

125 CROSS: HONDA CR A CONTRE KAWASAKI KX A6 CO

1 MATCH
★ POUR
★ 1 CHOIX

Les 5 Stars



TITRE KTM RV CONTRE SUZUKI RMT CONTRE YAMAHA YZG

samouraïs

Par Eric Breton
Photos Philippe Cornut



Les cinq samouraïs, ou presque. Honda, Kawasaki, Suzuki et Yamaha. Ces quatre montres assurés au géant industriel japonais une hégémonie quasi-totale sur le monde de la moto. Championnes des ventes, elles ont conquis les marchés et relégué la concurrence à bonne distance. Sacrés Nippons...
La catégorie des machines de cross 125 cc n'échappe pas à

la règle. Elle en est même l'une des plus belles démonstrations : ce type de motos, machines de loisirs par excellence, étant devenu en quelques années un marché énorme, les quatre marques japonaises y font évidemment un malheur. Et leurs modèles respectifs, performants, fiables, économiques, sont les best-sellers du motocross. Mais alors, que fait donc-là la KTM ? C'est pas Japonais ça ! Non, et pas besoin d'être calé en géo pour savoir que le Japon et l'Autriche, ça n'a

rien, mais alors rien à voir. Seulement voilà : distancée, certes, mais pas endormie, la concurrence. Et surtout pas KTM, qui a tout compris : pour satisfaire leur ambition - rivaliser avec les Japs, bien sûr - ces Autrichiens s'attaquent à Yam, Suzuk and Co en utilisant leurs propres armes. C'est-à-dire en construisant une 125 cross performante, mais aussi super moderne, super soignée et pas chère. Une moto quasiment « made in Japan », quoi.
Donc cinq samouraïs (CQFD !) face à face aujourd'hui pour un nouveau match pour un choix. De solides guerriers !

Soleil levant... soleil levé !

Pour essayer ces motos, les plus célèbres, les plus vendues, les vedettes du genre, pas question de mégoter. Autant faire les choses bien : c'est une habitude à Moto Verte, et plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'un match pour un choix, littérature qui vous concerne directement, vous, les futurs acheteurs, crossmen dilettantes ou champions en herbe. Je dis ça, c'est parce qu'on en cause, mais ça paraît évident, non ?

Bon, alors, hop ! Direction le Midi. Car, y'a pas à dire, le soleil de Provence, c'est mieux que les brouillards humides de la capitale : mieux pour les photos (pas besoin d'être ingénieur chez Kodak pour comprendre), mieux pour les sérieux des tests (pilotes et essayeurs roulent de bon cœur du matin au soir), mieux pour l'ambiance en général (la moto, comme les pique-niques et autres sports de plein air, c'est meilleur quand il fait beau). Deux journées d'essais, deux terrains différents : fort de conseils avisés, le Moto Verte Testing Staff avait choisi Pernes les Fontaines et la Fare les Oliviers pour cette rencontre au sommet. Deux pistes permanentes aussi belles que techniques, de quoi tourner à satiété, avec, en plus, les charmes du Sud de la France, odeurs de garrigue et de pinèdes, accent des hôtes locaux, et ce fameux soleil, qui, très correct, très « sport », comme on dit dans les jeux télévisés, n'a pas voulu manquer le rendez-vous !

Coco, Alex, Michel, Mike et les autres...

Et il aurait bien tort, le soleil, de rater cela. C'est que pour lui faire honneur, elle avait de la gueule, notre équipe d'essais. Pas besoin de vous présenter « Coco » Gomez, « Mike » Ollier, Alex Titone ; ni Michel Mérel, encore tout auréolé du « Dakar ». Les moins attentifs ne connaissent peut-être pas, en revanche, Patrick Viguier. C'est un tort, mais vous aurez sans doute rapidement l'occasion de réparer, car ce junior, 6ème du championnat 79, est justement l'un des favoris pour 80, officiel Derbi France. Une bonne bande de champions, donc, mais ce n'est pas tout : Pierre Faucher, gentiment venu nous « livrer » la KTM, sait aussi manier une 125 cc cross ; Claude Anneix, descendu de Nantes avec Mérel, est un bon de la ligue Atlantique - Anjou. Et puis Xavier Audouard, le copain Audouard de moto-Revue, était là lui aussi, en mission, ce qui, rassurez-vous, ne l'a pas empêché de faire le feu avec nous autres.

