

par Éric Bressin et Gilles Malart
photos Patrick Mazzer et Philippe Cornus

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 abondant en France, mais que choisir ? Donc, faire la tri.

Y'en a douze !



APRILIA MX 125 APS



Beaucoup de choses passent depuis l'an dernier chez Aprilia ! Un nouveau moteur Niro, une partie-cycle entièrement revue en fonction d'une suspension arrière construction inédite (système système APS, qui donne son nom à la moto) et une esthétique devenue un classique, voilà qui donne une 125 un air n'a plus rien à voir avec la MX modèle 81.

Moteur

Le Niro liquide a perdu ses ailettes et compresseurs à air. Alors pour couvrir ce motif, il a choisi une robe toute noire, mate. Le refroidissement liquide est toujours intégré, mais le radiateur a changé de place. Des tubes de fourche il a élargi devant le réservoir, se scindant en deux, de chaque côté de la colonne de direction. Hauteur Honda, 52,8 X 57 pour donner 124,8 cm³, dans un long-courbe. Tout nouveau l'anneau dentaire le 126 Hm (deux en un) a 54 X 54, entraînement... et original ! Le boîtier de vitesse en renferme six très vitesses (3. On peut décaler avec un rapport entraîné, l'allumage est électronique, de fabrication japonaise (Kovax).

Châssis aluminium, un bras et un subcadre Dell'Orto à ressemblance à celui de 24 cm de diamètre. L'admission se fait par l'intermédiaire d'une boîte à clapets. Et ce Niro soufflé dans un échappement aux formes baroques levé par un silencieux à 30, Apria amorce 20 chevaux à 11 300 tours, soit, curieusement, une de moins que l'an dernier. Raisonné !

Partie-cycle

Des tubes en acier ou chrome inoxydable de couleur rouge anodisé forment le cadre de l'Aprilia, un simple bras avant dédoublé très haut devant le cylindre. Long et droit, le très beau bras oscillant est en alliage léger. Particulièrement à cet endroit se dans sa partie avant (laissée par l'antérieur unique, un Corte Cosca) et barbonne alu-alu fixe sur le côté du cadre, monté dans sa partie haute sur le cadre et en bas sur un système à biellettes, F.A.P.S. (Aprilia Progressive System). Du fait de ce, une suspension arrière progressive est donnée à la moto la vitesse valeur de 230 mm de déplacement. A l'avant, la fourche est une Marzocchi magnétique de 30, dite Pilsen (à l'italien). Avec amorti, les air, et 205 mm de courses. Pneu Pirelli MT 18, jantes alu d'Alu, moyeux Giravice de 128 mm de diamètre, vifs des roues tout à fait classiques sur une moto italienne fait air, de plus en plus les Nordik font le pipe du Nordik...
Pour les commandes nouvelles, l'ensemble à amorti l'excubité: guidon noir, poignée de gaz rectiligne nouvelle modèle, leviers antémoteurs noirs en alu forgé, mouve de projection de la barre de guidon, tout il est de Tomasselli.

L'habillage est sommaire: celle rouge d'inspiration Yamaha et plastique blanc Acrylic. Le réservoir, hyper-jumbo, a entré dans sa par-dessus pour accueillir les réservoirs, contient 6 litres et demi. Le plaque à numéros avant fermant, prise d'air, les mâles tentatives de refroidissement des radiateurs, les plaques latérales et les garde-boue influent la même polystyrène blanc.

Belle, bien faite, moderne ; personnelle, l'Aprilia 82 !

CAGIVA 125 WMX



Se sont infatués chez Cagiva ! En effet, tout le reste nous apparaît un nouveau modèle ! Oh, pas de transformations fondamentales, non, juste tel ou tel point noir ou modifié, bref une évolution constante. Et bien que depuis notre essai de l'an dernier, tout en conservant le même architecture générale, la Cagiva 125 reste à bien changé, qu'il s'agisse de moteur, des suspensions ou bien de l'équipement.

Moteur

Comme le Niro de l'Aprilia, le petit moteur liquide de la Cagiva n'est désormais plus alimenté à l'air, à la japonaise. D'ailleurs, il fait penser à une injection rigoureuse, tel il est petit, compact. Mais à l'intérieur des Vm, Suzuki ou autres, il n'est resté de rien que pour ses canaux latéraux, le reste du modèle conservant la tige de réglage. Refroidissement par eau, donc à l'image du Vm, le circuit des durites court à travers le cadre vers le haut de la fourche, puisque c'est celui-ci qui porte le radiateur, en haut de ses tubes, en avant, derrière la plaque à numéros. Super-courbe (56 X 50,5 = 124,8 cm³), la Cagiva est amorcée par l'intermédiaire de la rotative à puissance de 33 chevaux (3) à 10 700 tr/min. Admission par clapets et alimenter par un cache Dell'Orto à magnétisme comme sur l'Aprilia, mais de diamètre 58 mm de passage des gaz.

Six vitesses en prise constante, allumage électronique à avance variable (Nipponden, made in Japan), échappement par pot de diamètre tout ne qu'il y a de classique plus silencieux etc.

Partie-cycle

Cadre simple bras dédoublé très haut devant le moteur, un tubes d'acier au chrome noir, rouge. Un nouveauté sur notre dernier modèle, savoir moto-vent 82, les bras oscillant qui, à contre-courant de la tendance actuelle, abandonne l'alternant et une forme de caisson et un bras et sur un simple tube d'acier de section ovale, ce tube nous donne un long bras, tout droit, à la Hoeggen. Et le refroidissement se a après les 16, juste il porte deux amortisseurs Ohlins GP. Suspension arrière traditionnelle, donc. Le mono-bras (comme sur la moto d'usine qui court en GP, est pour bientôt, paraît-il.)
A l'avant, comme il se doit, fourche Marzocchi magnétique diam. 38, déplacement 280 mm (320 mm pour l'arrière). Pour les roues, schème connu : pneu Pirelli tout, mais un MT 32 Sidermax à l'arrière, rien que ça, jantes Nordik et moyeux Giravice alu-alu de 128 mm de diamètre Giravice (comme chez Cagiva, il nous plaît). A venir le commande de bras arrière, parfaitement plastique, devant l'axe de axe.

Si la guidon est un Tomasselli (voir), les accessoires qui l'équipent en revanche proviennent d'Allemagne, de Magora : leviers antémoteurs (Dunlop) et poignées et renforts.

Le réservoir (7 litres) est un bloc d'alu, fermé le reste de l'habillage enroulé du plastique inextinguible (sans rouge dans la mousse ; garde-boue un peu léger, celui de l'avant, caches latérales et plaque avant cache-radiateur Tomasselli à deux et. Et évidemment, le styling Yamaha fait des plats : comme Aprilia, Cagiva a choisi le rouge pour sa tige, qui, bien entendu, renvoie vers l'avant sur le réservoir. Un look vapoteur, cette 125 !

GILERA 125 C 1



Enfin, en France, le Gilera dérivé des modèles d'usine de Rimini. Une robe des grands prix 125 dans votre garage ! Vague Diffusion, filaire française du groupe Piaggio, plus spécialisée dans les systèmes et les moteurs, a confié à Malin Diffusion l'importation des Gilera 125 avec et autres.
Alors quelle est-elle cette fille des championnats du monde ?

Moteur

Le Gilera est propulsé par un moteur Gilera, première série. Et le caractéristique principale de ce 125 est à refroidissement liquide, c'est son système d'admission par distributeur rotatif, système qui, après à la s'ajoute à la présence le mode de refroidissement et à l'échappement de forme très originale avec silencieux etc, donne au Gilera une allure « usine à gaz » des plus prononcées. 54 X 58,5 = 122,7 cm³ par sa norme à la forme bien esthétique, tout en hauteur.

Le radiateur est fixé sur le bras du cadre : celui-ci a été construit en conséquence pour être installé de quatre segments de tubes dentés à porter le large dispositif de refroidissement. Mais attention au moteur lui-même ! Les six rapports, n'offrent malheureusement pas la possibilité de décaler vitesses antémoteurs, et allumage électronique (Motolet).

Le carburateur est un Dell'Orto de 38 mm de diamètre. Gilera amorce 20 ch à 10 500 tr/min. Un chiffre remarquable, qui paraît même étonnamment moderne par rapport à la concurrence, surtout lorsque l'on sait la réputation de puissance qu'a déjà eue cette tige italienne.

Partie-cycle

Cadre, tige qui n'a été d'un double bras, celui en rouge (comme latérales), en Italie ?). Il porte un bras oscillant tout à fait à ordinaire, à long et à petit bras, en tube d'acier (voir). De même la suspension arrière est très classique. Moteur installé et assés en avant sur le bras, on trouve deux amortisseurs Corte Cosca avec ressorts intégrés, réglages italiens des Ohlins. A l'avant, la fourche est une Marzocchi de 38, sa pose (voir) ? Déplacement 280 mm. Et ce qui concerne les roues, encore le même schéma : pneu Pirelli MT 18, jantes alu Nordik (évidemment, les Nordik ont le mot) et moyeux Giravice alu-alu de 128 mm de diamètre.

Sur la guidon noir Tomasselli, prennent place une poignée à usage rapide Dunlop et des tenons simple Tomasselli. Les garde-boue en plastique blanc sont alignés M. Pilsen, tandis que le reste de l'habillage, rouge et noir, se voit réservoir Jumbo de 5,7 litres, plaque avant, caches latérales et tubes de radiateur, vient de chez Acrylic. Ils boitent, les accessoires italiens ! Quant à la langue des roues, rien à se dire de spécial, elle n'a rien d'exceptionnel.

Un moteur rigide, d'aspect assez brut, chez une partie-cycle italienne contemporaine (ce mot passe du genre, telle est la Gilera.

KRAMER EX 125



Et en que la petite entrapese allemande ait été faite par le cross, on peut plus espérer l'air de l'usine en arrière, on gère les efforts de l'importateur italien et se faire de l'exportation du monde toutes catégories entré par le Mercato GTE aux dealers Six Axis sur une 250 de la marque. Mais Kramer n'a pas abandonné la course pour autant, et, outre une 250 et 500, produit une 125, dotée d'une nouvelle suspension arrière et du moteur Borel à air, un atout, dans le contexte de l'année, la nouvelle ligne autrichienne qui tend à se faire sentir.

