonction d'huile					
1 <sup>e</sup> :	2,001	2,273	2,000	2,410	2,087
2:	1,000	1,812	1,000	2,000	1,000
3:	1,431	1,460	1,437	1,611	1,238
4:	1,210	1,290	1,238	1,380	1,043
5:	1,062	1,095	1,062	1,138	0,986
6:	0,854	1,000	0,892	1,000	0,778
Rendement :					
Rapport :	4,163	3,789	3,800	3,813	4,078

**Partie-cycle**

Cadre :	Simple berceau démontable	Simple berceau démontable	Double berceau	Double berceau démontable	Simple berceau démontable
Suspension arrière :	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique	Fourche télescopique
Suspension avant :	Monosuspension	Monosuspension	Amortisseurs	Amortisseurs	Monosuspension
Frein AR :	Ø 260 mm	Ø 260 mm	Ø 260 mm	Ø 260 mm	Ø 260 mm
Frein AV :	Jante ø16	Jante ø16	Jante ø16	Jante ø16	Jante ø16
Frein AR :	Piadili 3,00x21	Piadili 3,00x21	Piadili 3,00x21	Piadili 3,00x21	Piadili 3,00x21
Frein AR :	Jante ø16	Jante ø16	Jante ø16	Jante ø16	Jante ø16
Frein AV :	Honda	Honda	Honda	Honda	Honda
Frein AR :	Piadili 4,00x18	Piadili 4,00x18	Piadili 4,00x18	Piadili 4,00x18	Piadili 4,00x18
Frein AR :	Moyeu déporté Ø 125 mm	Moyeu déporté Ø 125 mm	Moyeu déporté Ø 125 mm	Moyeu déporté Ø 125 mm	Moyeu déporté Ø 125 mm
Frein AV :	Ø 125 mm	Ø 125 mm	Ø 125 mm	Ø 125 mm	Ø 125 mm
Lame :	2 150 mm	2 130 mm	2 180 mm	2 110 mm	2 180 mm
Largeur guidon :	850 mm	890 mm	840 mm	840 mm	840 mm
Empattement :	1 450 mm	1 475 mm	1 445 mm	1 425 mm	1 505 mm
Hauteur de selle :	660 mm	680 mm	—	680 mm	670 mm
Distance au sol :	343 mm	355 mm	—	372 mm	348 mm

**Capacités**

Energie :	8,5 litres	7 litres	8,7 litres	8,5 litres	10 litres
Bouteille de vitesses :	1,5 litre	0,5 litre	0,7 litre	0,7 litre	1,4 litre
Poids : En ordre de marche avec plein	102 kg	99 kg	99 kg	93 kg	95 kg
Prix :	16 200 F	15 925 F	12 028 F	14 342 F	14 000 F
Importeur ou constructeur :	AICAO S.A.	SOORMA	MAICO DIFFUSION	HONDA FRANCE	S.I.M.A.
	641270	721210	817-17	Paris-Nord	817-168
	Madrid	Haarlem	956111	Paris-Est	77312
			Cergy-Pointoise	Paris-La Villette	21204
					Seine-Côtes
Tél. : 162 78 11 13	Tél. : (03) 80 34 23	Tél. : (01) 404 48 32	Tél. : 161 008 90 12	Tél. : 160 22 00 13	Tél. : (01) 32 00 13

**KAWASAKI**    **KRAMER**    **K.T.M.**    **S.N.**    **SUZUKI**    **VALENTI**    **YAMAHA**
**Monocylindre 2 temps**

Roues à disq.	Roues à disq.	K.T.M. 8 mm	Sachs 8 mm	Sachs 8 mm	Tec 8 mm	Roues à disq.
56 mm	54 mm	54 mm	53,7 mm	54 mm	55 mm	55 mm
58,5 mm	54 mm	54 mm	54 mm	54 mm	52 mm	52 mm
124,6 mm <sup>2</sup>	122,7 mm <sup>2</sup>	122,6 mm <sup>2</sup>	123 mm <sup>2</sup>	124 mm <sup>2</sup>	123,5 mm <sup>2</sup>	123 mm <sup>2</sup>
8,2 : 1	14 : 1	14,8 : 1	12 : 1	9,1 : 1	14,8 : 1	8,2 : 1
Embrayage				Embrayage		Embrayage
H.C.	30 cc	20 cc à 9000 tr/min	H.C.	N.C.	21 cc à 11000 tr/min	21 cc à 11000 tr/min
H.C.	H.C.			N.C.		
Cartou Michini	Cartou Michini	Cartou Michini	Cartou Michini	Cartou Michini	Cartou Dell'Orto	Cartou Michini
29x36	Ø 34 mm	Ø 33 mm	Ø 36 mm	32 BS	Ø 34 mm	Ø 34 mm
Électrique	Électrique	Électrique	Électrique	Électrique	Déclencheur	Électrique
Monoplat	Monoplat	Monoplat	Monoplat	Monoplat	Monoplat	Monoplat
			Mélange			
			Kaka			