Ce vous va, comme somme d'expérience ? Quatre des meilleurs inters français, un junior qui va fort, un bon national, un super « polyvalent » (la « Fauche ») et deux journalistes essayeurs, plus Philippe Redneck Cornut aux commandes de ses Canon A1 racing, de quoi faire du bon boulot ! Justement, y'a du pain sur la planche, alors, pas de temps à perdre. Messieurs, à vos bécanes !

80 : un bon cru !

Au premier coup d'oeil, le connaisseur appréciera les modèles 80 par rapport aux versions passées. Les machines de motocross se bonifient chaque année, et les 125 cc de pointe atteignent aujourd'hui un niveau de performances carrément inimaginable il y a quelques années. Rien qu'au niveau puissance, une 125 cc client d'aujourd'hui développe à peu près autant de chevaux qu'une 250 d'usine d'il y a 15 ans ! Et je ne parle même pas des suspensions !...



Nos cinq motos sont toutes des modèles entièrement nouveaux. C'est dingue ! Pensez que sur cette Yam YZ G, on ne trouve plus une seule pièce identique à celles de la version 79. Les jantes peut-être... Même chose chez Honda, Kawasaki et KTM : nouveaux cadres, moteurs, suspensions, freins, tout quoi. Seule la Suzuki n'est qu'une évolution de la R M N 79 : nouveau pot, nouveau haut-moteur, nouveaux amortisseurs, habillage différent et autres détails, tout de même !

Vous avez compris, mes petits ? L'intérêt que portent les constructeurs à ce type de machines ? C'est qu'il s'agit d'être dans le coup ! Il s'est vendu près de 5 000 125 cc cross en France en 79, et d'ores et déjà, il n'est pas fou d'avancer le chiffre de 6 000 ou plus pour cette année. Moeilleur, le gâteau.

Moteurs : 225 ch/litre !

Les catalogues sont des menteurs, on le sait. Ou plutôt ils annoncent des puissances prises en sortie de boîte, dans les meilleures conditions possibles, sur des moteurs choisis, etc. Donc,

vosre KTM RV ne produira certainement pas 28,5 ch, votre Honda ou votre Yam 27, votre Suzuki ou votre Kawa 26 lorsque vous la mènerez, toute fraîche sortie de la caisse, effectuer ses premiers tours de roue sur le circuit du coin. Cela dit, pas d'inquiétude, il en reste ! L'air de rien, les 125 client sont en train de gagner un cheval chaque année, et l'on est en droit de se demander jusqu'où ira-t-on ? C'est que 28 ch pour une 125 cc, ça nous donne quelque 225 ch/litre ! Avec des régimes de puissance maxi entre 10 000 et 11 000 tours/minute : pleins de santé, ces petits monos deux temps !

Avec 122, 123 ou 124 cm³ de cylindrée exacte, ces cinq moulins sont construits sur le même moule : bas moteur ultra-compact, boîte six vitesses en prise constante (nouveau chez KTM, la « japonisation »), embrayage multidisque en bain d'huile, transmission primaire par pignons, allumage électronique, admission par boîte à clapets (encore une première chez KTM et ils en sont fiers, la moto s'appelle même comme cela : RV pour real valve), carbus classiques de Ø 32 mm (sauf Honda, un Keihin de 34 mm). Deux sont carrés (54 x 54), le KTM et la Suzuki ; les autres sont super (carrés).

Le KTM est le seul à rester couleur métal : Suzuki, Yam et Kawa sont émaillés noir mat et le

Honda, comme le veut la tradition CR, est tout rouge.

Echappements en haut, bien sûr, toujours plus volumineux, et filtres à air avec élément mousse, encore et toujours du semblable partout ! Alors, histoire de se remuer un tantinet, voici quelques particularités, en vrac : la KTM est la seule à ne pas posséder de starter (titillateur au carbu) mais elle propose un sélecteur repliable, tout comme le Kawa qui se vante d'un cylindre traité « Electrofusion » qui (selon Kawa) est la meilleure garantie contre le serrage... Et puis... ben, c'est à peu près tout ! Bref, si vous voulez construire un 125 cross, la recette est simple : mono deux temps carré ou super carré, admission à clapets + carbu Ø 32, allumage électronique, bas-moteur compact avec boîte six en prise constante, et vous êtes sur la bonne voie pour sortir quelque 27/28 ch (catalogue,

j'insiste) à 10 - 11 000 tr/mn ! Reste plus qu'à trouver des valeurs de couple maxi entre 2,1 mkg à 9 500 et 1,8 à 10 000 tr/mn, et vous serez dans le coup !