Moteur

Le deux temps Fiat 125. Un peu et tout de suite, surtout en motoneur. Ce serait une merveilleuse 84 x 84 = 124 cm³. Dans sa version Kramer EX, il est au distributeur rotatif associé à un carburateur de 34 mm, soit un Mikuni, soit un Bing en Mikuni sur notre machine d'essai. L'allumage est produit par un volant Motopist électronique. L'échappement est prolongé d'un silencieux aluminium de forme bien particulière. Et la boîte contient six vitesses.

Perte-cyclo

Le cadre Kramer est un grand double berceau rappelant assez précisément celui des KTM. Soigneusement travaillé, il reçoit dans sa partie arrière la nouvelle suspension mise au point par l'allemand allemand pour ses modèles cross, le P211 (Pneus Gire System, pour tout vous dire), soit en arrière à battements sur lequel travaille un long et unique amortisseur, un ressortible White Flower à double barre épaisse, placé en position oblique, dans l'axe de l'axe centrale du cadre, à la Yamaha. Le bras arrière est un gros « Calson » en acier (pour qui connaît, comme le cadre). Débitement : 320 mm. Une valeur remarquable est obtenue à l'avant, par l'introduction d'une fourche Marzocchi.

Pneus Dunlop, jantes de 170 mm et 140 mm et moyeux Shimano diamètre de 140 mm et un simple côté roue.

Au guidon, Kramer a choisi Domino (made in Italy) : poignée rectiligne (super pratique, on ne s'écroule en un clin d'œil) et leviers bien dessinés. Pour sa 125 cross, proposez Pirelli K, à côté pour le bleu ; réservoir plastique Aerwin (un beau jumelle de 7 litres), garde-boue enveloppant et remarquable Pirelli, capes des Falk des Kramer des défilés.

KTM MC 125 LC



What's new, Peugeot ? Pas grand-chose sur cette KTM 82, pas grand-chose. Quelques améliorations de détails seulement. La suspension arrière monoshock des 260 et 450, le Pro-Lever ? Pas pour 82. Le nouveau moteur après un G.P. ? Non plus. Simplement une 125 LC possible. Pas de surprise, ça veut dire aussi et surtout pas de nouveauté surprise ! Ce qui se rappelle le pur « autrichien pour les Holiday boys » : « The best surprise is no surprise ! »

Moteur

Couleur métal, refroidi par air, mais conservant quelques éléments d'assistance à des usages d'ailleurs du temps où... Bien entendu le radiateur est toujours caché sous le réservoir, capacité ingénieuse 97 cm³. A noter la présence d'un petit vase d'expansion en avant de la colonne de direction. Les roues de KTM : 84 x 84, un beau cercle pour 124 cm³. Double amortisseur par clapets, les vieux carter Bing 21 mm, alliage aluminium Maripati et boîte en acier inoxydable et le tout est jointé à 300 cm³ (voir, dans KTM).

A signaler encore une tige de protection devant la chaîne pour éviter les projections sur le visage du pilote et vers le radiateur, et l'échappement terminé par un silencieux 60.

Perte-cyclo

Orange, le double berceau en excellent acier au chrome de pure tradition KTM, supporte le bras oscillant hepar renforcé en alu. Bien sûr, les deux amortisseurs Öhlins G.P. montés bien en avant et très inclinés. De bon goût, le fourche Marzocchi magnésium à 4 fibres et identiques, les dérivés de suspension avant et arrière : 300 mm. Les moyeux Shimano 10 diam. 130 mm sont fabriqués par KTM. Mais les Américains achètent leurs jantes chez Honda et leurs pneus chez Dunlop. La répétition des guidons KTM n'est plus à faire. Les commandes sont allemandes, des Magara, tant le poignée de gaz que les leviers basculants.

Plastique blanc de rigueur : la plaque à numéros avait auparavant une large arête d'air grillagée agrippante d'un spoiler qui Mote le garde-boue. De même, toujours pour favoriser le refroidissement du radiateur caché en son sein, le réservoir électronique, il y a une paire de deux jantes osseuses recouvrant son échappement frontal. Les garde-boue, sondeillants, sont signés H. Farnet. Cade de l'année fait offre de plaque de course. Quant au cache levier gauche, il est percé de quelques trous destinés à favoriser le refroidir du pneu. Rien ne remplace l'expérience !

SN 125 MC



Sur le réservoir, un autocollant « plusieurs années d'expérience » Production Française ». Et oui, le SN est une moto d'été rose ! SN, c'est Tania Nardoni. Neudez pas l'impressionner pour la France de tous les continents. Et l'année allemande ayant abandonné la fabrication de motocyclettes, Neudez à défaut de connaître une production mondiale autour des moteurs quatre cylindres. Ainsi sont nées quatre motos, deux 125 et deux 250 cc, cross et autres.

Moteur

Le moteur utilisé est bien entendu le Borel, dans sa dernière version dite 125 2/3 J.M.C. Comme on se dit, un modèle bien connu, il est toujours refroidi par air. 123 cm³ (83,7 x 84), admission par clapet, carburateur Bing 21 mm, alliage aluminium Maripati et boîte de vitesses à six rapports. Appareillage à fait main. Le catalogue indique 20 chevaux à 11 000 t/min.

Perte-cyclo

Ah, cette partie cycle française ? Elle a été achetée autour d'un cadre double berceau élastique rouge à la triangulation originale. Droit et sérieusement sportif, le bras oscillant est fait du même acier au chrome inoxydable etc. Sur ce bras prennent place deux amortisseurs, des... Sachs (après le Hydrocross qui assure 300 mm de débattement à la fois arrière). Le fourche est une Shimano (ou n'a pas sa Marque ?). Ici pour la même raison, il y a la suspension avant, Pirelli Maripati, jantes Alcantara, il n'y a rien d'exceptionnel. Pas plus à l'encontre le moyeu Shimano AV de 210 mm diamètre, un est capable de braver à l'arrière un moyeu HVA (210 mm) !

Un coup d'œil au guidon : les problèmes de fonctionnement, comme pas ! Rappel : Neudez est une importateur Magara pour la France... Sur un regard : guidon noir, leviers à Shimano, court il droite et à gauche, et leviers poignée de gaz à 312 x.

Fidèle à la France comme aux défilés Hercules-Sachs, Neudez propose ses motos toutes de plastique bio vitales, il est fait appel à Acerbo pour le réservoir (il n'est et il fait pour le grand-bou).

Une machine simple, traditionnelle, bâtie autour d'un moteur qui fait figure de vieux classique, ainsi le présente le SN. Le Pirelli n'est elle plus la partie des « défilés » ?

Hop, mais cet essai est un comparatif ! Alors, récapitulons...

Moteurs

Type de refroidissement

Neuf marques ont choisi le refroidissement liquide, soit les 2/4 du « plateau ». Les quatre constructeurs japonais, évidemment, tous les Italiens (Hiro, Cagiva, Gilera et Tadi) et KTM. Honda, ça va. Ne restent donc plus qu'Harley et Sachs. Ne faudrait-il pas encore l'ajouter ?

Au niveau emplacement des radiateurs, on se croise étriqué. KTM et Kawasaki sont parmi les plus ingénieux. Et il n'y a que Cagiva et Yamaha pour conserver cet accessoire en position « classique » devant la fourche.

Données techniques

Un axe long-course de Hiro de l'Aprilia, trois « carvets » à 54 x 54 (Horex KTM et Suzuki) axés par

un petit associer le Sachs (53,7 x 54), et une majorité de super-cavité. Les différents cylindres ont de 122 cm³ (Honda) à 124,8 (Harley). Mêmes axes : entre 9600 (KTM) et 11 500 tr/min (Yamaha).

Alimentation

Deux techniques ont adopté un distributeur rotatif : la Gilera, et ce bon vieux Rasta. Les dix autres ont une admission classique par la jipe du piston, par l'inventive mais bavarde de clapets. Le Hiro et le KTM utilisent l'admission mixte cylindre + carter. Les carburateurs, japonais, italiens ou allemands, boient entre 32 (Suzuki) et 38 mm (HVA) de diamètre de passage des gaz, la valeur la plus récente se situant à 34. Le Kawasaki se fait remarquer avec son Mikuni « oxid ».

Alliage

L'européen pour tout le monde. Les trois japonais et Motulair se disputent le marché.

Transmissions

D'abord les généralités : transmissions primaires par engrenages, embrayages multiples en bain d'huile, boîte de vitesses à six rapports, transmissions secondaires par chaînes TR, 5 vitesses. Deux boîtes seulement ne permettent pas de liquer vitesse engrenée, HVA et Gilera.

Pédalos-Cyclo

Cadres

Que des berceaux tubulaires en acier ou chromé, embi, double (Gilera, Kawasaki KTM, SW et Valenti) ou simple dédoublé. Aucun moteur suspendu ou autre levier.

Suspensions AR

Sept monocrochets contre cinq suspensions classiques à deux amortisseurs, et encore la tendance « moderne » à l'emporte. D'autant qu'on peut s'attendre à découvrir (hérité des années-soixante) chez Cagiva, KTM et Gilera, puis (ils existent déjà sur les prototypes d'essai, Uni-Trak, Pro-Link et compagnie) continué à base des petits...

Chez les « classiques » avertissez Orlino qui équipe trois motos sur six.

Et que de beaux bras occidentaux en état !

Au niveau dédoublé, la fourchette se situe entre 300 et 350 mm.

Suspensions AV

A la poche quatre fourches japonaises (sur les quatre Japal, à trois doigts six Martucci). A côté de ces deux blocs, la HVA (de l'HVA II) et la F.J. (de Valenti).

Détachement : 260 à 320 mm.

L'exé de trois doigts s'avère délicate. Et n'y a que les japonais qui connaissent les soufflets. Et dire que les fourches étaient aussi l'ax, comme l'Harley.

Boîtes

Les dimensions traditionnelles font l'unanimité : 3,00 x 21 AV et 4,00 x 16 AR. Presque tous japonais (Engelmann sur les quatre autres Pirelli, Martucci et même Garati (Kawasaki). Joints aluminium, cordes ou non. Et des moyeux en alliage léger renforcés de petite tambour (50 entre 120 et 180 mm). Un seul frein à disque, sur le Kawasaki.

Équipements

Ante ce qu'il faut, mais tout ce qu'il faut : aux guidons, poignées de gaz à tirage réglable et levers leviers ; aux pieds, amortisseurs réglables (sauf Suzuki et DN).