3.500	2.820	3.650	Engrenages	—	—
			3.050	—	3.444
			Multidisque en bois d'olive	3.187	—
			6 répons	—	—
2.307	2.693	1.777	3.170	2.330	—
1.760	2.000	1.376	2.180	1.780	—
1.400	1.598	1.136	1.846	1.411	—
1.381	1.378	1.041	1.295	1.190	—
1.341	1.296	0.814	1.119	1.048	—
0.394	0.313	0.790	0.968	0.958	—
			Per roue	—	—
3.812	3.571	4.700	4.642	4.150	3.714
					3.823

Simple berceau démontable	Double berceau	Double berceau	Double berceau	Simple berceau démontable	Simple berceau	Simple berceau démontable
Fourche	Fourche	Fourche	Fourche	Fourche	Fourche	Fourche
Kayaba	Marzocchi	Marzocchi	Marzocchi	Kayaba	F.I.	Kayaba
Ø 60, 300 mm	Ø 60, 320 mm	Ø 60, 300 mm	Ø 60, 300 mm	Ø 60, 288 mm	Ø 60, 300 mm	Ø 60, 300 mm
Monoséchock	Monoséchock	Monoséchock	Monoséchock	Monoséchock	Monoséchock	Monoséchock
Uni-Trak	P.D.L.	Orbits	Sachs	Uni-Trak	P.D.L.	Progressif
Ø 60, 316 mm	Ø 60, 320 mm	Ø 60, 300 mm	Ø 60, 300 mm	Ø 60, 312 mm	Ø 60, 300 mm	Ø 60, 310 mm
Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu
Teknique	Akront	Nordik	Allemont	Teknique	Akront	DID
Bridgestone	Barum 3.00x21	Metzeler	Metzeler	Bridgestone	Préfil	Bridgestone
3.00x21	3.00x21	3.00x21	3.00x21	3.00x21	3.00x21	3.00x21
Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu	Jante alu
Teknique	Akront	Nordik	Allemont	Teknique	Akront	DID
Bridgestone	Barum 4.00x18	Metzeler	Metzeler	Bridgestone	Préfil	Bridgestone
4.00x18	4.00x18	4.00x18	4.00x18	4.00x18	4.00x18	4.00x18
Disque freinique Ø 210 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu contrep Ø 120 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm
Moyeu déporté Ø 130 mm	Gommex Ø 140 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu contrep Ø 120 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm
2150 mm	2140 mm	2130 mm	—	2126 mm	—	2120 mm
2550 mm	2600 mm	2640 mm	2655 mm	2445 mm	—	2570 mm
1440 mm	1430 mm	1445 mm	1480 mm	1440 mm	—	1465 mm
520 mm	580 mm	590 mm	595 mm	510 mm	—	542 mm
380 mm	320 mm	340 mm	395 mm	345 mm	—	360 mm

7,6 litres	7 litres	8 litres	9 litres	8,5 litres	7 litres	8,2 litres
0,5 litre	1,2 litre	0,6 litre	0,6 litre	0,5 litre	0,7 litre	0,6 litre
94 kg	100 kg	100 kg	103 kg	99 kg	98 kg	98 kg
13.700 F	14.335 F	15.798 F	14.210 F	12.268 F	16.288 F	12.911 F
K.M.S. Z.A. Colpierre-Mauras 78130 Colpierre	Keiner France M.U.	Royal Moto S.P. 11	Sachs Header S.P. 27	Ets Bonnet 29, rue de la Belle-Isle	S.U.M.O. 26, bd de la Liberté	Keiner
Tel.: 01 681.41.88	Tel.: 01 681.02.04.03	Tel.: 01 681.01.12	Tel.: 026 41.80.80	Tel.: 064.32.20	Tel.: 022 64.02.44	Tel.: 01 687.93.88