Parties cycle : c'est la guerre !

Dans le coup ? A condition d'avoir trouvé le « truc » en matière de suspensions. Depuis quelques années, la guerre fait rage en ce domaine, et, dans les bureaux d'études comme sur les circuits, les ingénieurs se creusent sérieusement les méninges pour trouver le système qui assurera à leur employeur

la suprématie tant espérée. Ainsi les progrès réalisés en matière de suspensions, avant ou arrière, depuis 73 (date historique des premiers efforts suspensivesques de Malco et Yamaha) sont-ils franchement déments. Allez donc faire un tour avec une moto de 70, pour voir : l'angoisse !

Et les débats/entretiens s'allongent, s'allongent : Moto Verte 59 (il y a tout juste un an), un Match pour un Choix 125 cross avec Yam, Suzuki et Kawa, vous vous souvenez peut-être ? A l'avant 250 mm partout, à l'arrière 250 ou 230 mm. Aujourd'hui : de 270 à 300 mm à l'avant, de 280 à 320 à l'arrière ! En un an ! Et, of course, les moyens employés sont les plus sophistiqués : les cinq fourches sont à air et axe déporté (un détail : des soufflets caoutchouc partout, bravo !). Quand aux arrière, c'est la folie : bras oscillants caisson partout, dont quatre en alu (acier pour la Honda), amortisseurs à gaz pour tous, qu'ils soient par paire et double ressorts, ou uniques chez Yam fidèle au cantilever et chez Kawa qui sort son redoutable Unitrak mis au point par Brad Lackey. Pour le gaz, justement, on trouve des bonbonnes séparées sur quatre motos, la Honda se contentant d'amortisseurs Showa (copies des Ohlins utilisés sur les Honda usine) à bonbonnes ne faisant qu'un avec l'élément amortisseur.

C'est bien joli, les suspensions, mais les cadres ? Acier au chrome molybdène de rigueur, et deux conceptions différentes : KTM et Honda ont choisi le double berceau de couleur contre les simples berceaux dédoublés devant le moteur de Kawa, Suzuki et Yamaha, peints en noir.

Encore de nombreuses similitudes en ce qui concerne les roues. Jantes alu à l'unanimité, idem pour les moyeux-tambours déportés ou coniques en alliage léger (magnésium). Seule la Suzuki possède un moyeu classique à l'avant. Pneus Japonais... sur les Japonaises (aïe !) : un handicap sévère face à la KTM chaussée Metzeler. A noter au passage que nos Yam et Kawa d'essai étaient également montées en Metzeler, une bonne idée !

Malgré les grands débats/entretiens, les chaînes secondaires ne sont pas trop mal loties : guides, patins et roulettes en Teflon foisonnent ; aucun tendeur à roulette, en revanche.

L'équipement est en général très sobre, mais soigné. Les garde-boue plastique sont tous en progrès au niveau taille donc efficacité (bien que ce ne soit pas toujours le rével), les réservoirs - tous jumbo - ont adopté sans exception le polypropylène (fini les bosses !) et les plaques numéros sont toutes désormais aux normes F.I.M. Rien à dire côté selles, ni côté guidons. Ah si ! Il n'y a que la KTM qui possède une poignée de gaz à tirage rectiligne : un gadget (bien pensé) encore inconnu en Extrême-Orient ?

Essai statique : première passe d'armes

« Tout le monde sont là ? » Eh bien en peut y aller. On regarde, on soupèse, tout en écoute, on tête, on compare. C'est ça, un essai statique. Suivez le guide !

Esthétique - finition

Et si je te demandais à toi, confortablement installé dans ton fauteuil, de me donner ton opinion sur l'allure de ces petites motos, hein ? Réfléchis un peu, aide-toi des photos. On va voir si tu es d'accord avec nous : c'est-à-dire si c'est la Kawa qui t'impressionne le plus favorablement. Car cette KX est superbe, tout le monde est d'accord là-dessus. La couleur verte, la ligne, le bras oscillant, c'est joli et original. Ils ont toujours été forts, d'ailleurs, les stylistes de chez Kawasaki, des bons !