Les habitages plastiques sont harmonieux et complets. Deux réservoirs seulement préparent le total (tête d'axe) : HVA et Cagiva. Contenance comprise entre 6,5 et 10 litres de mélange.

Seule la Suzuki, le KTM et l'HVA possèdent des baguilles latérales. Le Kawasaki, la Honda et le Yamaha livrent avec des baguilles détachables, la Cagiva avec un « stand ». Pour les sacs, trouvez vite un autre ou une bédouille !

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 ont des dernières années ont polarisé l'attention des constructeurs. Sinon chacune n'affirme sa personnalité que sur ses points de détail et plus précisément au niveau des détails des équipements et de styling. Puis à la conduite, mais c'est une autre histoire...



Essai statique

Comme tout Match pour un Choix de Moto Verte, pour géant qu'il soit, celui-ci débute par l'essai statique. Au programme, six machines. Les deux 125 cc éligées à la parade, attendant le bon vouloir des essayeurs, toutes de la fabrication japonaise, on s'approche !

Esthétique - Finition

Apprézier la ligne ou le design d'une machine, c'est une chose. Mais composer et dresser de façon importante plusieurs motifs, c'est une autre paire de manches. Alors posez, douze comme ! Pas d'être recroisé que le voix du couple, décorative obligé.

Sur six personnes interrogées, huit préférèrent l'Aprilia. Superbe, italienne fait d'ailleurs les choses en associant modernisme et élégance. Tout le monde croque sur ses lignes épurées et ses sobres très classe. Comme de plus, la finition est particulièrement soignée et les accessoires choisis de haute qualité, l'Aprilia impose ce premier test.

Genesini et Yamaha accablèrent ensuite les livreurs du public. La première est très belle et modernisée finie, et le vert était toujours dépassé. La seconde est une vraie star dans sa robe blanche ; et puis, cette belle rouge L... Dernière, se détache un groupe de trois : jolies, mais moins harmonieuses que les précédentes. La Suzuki n'a guère changé depuis l'an dernier, et est immuablement au fait du tort. La Honda est surtout pas belle, mais elle manque l'homogénéité dans son styling, un peu fouillis. Quant à la Cagiva, elle ne laisse pas indifférent : certains en sont tombés amoureux fous, d'autres n'apprécient que modérément. Les garçons rouges en particulier, ne font pas l'unanimité. En tout cas au point de vue finition, cette italienne, comme l'Aprilia, n'a rien à envier aux motos japonaises.

Enfin en dessous viennent la Gilera, la KTM et la Valenti. Cette dernière surprend mais ne déçoit pas. La Gilera est jolie mais elle s'approche à moins que les autres italiennes. 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 du meilleur ou en fait le moto s'apprête à couler à pic excellent.

Dernier groupe enfin, avec la Kawasaki, s'apprête à mais jugée un peu trop germanique. L'HVA qui certains n'hésitent pas à trouver vieillotte et la SN qui à moins être qualifiée de « rocaille ». Effectivement, ces trois-là ne sont pas établies comme les plus récentes. Mais elles ont pour elles une fabrication très soignée : la réputation d'italiennes n'est plus à faire, et les Kawasaki et SN ne sont-elles pas des productions quasi-artistiques ?

Position de conduite

Quelle parfaite, commandes bien placées et surtout cette selle extra qui permet de se positionner et au meilleur pris sur l'avant en réglage, procurant à la Yamaha une excellente position de conduite, et ce dans toutes les conditions de pilotage : assis, debout, en avant, en arrière. Un plus, ce siège rouge, et pas seulement pour l'esthétique.

Quasi parfaite également est la position de conduite sur la Kawasaki, même si la selle est un peu « cartée ». Je veux dire engouffée, et la selle assez basse. De même, on est très bien installé sur la Suzuki, dans une posture très souple, sur une selle grand confort et facile à enlever assez décent mais très agréable. Seuls les grands pilotes trouveront le RM et Z « en peu

mini pour leurs longues jambes. A noter d'ailleurs que des trois machines Yama, Kawa et Suzuki ne sont pas démanœuvrées toutes malgré leurs impressionnants dénivellements de suspension arrière ; la selle culmine à distance raisonnable du sol et le monoshock, deux, s'élève dès de quelques centimètres jusqu'à on enfonce 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 selle à la poste assez accentuée vers l'avant, vous laisse le cul en l'air (parleriez l'expression) et ce n'est pas toujours pratique, notamment pour les petits sujets. Comme lui aussi assez haut, le guidon est imprévisible et les commandes M et Z faut.

Les réglages reprocheront à la Cagiva un guidon bas et un peu large, ainsi que des repose-pieds qui gagneraient à être relevés, et des crottes tellement trop larges en position debout sur l'arrière. Malgré tout il serait injuste de dire qu'on ne se trouve pas à l'aise sur cette italienne. Et la selle, sans attendre la qualité de celle (avec un cl) de l'YZ est bien sympathique.

Vous êtes tous déjà tombés les yeux sur une Husky ? Effectivement, c'est assez haut, plutôt raide, avec un guidon large et les étriers les hautes, et un large réservoir (10 l) entre les genoux. Pas mal : Husky quoi ! Comme sur la SN qui offre une position « pullman » très confortable, plus encore que croce, avec un siège confortable mais qui ne facilite guère les mouvements sur la machine, et un bon guidon. C'est une habitude de la marque, l'Aprilia est affligée d'un « dénivelé » d'ailleurs cette expression trop plat et trop large. La selle est bien faite, mais si elle est à la hauteur, elle ne vaut pas en confort celle de la Yam. Trop bas et trop centré, le guidon de la Gilera est une horreur qui ne relève que la poussière. Entre ce bout de métal noir écorché sur le réservoir et la selle qui pique du nez, le pilote n'est pas vraiment à la fête. A moins qu'il ne soit bossu, peut-être ? ...

Sur la KTM, c'est son confort qui souffre, comme sur toutes les KTM. On a toujours un peu l'impression de chevaucher une bûche, haute, raide, dure. Très bien dessinés, le guidon, monté sur des tiges droites, c'est à dire dans l'axe des tubes de fourche, surprend par sa hauteur et sa position avancée. En bref, spéciale la KTM. Comme la Valenti ! La selle est basse, confortable et l'ensemble unique s'enlève aisément. Tout vaît bien si, du coup, le guidon ne se retrouve à haut perché. D'autant que notre machine portait un inflécteur et innova (910 de large) le guidon tout à fait incongru. L'ensemble est au surplus que les repose-pieds sont complètement placés en avant, on imagine la position tout à fait épineuse d'un chopper légers en haut, pieds en avant et basés en bas il qu'offre à son pilote cette Valenti.....

Agrément des commandes

Deux catégories, les bonnes et les moins bonnes !

Première section : les Japonaises, bien sûr, du moins l'Aprilia deuxième ! Quelle facilité ! Lever bien placés et bien dessinés, commandes au mieux précises, c'est la belle vie. Aux autres japonaises en association l'HVA qui sont également se faire très doux, l'Aprilia, qui sur son guidon finit, regroupe des commandes adorables, en particulier une poignée de gaz parfaite et la Gilera.

Deuxième section, les autres. La Cagiva, handicapée par une poignée de gaz et surtout un embrayage assez ferme, la Kawasaki, dans l'ensemble assez raide, de bonne souche germanique, la KTM à l'embrayage désagréable et à la commande de boîte dure, la SN, très chouette au guidon mais traînant un horrible dénivelé, et

la Valenti, surtout handicapée par un embrayage et à rouler à diabolique.

Accessibilités

Visions érudites de l'Huysmans. La simplicité a parfois du bon ! Ah, ce filtre à air ! Dernière, deux autres machines à l'architecture peu compliquée, et sur lesquelles les éléments sont abstraitement accessibles et pensés pour faciliter une intervention rapide : la SN et la KTM. La Kramer est été de ce lot si son carburateur... c'est le filtre qui est ça — n'était si pénible derrière le cache, à l'abri des regards... et de tourner !

Italiennes et Japonaises ferment donc la marche, pas de crises de nerfs à redouter, mais leur sophistication technique entraîne forcément des parties de mécaniques plus complexes. Un mot des chaînes au passage, toutes très bien traitées par force guidées, paliers et roulements : bravo aux Cagiva et Gilera dont la tension s'effectue à l'aide d'un seul écrou, 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, ses s'il y a lieu ET essence.

Ce qui donne :

- Suzuki : AV 43 + AR 46 = 89 kg (lot 6,5 l d'essence)
 - Honda : AV 44 + AR 48 = 92 kg (lot 6,5 l d'essence)
 - Kawasaki : AV 45 + AR 49 = 94 kg (lot 7,0 l d'essence)
 - Aprilia : AV 46 + AR 51 = 97 kg (lot 6,7 l d'essence)
 - Yamaha : AV 48 + AR 50 = 98 kg (lot 6,2 l d'essence)
 - Cagiva : AV 46 + AR 50 = 96 kg (lot 7 l d'essence)
 - Nova : AV 47 + AR 51 = 98 kg (lot 7 l d'essence)
 - HVA : AV 48 + AR 52 = 100 kg (lot 7,1 l d'essence)
 - KTM : AV 45 + AR 44 = 89 kg (lot 9 l d'essence)
 - Gilera : AV 46 + AR 54 = 100 kg (lot 7 l d'essence)
 - Suzuki : AV 43 + AR 46 = 89 kg (lot 6,5 l d'essence)
 - SN : AV 50 + AR 53 = 103 kg (lot 9 l d'essence)
- Extraordinaire Suzuki : moins de 85 kg à vide, elle a moins depuis l'an dernier. A noter que le poids minimum RM pour une 125 de GP est de 85 kg sans carburateur ; la RM + Z « en série » est donc pas éligible en Grand Prix !

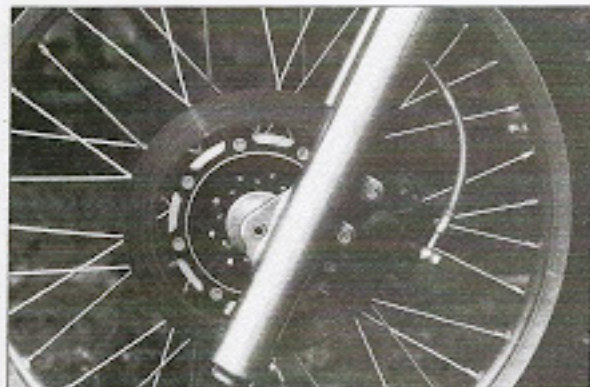
Les autres Japonaises et les Italiennes restent sous le barre des 100 kg sous pleins fûts, à l'exception de l'Aprilia, assez lourde.

Mise en route

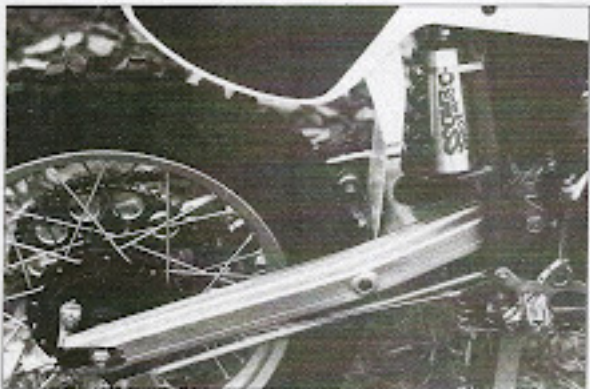
Hé, hé le test n'est en route, ça sent déjà l'essai en action ! Première constatation, et elle est définitive : les moteurs Husky et Gilera ne permettant pas le démarrage vitesse élevée. Ici, la liste réductrice qui creuse inégalement l'écart entre ces deux-là et la concurrence. Celui en plein milieu d'une machine bien grosse et vous savez l'imbroglio de kick primaire qui doit de chercher le point mort... Bon, les leviers de démarrage, dit-ils kiki ça vient d'écrire dans le dico : « kiki, le kiki, donner des coups de pied à disposition de mise en marche d'un moteur de motocyclette et l'aide de pied » (Mardi Larousse) Il parlera-en.

Pour série alphabétique :

- Aprilia, bon kick, qui se « déplaie » en son milieu
- Cagiva, pédale torsueuse mais bien faite
- Gilera, kick minuscule (70 cm) mais efficace
- Honda, kick peu pretige, placé très haut, faut s'habituer
- HVA, nouveau kick, enfin : bien
- Kawasaki, un peu haut, ce levier
- Kramer, pédale classique (force)
- KTM, mini kick pas terrible. Ah ! ces KTM il
- SN, encore un levier minuscule
- Suzuki, un peu haut, comme le Kawa
- Valenti, bizarre mais pas mal
- Yamaha, nouveau et bien fait



Le disque de la Kawasaki. Une nouveauté efficace qui risque fort de faire école.



Wash-0 pas compliqué ce bras oscillant ? Mieux le passage de l'amortisseur. Au-dessus l'ABS, Acrole Progressive System.



Robuste bras pour Pro-Link Honda. Droit, tout simplement.



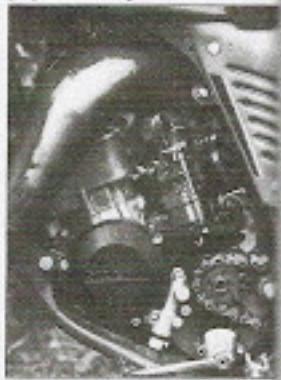
Les dispositifs du « 400 » Kawasaki. Elles commandent un long amortisseur White Power.



Le moteur 12 « 4 », très fin de son système PPS cache derrière ce petit carter sur le flanc du cylindre.



Le moteur « 7 ». Bien compact que les Japonais, mais puissant. Bravo Capita.



Pionnière replica ! Remet devant le piston de sortie de l'axe du vilebrequin, le carburateur commandé d'embrayage.



9
CORNOT, PAS
NON ! NON !
PAS D'PHOTO
AUJOURD'HUI



Un nouveau venu, le moteur Tsi de la Valenti. Fière valente, n'est-ce pas ?



Malgré un nouvel ensemble cylindre-valves, le moteur NV4 reproduit presque la vieille garde, à 4 et 6.



Un Honda, c'est toujours la petite chose, doucement compacte. Le RM et Z a porté un modèle conçu à 32 mm.



Chère CF et silencieuse en elle sur le KTM, Suzuki, à sa le tour d'adopter les Autrichiens.



La nouvelle poignée Wipac de la JM. Un bon point.

Le radiateur de la XX, de côté gauche seulement, une bonne idée.

Nous voyons également le design de la plaque avant, et doit s'adapter de façon à disque.

A froid, un p'tit coup de starter, ça se fait pas de val. Tous en carb, par dessous, languettes, trottet en tous genres. Sur les ling des KTM et SM un unique réglageur va et vient jusqu'à faire déborder la cuve. Mais au fait, moi-même, ça fait : les deux moteurs s'aiment sans se faire peur ; à froid ou à chaud, seulement, à tous les coups, si c'est là ce que vous voulez savoir.....

total statique

1. Kawasaki Suzuki	Du grand art !
2. Honda Yamaha	Des balançoires
3. Aprilia Capita HSK	Bouton correct
4. Gilera KTM Kravos Valenti SM	Des détails qui clochent...

Vainqueur japonais en statiques, qui s'en débarrassait ?

Mais encore faut-il différencier Suzuki et Kawasaki d'une part, Honda et Yamaha d'autre part. Les deux premières passent en effet un léger avantage sur leurs concurrents. Le Suzuki grâce à son poids plume ; la Kawa forte d'un esthétique fantaisique.

Bien sûr ces championnes d'exposition (pour l'instant), l'Aprilia, la Capita et... l'HVA (eh oui font bonne figure. Jolies et soignées, les deux Italiennes ne sont pas loin des Japonaises. Quant à l'ibasky, malgré un « p'tit » et au test mise en route, elle fait feu de sa simplicité toute sa qualité. La Gilera souffre d'une position de console bizarre et de la même tare que l'HVA au démarrage, à savoir l'impossibilité de kickler sur n'importe quel rapport. Le Kravos, comme la KTM, est lourde et assez « verte » de commandes. Le Valenti n'est pas gêné au chapitre position de console, et le SM handicapé par son esthétique et un excès d'embaspes.

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

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



Performances? Et comment!

L'équipe algonne a donc remporté le premier round. C'est dur, de lutter contre la finition japonaise. Mais maintenant, sur le terrain, c'est plus de la finis. Sur tout ce circuit de zones de Navarrese, détourné par deux jours de pluie étiennens et creusé par un récent moteur, se dire, c'est la même qu'on puisse dire, adroit. Très gros, rapide quand même, des appels, des bosses, des ombres... Vous aller voir ça, question performances, les Européens conservant du mordant.

A vos marques. Prêts ? Mordas !

Moteurs

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

Ce moteur, pour un 125 cc, est extraordinairement puissant sur une plage de régime assez étroite. Entendons-nous. En bas, il n'y a strictement rien. Mais ce vient vite, ça remplit dès les moyennes régimes et M, c'est méchant jusqu'à très loin, très haut, dans les tours.

Peu d'inertie, presque brutal. Un 125 ? Ben oui. Commentaire de Jacky Vermeil : « c'est le plus japonais à des moteurs italiens, mais en plus méchant ».

Donc, Cagiva, le meilleur moteur, tout le monde est d'accord M-dessus. A la fois du couple et des chevaux. Utilisable, grâce à cette plage de régime assez étroite, par le « poineau », mais surtout drôle pour les maniaques et les violents. La boîte est excellente aussi. L'embrayage, en renvoi, est nul. Si vous êtes en difficulté dans un trou et que vous faites « crier » pour repartir en vous laissant deux ou trois fois, terminé. Y'a plus de garde, faut laisser refroidir.

« Japonais le plus méchant » disions-nous pour le Cagiva. Un petit cran au-dessous, parce qu'un peu moins méchant justement, le Honda.

Le Honda, c'est comme le Cagiva, avec un peu de brio en moins : puissance bien répartie, pleins, excellente boîte, malgré le sélecteur un peu court et, contrairement au Cagiva, un embrayage incroyable.

C'est parce qu'il aille 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 « scratch » derrière le Cagiva.

Le Yari, aussi puissant en haut, qui prend bien les tours, est aussi assez souple en bas. Mais il a un « creux » à moyen régime, ce qui le rend assez pointu. Tout en bas, on n'en sert peu en moto. Il semble qu'il y ait, avec ce moteur, un problème de réglage du TPVS, cette valve motrice qui fait varier le diamètre d'échappement en fonction du régime. Sur le papier, c'est une invention au moins aussi utile que celle de l'eau chaude, mais d'autres essayeurs ont connu des problèmes différents avec le 125 Yari, qui rataient à haut régime. Non, d'accord à moyen régime que ça ressemblait un peu à un moteur très agréable 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



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

Et puis, à placer sur le même plan d'efficacité que Yamaha et Suzuki, le moteur KTM s'affirme par son souffle de travail — c'est un 125, tout est relatif —. 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'que j'veux dire ?

Le 125 KTM, ça se pilote en arroutant, un peu comme une grosse, ça a de la motricité en regard, ça aime le gras, c'est l'asi-italien.

Bref réservé intermédiaire. Cagiva la best, Honda un petit peu en-dessous mais même style, couple et chevaux. 2^e au-dessus, un Suzuki un peu plus calme que le Honda, un Yari puissant mais un peu creux, 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. Le moteur Kawasaki a été baptisé par nos essayeurs comme le moins Japonais des Japonais. Ça veut dire, en clair, que c'est lui qui prend le moins de tours, alors que les moteurs japs sont réputés pour monter en régime, et monter en raisonnable dès qu'on lui fait un doigt... de cour.

Le Kawo n'est pas très pointu, il est doux, pas bruyant, facile à utiliser. Agréable, mais manquant un peu de chevaux partout et, surtout, refusant de prendre des tours. Il a rigole.

Son tout opposé, nous allons pointer le classe à égalité avec le Kawo. Ses lacunes sont à l'inverse. Le Gilera — il s'agit de lui — est sans doute encore plus puissant que le Cagiva, il a fait, tout en haut dans les tours. Mais alors, archi pointu. Aucune inertie, des accélérations bestiales tant qu'on peut garder les tours. Pas étonnant, les 4 hélicoptères, les départs-canon de Rinaldi et Rabbier, les officiels Gilera, dans les G.P. 125 l'an dernier ! Mais c'est tout. A la moindre perte de régime, cette superbe bestiole s'écroule en haletant. Officieux ? Uniquement pour les très bons, et sur des terrains pas trop techniques. Remarque amuse : une poignée de gaz qui tire un peu long (ça est ce que ça serait autrement ?) et une sélection peu toujours très précise.