La Yamaha, toujours élégante, et la Honda, avec son moulin rouge (mais sans danseuse nue !), ont aussi leurs supporters. Les deux autres, plus classiques, accusent un petit air de déjà vu (je parle de la ligne générale) et personne ne s'est extasié sur leur « physique ». Mais je n'ai pas entendu une seule fois, à la question : « Y en a-t-il une vraiment tarte ? », de réponse affirmative. Nos cinq bestioles s'en tirent toutes très bien, de ces considérations esthétiques. La finition : nous sommes en présence de cinq Japonaises, n'oubliez pas. Je dis bien cinq, car KTM a fait de gros efforts, et réussit à égaler ses adversaires sur ce terrain pourtant jusque-là très bien gardé. Mais, là encore, la Kawa fait très fort : le soin apporté à cette KX est étonnant. Fondrie, soudures, passage des câbles, on sent la recherche à outrance. Yamaha et KTM, grâce à toutes sortes de détails bien pensés, se placent juste derrière, luxueuses. Bien faites, mais plus simples, les deux autres ferment la marche.

Tout ça donne :

| | |
|-------------|----------|
| Kawa | 5 |
| Yam | 4 |
| Hon | 3 |
| KTM | 3 |
| Suz | 3 |

Position en selle - Agrément des commandes

Depuis le temps qu'on les regarde... on touche, maintenant ! Et l'on s'assoit dessus. Première impression, la hauteur, évidemment, surtout sensible chez Kawa et KTM. Les selles sont toutes de bons produits, avec seulement quelques réserves pour celle de la RV, un peu dure et « pointue ». Les repose-pieds, tous repliables et bien crantés, n'appellent pas de commentaires particuliers, ayant la bonne idée d'être à peu près toujours à la bonne place. Les guidons, c'est autre chose : celui de la Yam ne va pas du tout, trop large et surtout trop haut. A dégrager ! Sur la KTM aussi, il est trop haut, mais certains s'en accommodent très bien. Mêmes tendances, en moins marqué, chez Kawa. Position très spéciale, enfin, sur la Suzuki, avec, comme toujours, (la marque du Man, Roger et Coster), un guidon assez haut, mais très plat et étroit. On aime ou on n'aime pas, mais c'est toujours bizarre lorsqu'on n'est pas habitué ! Et la Honda ? Rien à signaler, autant dire donc impeccable.

Debout, ça change. Car la Honda n'est plus du tout la meilleure. La moto est toute petite, et l'on se retrouve toujours beaucoup trop en avant ! On n'est guère mieux sur la Suzuki, où le guidon « spécial », les caches latéraux trop larges et le carter moteur droit si proéminent ne vous facilitent pas le « standing up ». La KTM est fine, la Kawa se fait oublier et la Yam, malgré son guidon, est un régal à piloter debout. Marrant, comme ça peut tout changer, de lever ses petites fesses ! Agrément des commandes,

ce test ne valait pas ici un chapitre particulier. Les quatre made in Japan ne sont que douceur (attention à la poignée de gaz Kawa, un poil dure), et la KTM, restée un peu plus européenne, ne pouvait être pénalisée pour si peu : encourageons l'effort !

| | |
|-------------|----------|
| Hon | 5 |
| Kawa | 5 |
| KTM | 5 |
| Suz | 4 |
| Yam | 4 |

Accessibilités

Les filtres à air, tous bien réalisés, ne sont pas ultra rapides d'accès : deux vis pour ôter la selle sur la KTM et la Suzuki ; trois cruciformes sous la cache latérale gauche de la Kawa ; une seule vis papillon sur la Yam (bravo) mais ensuite une petite gymnastique au remontage de la cartouche ; toute une série d'opérations sur la Honda (une vis, deux colliers et un élastique). Bref, rien de génial.

Les roues. Bien sans plus, puisqu'aucune n'est à broche véritable. Aucune remarque pour l'avant. Question poignée de gaz, les Japonaises perdent du terrain face à la KTM. L'accès aux bougies est bon partout, de même pour les carburis. En revanche, pour la chaîne, y'a du boulot : les pignons de sortie de boîte sont tous protégés par des petits carters fixés par deux, trois ou même cinq vis ! Alors ? Des progrès à faire, messieurs les constructeurs, et égalité.

| | |
|-------------|----------|
| Hon | 5 |
| Kawa | 5 |
| KTM | 5 |
| Suz | 5 |
| Yam | 5 |