Voilà : Kawo souple et un peu mou, Gilera brutal mais doux, même combat. Il manque d'homogénéité.

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

L'Harley — l'un des rares moteurs à être substantiels — dispose d'un bon couple mais qui rigole en haut, est un moteur facile, qui

procure une bonne motricité. Mais, comme le Kawo et un ton au-dessous, il manque de pêche. L'Aprilia, c'est le Gilera en moins violent. Des chevaux — moins que le Gilera — tout en haut, très pointu, peu d'inertie, ce titre est le moins puissant des moteurs italiens... si l'on excepte le Tau qui équipe la Valenti.

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

En sixième position grâce au jeu des ex-aequo — mais 10^e sur 12 ! — le moteur floz de la Kramer déçoit beaucoup.

Ce moteur a vieilli. Il lui reste une souplesse très endurante, mais peu de couple et pas grand-chose en haut. Un moteur très doux, facile, qui enroule bien, mais morose.

Enfin, le Sachs de la S.N. le dispute en médiocrité au Tau de la Valenti. Le Sachs, lui, a mal vieilli. Il vibre, est pointu sans être très puissant, et sa sélection, que l'on supportait déjà mal il y a 7 ou 8 ans, est devenue exécrable par le jeu — cruel — de la concurrence.

Quant au moteur Tau de la Valenti, il n'a même pas l'excuse d'une conception dépassée. Rétro-démontement liquide, clipsés, énorme pont de détente, cette technologie moderne s'écroule, telle, à la fin.

Pointu, creux, peu puissant en haut... le marché 125, en vous renvoie maintenant au tableau de classement pour visualiser l'échelle de valeurs comparées des moteurs de nos deux 125 cross.

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

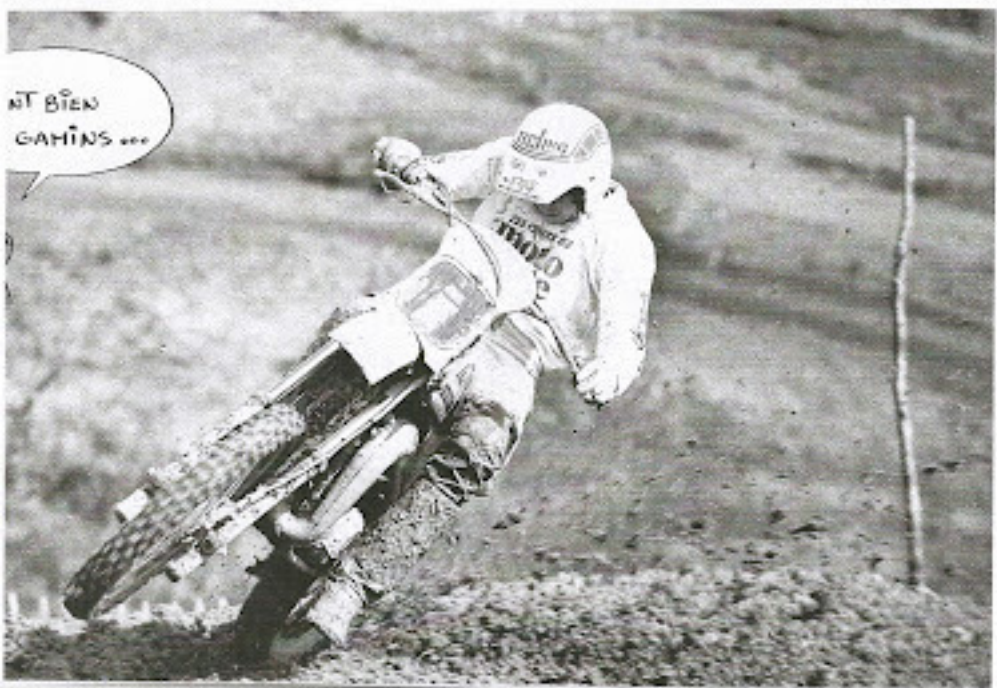
Cagiva	2
Honda	4
Yam, Suzuki, KTM	6
Kawa, Gilera	8
HVA, Aprilia	10
Kramer	12
Valenti, SN	14

Suspensions

Tous les essayeurs s'accordent à considérer le système « Full Floater », le monoshock à amortissement variable de la Suzuki, comme l'arme ultime » actuelle en matière de suspension arrière. Une absence quasi-totale de réaction, quel que soit le revêtement, une fourche qui s'accorde bien, procure à la Suzuki un confort, une facilité, et à son pilote une absence de fatigue, tout à fait remarquables. Le position — moto pointu, pas trop haute — participe à un levrier agréable de conduite. Il est difficile, d'ailleurs, de séparer les trois autres japonaises, malgré des flaccidités différentes.

Sur la Yam, la nouvelle suspension « Progressive System » merge à proprement comblable par rapport au Caribiver. Finies les réactions brutales, les rebonds qui jettent le moto sur l'avant. C'est doux, progressif — comme son nom l'indique — et la fourche est un modèle du genre.

L'avant et l'arrière sont bien accordés dans le style souple. On utilise tout le débattement, au point de tatonner assez souvent. Trop souple ? Question de goût, sur laquelle nos essayeurs sont restés partagés. Vitmond, habitué à la Yam



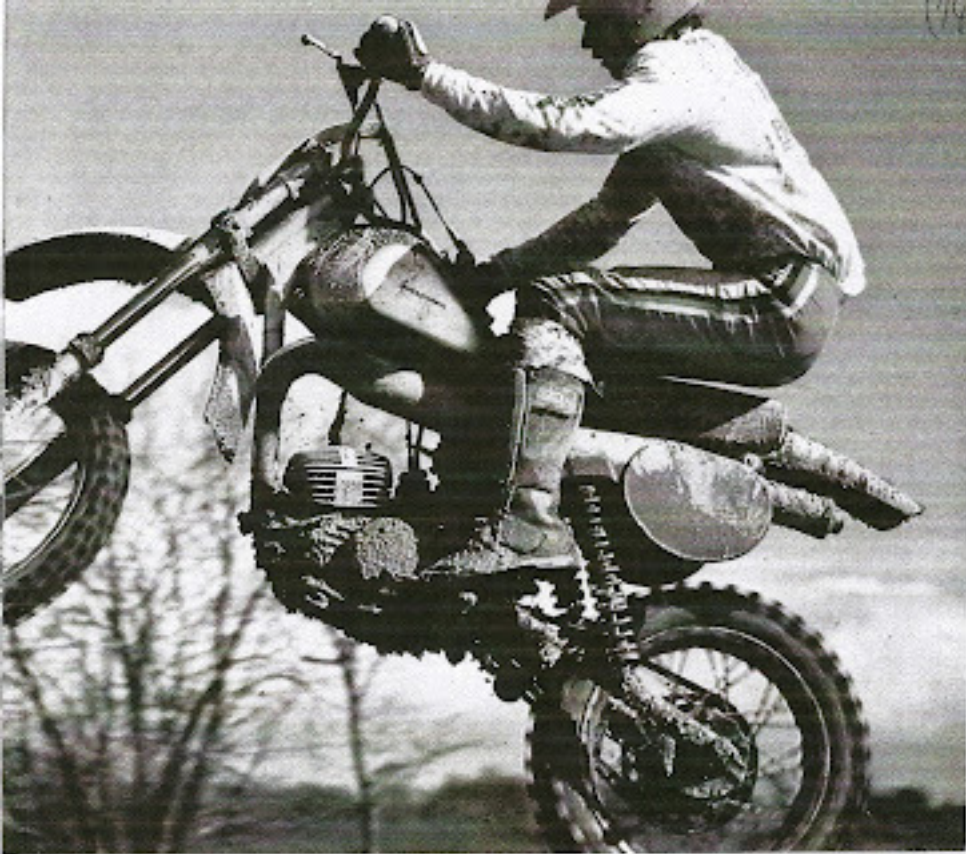
éprouvé en style. Les différents y trouvent beaucoup de confort et d'adaptabilité. Personne ne se plaint de réactions violentes, mais plutôt d'une impression de fluïdité, due à la grande souplesse de ces suspensions. Sur la Honda, c'est un peu l'inverse: assez ferme. Le Pro Link est d'autant plus efficace que l'on roule vite. Il n'aime pas trop les petites bosses, les petites inégalités, les pierres. Par contre — et la fourche y participe (malheureusement) — les trous sont bien absorbés. C'est rigide et précis. Un petit reproche: les jantes, considérées comme des suspensions non négligeables, restent un peu trop tendues quand on pilote en arrière, car la force, hélas, est loin des repose-pieds.

Les suspensions de la Kawo constituent un ensemble harmonieux et agréable entre la fermeté de la Honda et la souplesse de la Yam. Sans atteindre la perfection du « Full Rooster », l'« Uni-Trak » fait preuve d'une douceur sécurisante... surtout à allure modérée. Vite, la fourche, comme le monoshock, accusent leurs limites par des réactions assez sèches.

Une Honda ferme, une Yam molle, une Kawo entre les deux, et la Suzuki devant... là, le Japon domine.

Elles n'étaient pas disponibles...