Poids en ordre de marche

Encore un coup d'œil aux catalogues. Poids à vide annoncé : Yamaha 84 kg, Kawa 87, Suzuki 88, KTM 89, et Honda 92. Mais la balance réserve des surprises, hé hé ! Tous plein faits, ça donne :

- 1 Kawa et Yam 96 Kg
- 2 Honda 99 kg
- 3 Suzuki et KTM 102 kg

Poids de l'huile et surtout de l'essence, d'accord, mais tout de même !

| | |
|-------------------|----------|
| Kawa 96 kg | 5 |
| Yam 96 kg | 5 |
| Hon 99 kg | 4 |
| KTM 102 kg | 3 |
| Suz 102 kg | 3 |

Mise en route

Allumages électroniques, boîtes de vitesses en prise constante (ce qui veut dire en clair possibilité de démarrer vitesse enclenchée), nos cinq petits moteurs ne demandent qu'à craquer à la première sollicitation. Quatre starters au carbu et un titillateur (ce qui n'a rien d'une tare), c'est donc au niveau des leviers de kick que va se faire la différence : celui de la Yam est trop haut, ceux de la KTM et de la Kawa trop petits (et celui de la Kawa se tord trop facile), celui de la Honda haut et petit. La Suzuki, impeccable, gagne ce test.

| | |
|-------------|----------|
| Suz | 5 |
| Hon | 4 |
| Kawa | 4 |
| KTM | 4 |
| Yam | 4 |

total statique

| | HONDA | KAWA | KTM | SUZUKI | YAM |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Esthétique - Finition | 3 | 5 | 3 | 3 | 4 |
| Position - Agrément | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 |
| Accessibilités | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Poids | 4 | 5 | 3 | 3 | 5 |
| Mise en route | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 |
| TOTAL | 21 | 24 | 20 | 20 | 22 |
| Classement (points) | 3 | 5 | 2 | 2 | 4 |

Voilà, les moteurs tournent, on va y aller. Sur cette victoire (surprise ?) de la Kawa à l'arrêt, admirable lors de ces tests devant la Yam et la Honda, la KTM et la Suzuki fermant la marche (tout près), on accélère, les tours montent, les embrayages travaillent à plein, les roues avant lèchent à peine le sol et se précipitent vers le premier virage...

En action :
un combat sans
merci

Puissance **Accélération**

Enfin, de l'action ! Nos samouraïs vont frapper ! Et quelques départs pour commencer : à ce petit jeu, on comprend tout, tout de suite. La Yamaha YZ G est incontestablement la plus puissante et la plus rapide. Une bombe, ce nouveau moteur ! Etonnant ! Il y a 5 ans, sur un tel engin, personne n'aurait jamais voulu croire qu'il pût s'agir d'une 125 cc ! Cette pêche permet à la Yam de s'installer loin devant ses petites copines. Mais derrière, le classement va s'avérer plus compliqué à définir : le monteur Honda est super puissant, il accélère comme une bombe ; le KTM, qui a beaucoup plus d'inertie, donne l'impression de tirer long et de prendre ses tours beaucoup moins vaillamment, mais il n'en est rien et la KTM arrache autant ; le Suzuki, grâce à une plage de puissance étonnante (il pousse depuis des régimes presque « bas », du moins pour un 125 cc) et finalement une belle santé à



hauts régimes, va aussi fort. Aussi est-il bien difficile de départager ces trois petits monos : la bombe Honda, le tracteur KTM et l'excellent Suzuki. Quant au Kawa, incontestablement, il est moins puissant que la concurrence. A peine, c'est vrai, mais c'est surtout sa douceur d'utilisation qui vous donne moins d'impressions. Au départ, cependant, il n'est pas toujours le dernier : encore honnête, quoi, mais battu, question chevaux et accélérations, quand même. Un mot au passage au sujet des transmissions. Qui se font totalement oublier tant elles sont efficaces : boîtes bien étagées, précises, douces et embrayages résistants et agréables. Super forts, les Japonais, dans ce domaine. Chez KTM on a bien assimilé leurs leçons avec peut-être encore un peu trop de fermeté sur le sélecteur comme au levier d'embrayage, c'est tout.