Tu parles d'une moto? Aller chercher toutes les 125 (et les 150, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500, 600, 700, 800, 900, 1000, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000, 2100, 2200, 2300, 2400, 2500, 2600, 2700, 2800, 2900, 3000, 3100, 3200, 3300, 3400, 3500, 3600, 3700, 3800, 3900, 4000, 4100, 4200, 4300, 4400, 4500, 4600, 4700, 4800, 4900, 5000, 5100, 5200, 5300, 5400, 5500, 5600, 5700, 5800, 5900, 6000, 6100, 6200, 6300, 6400, 6500, 6600, 6700, 6800, 6900, 7000, 7100, 7200, 7300, 7400, 7500, 7600, 7700, 7800, 7900, 8000, 8100, 8200, 8300, 8400, 8500, 8600, 8700, 8800, 8900, 9000, 9100, 9200, 9300, 9400, 9500, 9600, 9700, 9800, 9900, 10000, 10100, 10200, 10300, 10400, 10500, 10600, 10700, 10800, 10900, 11000, 11100, 11200, 11300, 11400, 11500, 11600, 11700, 11800, 11900, 12000, 12100, 12200, 12300, 12400, 12500, 12600, 12700, 12800, 12900, 13000, 13100, 13200, 13300, 13400, 13500, 13600, 13700, 13800, 13900, 14000, 14100, 14200, 14300, 14400, 14500, 14600, 14700, 14800, 14900, 15000, 15100, 15200, 15300, 15400, 15500, 15600, 15700, 15800, 15900, 16000, 16100, 16200, 16300, 16400, 16500, 16600, 16700, 16800, 16900, 17000, 17100, 17200, 17300, 17400, 17500, 17600, 17700, 17800, 17900, 18000, 18100, 18200, 18300, 18400, 18500, 18600, 18700, 18800, 18900, 19000, 19100, 19200, 19300, 19400, 19500, 19600, 19700, 19800, 19900, 20000, 20100, 20200, 20300, 20400, 20500, 20600, 20700, 20800, 20900, 21000, 21100, 21200, 21300, 21400, 21500, 21600, 21700, 21800, 21900, 22000, 22100, 22200, 22300, 22400, 22500, 22600, 22700, 22800, 22900, 23000, 23100, 23200, 23300, 23400, 23500, 23600, 23700, 23800, 23900, 24000, 24100, 24200, 24300, 24400, 24500, 24600, 24700, 24800, 24900, 25000, 25100, 25200, 25300, 25400, 25500, 25600, 25700, 25800, 25900, 26000, 26100, 26200, 26300, 26400, 26500, 26600, 26700, 26800, 26900, 27000, 27100, 27200, 27300, 27400, 27500, 27600, 27700, 27800, 27900, 28000, 28100, 28200, 28300, 28400, 28500, 28600, 28700, 28800, 28900, 29000, 29100, 29200, 29300, 29400, 29500, 29600, 29700, 29800, 29900, 30000, 30100, 30200, 30300, 30400, 30500, 30600, 30700, 30800, 30900, 31000, 31100, 31200, 31300, 31400, 31500, 31600, 31700, 31800, 31900, 32000, 32100, 32200, 32300, 32400, 32500, 32600, 32700, 32800, 32900, 33000, 33100, 33200, 33300, 33400, 33500, 33600, 33700, 33800, 33900, 34000, 34100, 34200, 34300, 34400, 34500, 34600, 34700, 34800, 34900, 35000, 35100, 35200, 35300, 35400, 35500, 35600, 35700, 35800, 35900, 36000, 36100, 36200, 36300, 36400, 36500, 36600, 36700, 36800, 36900, 37000, 37100, 37200, 37300, 37400, 37500, 37600, 37700, 37800, 37900, 38000, 38100, 38200, 38300, 38400, 38500, 38600, 38700, 38800, 38900, 39000, 39100, 39200, 39300, 39400, 39500, 39600, 39700, 39800, 39900, 40000, 40100, 40200, 40300, 40400, 40500, 40600, 40700, 40800, 40900, 41000, 41100, 41200, 41300, 41400, 41500, 41600, 41700, 41800, 41900, 42000, 42100, 42200, 42300, 42400, 42500, 42600, 42700, 42800, 42900, 43000, 43100, 43200, 43300, 43400, 43500, 43600, 43700, 43800, 43900, 44000, 44100, 44200, 44300, 44400, 44500, 44600, 44700, 44800, 44900, 45000, 45100, 45200, 45300, 45400, 45500, 45600, 45700, 45800, 45900, 46000, 46100, 46200, 46300, 46400, 46500, 46600, 46700, 46800, 46900, 47000, 47100, 47200, 47300, 47400, 47500, 47600, 47700, 47800, 47900, 48000, 48100, 48200, 48300, 48400, 48500, 48600, 48700, 48800, 48900, 49000, 49100, 49200, 49300, 49400, 49500, 49600, 49700, 49800, 49900, 50000, 50100, 50200, 50300, 50400, 50500, 50600, 50700, 50800, 50900, 51000, 51100, 51200, 51300, 51400, 51500, 51600, 51700, 51800, 51900, 52000, 52100, 52200, 52300, 52400, 52500, 52600, 52700, 52800, 52900, 53000, 53100, 53200, 53300, 53400, 53500, 53600, 53700, 53800, 53900, 54000, 54100, 54200, 54300, 54400, 54500, 54600, 54700, 54800, 54900, 55000, 55100, 55200, 55300, 55400, 55500, 55600, 55700, 55800, 55900, 56000, 56100, 56200, 56300, 56400, 56500, 56600, 56700, 56800, 56900, 57000, 57100, 57200, 57300, 57400, 57500, 57600, 57700, 57800, 57900, 58000, 58100, 58200, 58300, 58400, 58500, 58600, 58700, 58800, 58900, 59000, 59100, 59200, 59300, 59400, 59500, 59600, 59700, 59800, 59900, 60000, 60100, 60200, 60300, 60400, 60500, 60600, 60700, 60800, 60900, 61000, 61100, 61200, 61300, 61400, 61500, 61600, 61700, 61800, 61900, 62000, 62100, 62200, 62300, 62400, 62500, 62600, 62700, 62800, 62900, 63000, 63100, 63200, 63300, 63400, 63500, 63600, 63700, 63800, 63900, 64000, 64100, 64200, 64300, 64400, 64500, 64600, 64700, 64800, 64900, 65000, 65100, 65200, 65300, 65400, 65500, 65600, 65700, 65800, 65900, 66000, 66100, 66200, 66300, 66400, 66500, 66600, 66700, 66800, 66900, 67000, 67100, 67200, 67300, 67400, 67500, 67600, 67700, 67800, 67900, 68000, 68100, 68200, 68300, 68400, 68500, 68600, 68700, 68800, 68900, 69000, 69100, 69200, 69300, 69400, 69500, 69600, 69700, 69800, 69900, 70000, 70100, 70200, 70300, 70400, 70500, 70600, 70700, 70800, 70900, 71000, 71100, 71200, 71300, 71400, 71500, 71600, 71700, 71800, 71900, 72000, 72100, 72200, 72300, 72400, 72500, 72600, 72700, 72800, 72900, 73000, 73100, 73200, 73300, 73400, 73500, 73600, 73700, 73800, 73900, 74000, 74100, 74200, 74300, 74400, 74500, 74600, 74700, 74800, 74900, 75000, 75100, 75200, 75300, 75400, 75500, 75600, 75700, 75800, 75900, 76000, 76100, 76200, 76300, 76400, 76500, 76600, 76700, 76800, 76900, 77000, 77100, 77200, 77300, 77400, 77500, 77600, 77700, 77800, 77900, 78000, 78100, 78200, 78300, 78400, 78500, 78600, 78700, 78800, 78900, 79000, 79100, 79200, 79300, 79400, 79500, 79600, 79700, 79800, 79900, 80000, 80100, 80200, 80300, 80400, 80500, 80600, 80700, 80800, 80900, 81000, 81100, 81200, 81300, 81400, 81500, 81600, 81700, 81800, 81900, 82000, 82100, 82200, 82300, 82400, 82500, 82600, 82700, 82800, 82900, 83000, 83100, 83200, 83300, 83400, 83500, 83600, 83700, 83800, 83900, 84000, 84100, 84200, 84300, 84400, 84500, 84600, 84700, 84800, 84900, 85000, 85100, 85200, 85300, 85400, 85500, 85600, 85700, 85800, 85900, 86000, 86100, 86200, 86300, 86400, 86500, 86600, 86700, 86800, 86900, 87000, 87100, 87200, 87300, 87400, 87500, 87600, 87700, 87800, 87900, 88000, 88100, 88200, 88300, 88400, 88500, 88600, 88700, 88800, 88900, 89000, 89100, 89200, 89300, 89400, 89500, 89600, 89700, 89800, 89900, 90000, 90100, 90200, 90300, 90400, 90500, 90600, 90700, 90800, 90900, 91000, 91100, 91200, 91300, 91400, 91500, 91600, 91700, 91800, 91900, 92000, 92100, 92200, 92300, 92400, 92500, 92600, 92700, 92800, 92900, 93000, 93100, 93200, 93300, 93400, 93500, 93600, 93700, 93800, 93900, 94000, 94100, 94200, 94300, 94400, 94500, 94600, 94700, 94800, 94900, 95000, 95100, 95200, 95300, 95400, 95500, 95600, 95700, 95800, 95900, 96000, 96100, 96200, 96300, 96400, 96500, 96600, 96700, 96800, 96900, 97000, 97100, 97200, 97300, 97400, 97500, 97600, 97700, 97800, 97900, 98000, 98100, 98200, 98300, 98400, 98500, 98600, 98700, 98800, 98900, 99000, 99100, 99200, 99300, 99400, 99500, 99600, 99700, 99800, 99900, 100000, 100100, 100200, 100300, 100400, 100500, 100600, 100700, 100800, 100900, 101000, 101100, 101200, 101300, 101400, 101500, 101600, 101700, 101800, 101900, 102000, 102100, 102200, 102300, 102400, 102500, 102600, 102700, 102800, 102900, 103000, 103100, 103200, 103300, 103400, 103500, 103600, 103700, 103800, 103900, 104000, 104100, 104200, 104300, 104400, 104500, 104600, 104700, 104800, 104900, 105000, 105100, 105200, 105300, 105400, 105500, 105600, 105700, 105800, 105900, 106000, 106100, 106200, 106300, 106400, 106500, 106600, 106700, 106800, 106900, 107000, 107100, 107200, 107300, 107400, 107500, 107600, 107700, 107800, 107900, 108000, 108100, 108200, 108300, 108400, 108500, 108600, 108700, 108800, 108900, 109000, 109100, 109200, 109300, 109400, 109500, 109600, 109700, 109800, 109900, 110000, 110100, 110200, 110300, 110400, 110500, 110600, 110700, 110800, 110900, 111000, 111100, 111200, 111300, 111400, 111500, 111600, 111700, 111800, 111900, 112000, 112100, 112200, 112300, 112400, 112500, 112600, 112700, 112800, 112900, 113000, 113100, 113200, 113300, 113400, 113500, 113600, 113700, 113800, 113900, 114000, 114100, 114200, 114300, 114400, 114500, 114600, 114700, 114800, 114900, 115000, 115100, 115200, 115300, 115400, 115500, 115600, 115700, 115800, 115900, 116000, 116100, 116200, 116300, 116400, 116500, 116600, 116700, 116800, 116900, 117000, 117100, 117200, 117300, 117400, 117500, 117600, 117700, 117800, 117900, 118000, 118100, 118200, 118300, 118400, 118500, 118600, 118700, 118800, 118900, 119000, 119100, 119200, 119300, 119400, 119500, 119600, 119700, 119800, 119900, 120000, 120100, 120200, 120300, 120400, 120500, 120600, 120700, 120800, 120900, 121000, 121100, 121200, 121300, 121400, 121500, 121600, 121700, 121800, 121900, 122000, 122100, 122200, 122300, 122400, 122500, 122600, 122700, 122800, 122900, 123000, 123100, 123200, 123300, 123400, 123500, 123600, 123700, 123800, 123900, 124000, 124100, 124200, 124300, 124400, 124500, 124600, 124700, 124800, 124900, 125000, 125100, 125200, 125300, 125400, 125500, 125600, 125700, 125800, 125900, 126000, 126100, 126200, 126300, 126400, 126500, 126600, 126700, 126800, 126900, 127000, 127100, 127200, 127300, 127400, 127500, 127600, 127700, 127800, 127900, 128000, 128100, 128200, 128300, 128400, 128500, 128600, 128700, 128800, 128900, 129000, 129100, 129200, 129300, 129400, 129500, 129600, 129700, 129800, 129900, 130000, 130100, 130200, 130300, 130400, 130500, 130600, 130700, 130800, 130900, 131000, 131100, 131200, 131300, 131400, 131500, 131600, 131700, 131800, 131900, 132000, 132100, 132200, 132300, 132400, 132500, 132600, 132700, 132800, 132900, 133000, 133100, 133200, 133300, 133400, 133500, 133600, 133700, 133800, 133900, 134000, 134100, 134200, 134300, 134400, 134500, 134600, 134700, 134800, 134900, 135000, 135100, 135200, 135300, 135400, 135500, 135600, 135700, 135800, 135900, 136000, 136100, 136200, 136300, 136400, 136500, 136600, 136700, 136800, 136900, 137000, 137100, 137200, 137300, 137400, 137500, 137600, 137700, 137800, 137900, 138000, 138100, 138200, 138300, 138400, 138500, 138600, 138700, 138800, 138900, 139000, 139100, 139200, 139300, 139400, 139500, 139600, 139700, 139800, 139900, 140000, 140100, 140200, 140300, 140400, 140500, 140600, 140700, 140800, 140900, 141000, 141100, 141200, 141300, 141400, 141500, 141600, 141700, 141800, 141900, 142000, 142100, 142200, 142300, 142400, 142500, 142600, 142700, 142800, 142900, 143000, 143100, 143200, 143300, 143400, 143500, 143600, 143700, 143800, 143900, 144000, 144100, 144200, 144300, 144400, 144500, 144600, 144700, 144800, 144900, 145000, 145100, 145200, 145300, 145400, 145500, 145600, 145700, 145800, 145900, 146000, 146100, 146200, 146300, 146400, 146500, 146600, 146700, 146800, 146900, 147000, 147100, 147200, 147300, 147400, 147500, 147600, 147700, 147800, 147900, 148000, 148100, 148200, 148300, 148400, 148500, 148600, 148700, 148800, 148900, 149000, 149100, 149200, 149300, 149400, 149500, 149600, 149700, 149800, 149900, 150000, 150100, 150200, 150300, 150400, 150500, 150600, 150700, 150800, 150900, 151000, 151100, 151200, 151300, 151400, 151500, 151600, 151700, 151800, 151900, 152000, 152100, 152200, 152300, 152400, 152500, 152600, 152700, 152800, 152900, 153000, 153100, 153200, 153300, 153400, 153500, 153600, 153700, 153800, 153900, 154000, 154100, 154200, 154300, 154400, 154500, 154600, 154700, 154800, 154900, 155000, 155100, 155200, 155300, 155400, 155500, 155600, 155700, 155800, 155900, 156000, 156100, 156200, 156300, 156400, 156500, 156600, 156700, 156800, 156900, 157000, 157100, 157200, 157300, 157400, 157500, 157600, 157700, 157800, 157900, 158000, 158100, 158200, 158300, 158400, 158500, 158600, 158700, 158800, 158900, 159000, 159100, 159200, 159300, 159400, 159500, 159600, 159700, 159800, 159900, 160000, 160100, 160200, 160300, 160400, 160500, 160600, 160700, 160800, 160900, 161000, 161100, 161200, 161300, 161400, 161500, 161600, 161700, 16180



Elle fait davantage « petite moto » à la portée de tout le monde. Mais à haute vitesse, bien qu'elle ne se dérobe pas, elle incite à la vigilance. On n'a plus, ici, le sentiment de « rail ». Les mains, instinctivement, serrent le guidon.

Deux Européennes, trois Japonaises : l'Afrille, tout de suite derrière la Kawa, instable l'Agulilla.

Elle « bouge un peu du cul », comme dit le pilote, mais on la tient, elle ne se balade pas d'une ombre à l'autre. Elle parvient ainsi à succéder la dernière Japonaise dans ce test, la Suzuki.

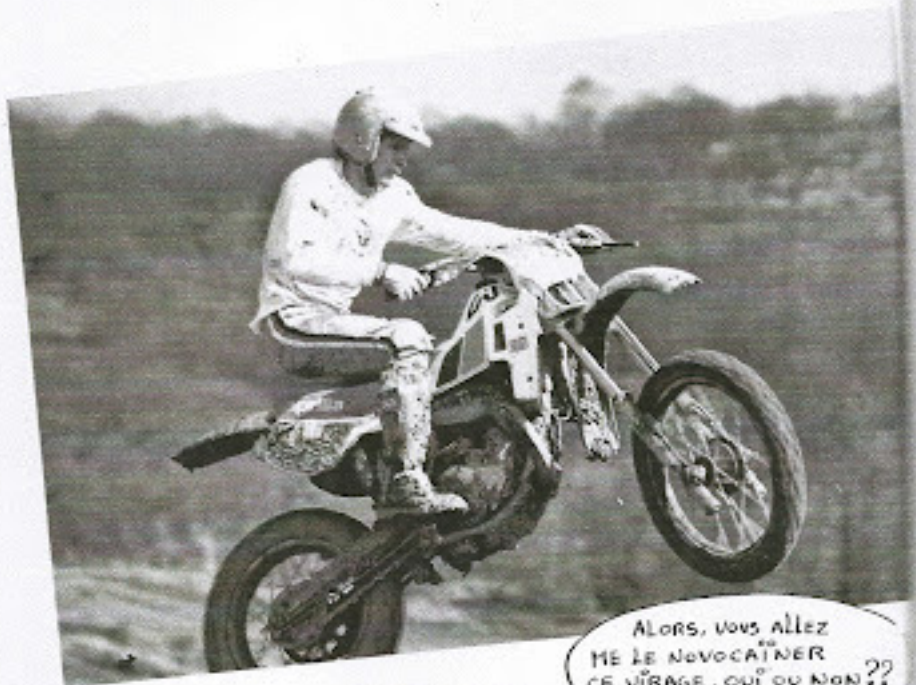
Quand je veux dire que les suspensions, ça ne fait pas tout au niveau de la stabilité ! Superbement suspendue, la Suzuki, pourtant, n'est pas sécurisante dans les trucs « vite ». Petite moto, très légère (88 kg avec les pleins !), elle paraît souple, donne l'impression d'un jouet. Hyper facile, mais une tenue de carquois qui suscite une attention soutenue.

Cette petite norwège, malgré ses suspensions, gigote, arrose des trous, se réjouit avec une incroyable facilité, mais tout de même... Prudence, les avions !

Derrière évidemment, ça ne va pas en s'arran-

çant. Là encore, Cagiva et Gilera se retrouvent à égalité.





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

Cette plus fantasque que la Suzuki, c'est vrai, mais plus difficile à tenir. Sur le Cagiva, le problème vient plutôt de l'arrière qui se balade un peu trop dans les trous — la suspension —, mais la géométrie n'est pas mauvaise, on le tient.

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

Enfin, hélas, trois fois hélas, nos trois merveilleuses perdantes ne vont pas, ici, rattraper leurs lacunes.

La Valenti ne serait-ce que par la position de conduite qu'elle inflige, repose-pieds en avant, arrière bas, guidon large de 81 cm, ne permet pas d'aller vite.

La Kramar — 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 participant.

Le 3N, de ne rien, est sûrement le plus sympa : position papéris, vieux style, mais pas mauvaise. « Camping-car », déclare Karvalla, très en veine. Ce le souhaite, à condition de ne pas faire preuve de trop de lyrisme. Bien oui, mais justement...

Bon, on se résigne en regardant le tableau « Soledad Karvalla » ? Les avions : KTM, HVA et Honda. Les bons compromis : Yam et Kawa. Début de création : Aprilia et Suzuki. Transposition et crampe : Cagiva et Gilera. Les autres ? « J'veux descendre ! »

KTM, HVA, Honda	1
Yam	2
Kawa	3
Aprilia	4
Suzuki	5
Cagiva, Gilera	6
SN, Kramar, Valenti	7

Virages-Maniabilité

On fait un petit distingué entre le virage, tel ou tel de la grande courbe au bel appui, et la maniabilité, qui conserve les finesse de trajectoire en épingles et autres petits virages sur place. Devant l'hébride, on établit un compromis entre les deux et on compare...

Ici, à nouveau, les Japonais reprisent l'offensive. Légères, faciles, bonne position de conduite...

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

Un poil derrière, 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 reflecteur sur la fourche.

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



Quatre super-voisins, d'une efficacité digne que et très fortes, en tous cas. Je dirais même mieux : dynamo ! Première européenne derrière ce redoutable quatuor : la Cagiva, qui n'a pas brillé, ni par sa suspension, ni par sa stabilité, est en revanche

fiches techniques

APRILIA
CAGIVA
GILERA
HONDA
HUSQVARN
Moteur

Moto-cylindres 2 temps

Type :	Hor. à air	Cylindres à air	Hor. à air	Hor. à air	Hor. à air
Alésage 1 :	52,8 mm	55 mm	55 mm	55,5 mm	55 mm
Course :	57 mm	50,5 mm	52,8 mm	50,7 mm	52 mm
Cylindrée :	124,8 cm ³	124,8 cm ³	122,7 cm ³	122 cm ³	124,8 cm ³
Taux de compression :	14,5 : 1	15,7 : 1	15 : 1	8,3-1 (variable)	13,4 : 1
Puissance max. :	30 ch à 11200 tr/min	30 ch à 10150 tr/min	28 ch à 10500 tr/min	28,2 ch à 11000 tr/min	N.C.
Couple max. :	2,05 mtq à 10000 tr/min	N.C.	N.C.	1,8 mtq à 10000 tr/min	N.C.
Alimentation :	Carbu Dell'Orto	Carbu Dell'Orto	Carbu Dell'Orto	Carbu Keihin	Carbu Mikuni
	34 jet	Ø 35 mm	Ø 38 mm	Ø 34 mm	Ø 36 mm
Allumage :	Électronique	Électronique	Électronique	Électronique	Électronique
	Kokusan	Nipponenso	Mitsuba		Mitsuba
Lubrification :			Mélange		
Mixe au route :			Kick		

Transmissions

Préselect :			Électronique		
Rapport :	3,580	3,777	4,000	3,513	3,880
Entraînement :			Multidisque en bain d'huile		
Série de vitesses :			6 rapports		
1 ^{re} :	2,937	2,273	2,000	2,417	2,087
2 ^e :	1,906	1,812	1,868	2,000	1,550
3 ^e :	1,437	1,400	1,437	1,611	1,238
4 ^e :	1,116	1,250	1,238	1,365	1,043
5 ^e :	1,052	1,095	1,052	1,136	0,988
6 ^e :	0,854	1,000	0,950	1,000	0,778
Secondaire :			Par chaîne		
Rapport :	4,160	3,789	3,300	3,823	4,076

Partie-cycle

Cadre :	Simple berceau déboulé	Simple berceau déboulé	Double berceau	Simple berceau déboulé	Simple berceau déboulé
Suspension AV :	Fourche Marzocchi	Fourche Marzocchi	Fourche Marzocchi	Fourche Mikuni	Fourche Mikuni
	460, 305 mm	460, 280 mm	460, 235 mm	460, 235 mm	460, 300 mm
Suspension AR :	Monoshock APS	Amortisseurs Ohlins	Amortisseurs Cota-Cota	Monoshock Fox Link	Amortisseurs Ohlins
	460, 330 mm	460, 320 mm	460, 300 mm	460, 310 mm	460, 310 mm
Roue AV :	Jante alu Nordisk	Jante alu Nordisk	Jante alu Nordisk	Jante alu DIO	Jante alu Nordisk
Pneu AV :	Pneû 3,00x21	Pneû 3,00x21	Pneû 3,00x21	Pneû 3,00x21	Pneû 3,00x21
Roue AR :	Jante alu Nordisk	Jante alu Nordisk	Jante alu Nordisk	Jante alu DIO	Jante alu Nordisk
Pneu AR :	Pneû 4,00x18	Pneû 4,00x18	Pneû 4,00x18	Pneû 4,00x18	Pneû 4,00x18
Vite AV :	Moyeu déporté Grènco Ø 125 mm	Moyeu déporté Grènco Ø 135 mm	Moyeu déporté Grènco Ø 125 mm	Moyeu déporté Ø 120 mm	Moyeu déporté Ø 140 mm
Vite AR :	Moyeu déporté Grènco Ø 125 mm	Moyeu déporté Grènco Ø 125 mm	Moyeu déporté Grènco Ø 125 mm	Moyeu déporté Ø 130 mm	Moyeu déporté Ø 140 mm
Longueur :	2 180 mm	2 130 mm	2 180 mm	2 110 mm	2 180 mm
Largeur guidon :	862 mm	580 mm	840 mm	845 mm	840 mm
Empennage :	1 450 mm	1 670 mm	1 445 mm	1 425 mm	1 505 mm
Hauteur de selle :	960 mm	960 mm	—	860 mm	970 mm
Déclat au sol :	343 mm	355 mm	—	372 mm	345 mm

Capacités

Réservoir :	8,5 litres	7 litres	6,7 litres	6,5 litres	10 litres
Stèle de vitesse :	1,5 litre	0,5 litre	0,7 litre	0,7 litre	1,4 litre
POIDS : les autres de marche avec plein	101 kg	99 kg	99 kg	93 kg	95 kg
PROX :	16300 F	15925 F	12828 F	14340 F	14000 F
IMPORTATEUR OU CONSTRUCTEUR :	NICARD S.A.	SCORAMA	MARK DIFFUSION	HONDA FRANCE	S.I.M.A.
	44270	87210	87, 17	Paris-14 ^e	S.P. 148
	Maitland	Harcourcourt	Céges/Parisis	77312	21204
	TEL. : 001 78.11.13	TEL. : (07) 80.34.22	TEL. : (0) 404.48.22	TEL. : 01 008.90.12	TEL. : 061 21.26.10

KAWASAKI	KRAMER	K.T.M.	S.N.	SUZUKI	VALENTI	YAMAHA
Monocylindre 2 temps						
Carbs 2 val 56 mm 50,8 mm ³ 124,6 cm ³ 8,2 : 1 Suzuki N.C. Carbs Mikuni 29 x 30 Electronique	Roux 2 air 54 mm 54 mm 122,7 cm ³ 14 : 1 N.C. Carbs Mikuni Ø 34 mm Electronique Moyeux	K.T.M. 2 val 54 mm 54 mm 122 cm ³ 14 : 1 N.C. Carbs Bing Ø 33 mm Electronique Moyeux	Sachs 2 air 53,7 mm 54 mm 123 cm ³ 12 : 1 N.C. Carbs Bing Ø 36 mm Electronique Moyeux Mélange Rak	Ducchi 2 val 54 mm 54 mm 124 cm ³ 9,1 : 1 Joumglé N.C. Carbs Mikuni Ø 34 mm Electronique	Tes 2 val 55 mm 52 mm 123,5 cm ³ 14,5 : 1 N.C. Carbs Dell'Orsi Ø 34 mm Electronique Moyeux	Yamaha 2 val 55 mm 50 mm 123 cm ³ 8,2 : 1 Joumglé Ø 31 et ø 11500 k/10 1,95 mg à 11500 k/10

Engrais						
3,500	2,600	3,650	3,050	3,167	---	2,444
Multigrade en huile d'olive						
6 rapports						
2,307	2,667	1,777	3,170	2,333	---	2,481
1,750	2,000	1,375	2,380	1,760	---	1,887
1,400	1,598	1,130	1,840	1,411	---	1,600
1,181	1,318	1,041	1,290	1,190	---	1,250
1,041	1,095	0,814	1,110	1,045	---	1,128
0,804	0,873	0,700	0,908	0,850	---	1,000
Par cylindre						
3,923	3,571	4,700	4,942	4,250	3,714	3,833

Simple berceau alésé	Double berceau	Double berceau	Double berceau	Simple berceau alésé	Simple berceau	Simple berceau alésé
Fouche Kevite	Fouche Mascooli	Fouche Mascooli	Fouche Mascooli	Fouche Kevite	Fouche F.I.	Fouche Kevite
Ø 300 mm Monoblock Uni-Trak	Ø 320 mm Monoblock P.D.E.	Ø 300 mm Aluminium Olive	Ø 300 mm Aluminium Basil	Ø 288 mm Monoblock Full Fluter	Ø 300 mm Monoblock	Ø 300 mm Monoblock Progressif
Ø 315 mm	Ø 320 mm	Ø 300 mm	Ø 300 mm	Ø 312 mm	Ø 380 mm	Ø 320 mm
Jante alu Takasago	Jante alu Akron	Jante alu Horsak	Jante alu Akron	Jante alu Takasago	Jante alu Akron	Jante alu DD
Bridgesone 3,00x21	Banan 3,00x21	Makani 3,00x21	Makani 3,00x21	Bridgesone 3,00x21	Paoli 3,00x21	Bridgesone 3,00x21
Jante alu Takasago	Jante alu Akron	Jante alu Horsak	Jante alu Akron	Jante alu Takasago	Jante alu Akron	Jante alu DD
Bridgesone 4,00x18	Banan 4,00x18	Makani 4,00x18	Makani 4,00x18	Bridgesone 4,00x18	Paoli 4,00x18	Bridgesone 4,00x18
Drapeau technique Ø 210 mm	Moyeu alésé Grosca Ø 140 mm	Moyeu alésé Ø 130 mm	Moyeu alésé Grosca Ø 140 mm	Moyeu courbe Ø 120 mm	Moyeu alésé Ø 125 mm	Moyeu alésé Ø 130 mm
Moyeu alésé Ø 130 mm	Moyeu alésé Ø 140 mm	Moyeu alésé Ø 130 mm	Moyeu courbe FVA Ø 150 mm	Moyeu courbe Ø 120 mm	Moyeu alésé Ø 125 mm	Moyeu alésé Ø 130 mm
2135 mm	2140 mm	2130 mm	---	2126 mm	---	2100 mm
350 mm	360 mm	340 mm	350 mm	345 mm	---	370 mm
1440 mm	1430 mm	1448 mm	1448 mm	1440 mm	---	1465 mm
380 mm	380 mm	390 mm	390 mm	390 mm	---	385 mm
380 mm	320 mm	340 mm	390 mm	345 mm	---	350 mm

7,8 litres	7 litres	8 litres	8 litres	8,5 litres	7 litres	8,2 litres
0,5 litre	1,2 litre	0,6 litre	0,6 litre	0,8 litre	0,7 litre	0,8 litre
64 kg	100 kg	100 kg	103 kg	89 kg	68 kg	98 kg
13700 F	14335 F	16790 F	14370 F	12260 F	16280 F	11915 F
K.M.S.	Kramer France	Royal Mku	Sachs Header	De Bonnet	S.I.M.O.	Grosca
Z.A. Cognilines	MILL.	S.P. 11	S.P. 37	28, rue de La Belle-Étoile	28, rue de La Liberté	Z.I. Les Bénédictins 95028
38130	34230	12820	81100	81100	04180	Cergy-Paris 95028
Cognilines	Thames	St-Jules-les-Villars	Radstock	Boulogne	Château-Arnoux	Calder
Tel. : (0) 061 67.88	Tel. : (0) 02 04.03	Tel. : (0) 81 07.12	Tel. : (0) 81 80.30	Tel. : (0) 64 32.20	Tel. : (0) 22 84.02.44	Tel. : (0) 097 90.82