facilité de conduite. Les japonais nous ont habitués à des moteurs avec très peu d'inertie pour leurs machines de cross : des engins qui acceptent de tourner à bas régimes sans caler (grâce aux clapets), mais dépourvus de chevaux avant quelques milliers de tours. Le couple en bas n'est pas leur fort : voyez les régimes de couple maxi dans les fiches techniques. Dans ce contexte, la Yamaha, surpuissante, paye ses chevaux à haut régime dans ce test : on peut la qualifier de pointue sans calomnie. Rien en bas, une puissance qui vient d'un seul coup et, on l'a vu, en force ! Une turbine, cette YZ, qui réserve ainsi les joies de sa conduite aux pilotes confirmés. Un peu moins pointue, mais pas

vraiment encore facile à exploiter, vient ensuite la Honda qui paye, elle aussi, la rançon de sa puissance maxi élevée. La Suzuki, c'est beaucoup mieux : souplesse, un couple plus bas, donc d'excellentes reprises. Le RM T est un moteur quasi idéal, à vrai dire. Assez puissant et efficace, il convient parfaitement au débutant ou au poireau, et sait aussi aller vite, très vite.

Le KTM remporte ce test : mieux encore que le Suzuki, il garde ce qu'il y a de bon chez les productions européennes. Ce petit 125 RV vous produit l'effet d'un 175 cc (c'était un 125, pas d'inquiétude) tant il « tracte », à la manière, toutes proportions gardées, d'une grosse Maico ! Et ce couple important permet au KTM

| | |
|------|---|
| Yam | 5 |
| Hon | 4 |
| KTM | 4 |
| Suz | 4 |
| Kawa | 3 |

Souplesse - Couple - Reprises

Un chapitre délicat, dans un essai de 125 cc, celui du couple et de la souplesse. A côté de la puissance maxi, c'est la deuxième préoccupation des motoristes : trouver des chevaux à bas régime et construire des moteurs « élastiques » pour plus d'agrément et de



d'être le meilleur en côte comme sur le gras, bravo le RV ! On est très fier des clapets, chez KTM, mais il y a de quoi !

Le Kawa, enfin : il est souple, ce KX. Mais, la puissance limitée, ou plutôt un certain manque de nervosité (relatif, attention) fait que les reprises sont un peu molles et que le moteur paraît beaucoup plus creux qu'il n'est en vérité. Finalement, le KX se place entre les excellentes KTM et Suzuki, et les Honda et Yam trop pointues.

| | |
|------|---|
| KTM | 5 |
| Suz | 4 |
| Kawa | 3 |
| Hon | 2 |
| Yam | 1 |

Suspensions

Je le disais au début de ma prose d'aujourd'hui : en un an les débats de suspension ont pris en moyenne 3 cm ! Et 300 mm est désormais une valeur tout ce qu'il y a de normale. Mais grands débats signifient - ils toujours efficacité ? Eh bien, il faut avouer que oui. En effet, nos cinq bêtes tiennent par terre malgré les vitesses impressionnantes qu'elles atteignent grâce à leurs petites fusées de moteurs. Oh, bien sûr, on trouvera des reproches à faire. A savoir pour commencer qu'aucune fourche n'est vraiment, malgré la sophistication (air, moyeux déportés...), exceptionnelle. Celle de la Yam s'en tire le



mieux, très bonne. La fourche de la Honda fonctionne bien également, comme la Marzocchi de la KTM dont on attendait mieux. Suzuki : pas mal, sans plus, et Kawa : bien, mais pas toujours très rigide. En particulier par rapport à l'arrière où l'Unitrak s'avère une trouvaille géniale. D'entrée, ce système à amortisseur unique prend le titre de meilleure suspension arrière de notre essai, un beau début ! Avec cet Unitrak, on oublie les trous et les bosses, on fonce et surtout l'on saute sans arrière pensée, ça passe toujours et toujours bien. Vraiment époustouflant ! Ça ne talonne pas, ne rebondit pas, reste en ligne et transmet la puissance avec toute la motricité espérée. Le pied, absolument.

Le cantilever Yamaha, on connaît, et c'est mieux que satisfaisant. Pratiquement aussi efficace que l'Unitrak, mais battu : le monoshock de l'YZ a en effet, à haute vitesse dans les suites de trous, une petite tendance à talonner trop rapidement. Avec ces sacrés pilotes ! Honda et KTM font jeu égal, avec d'excellents amortisseurs arrière : un cran au-dessus des systèmes à amortisseur unique, ils sont efficaces en toutes conditions. Notre KTM était montée en Marzocchi nouveaux modèles AG4 (en option en place de Bielestein) qui se sont montrés bien adaptés à la moto quoiqu'un peu mous. Peu sensibles à l'échauffement, en plus, au contraire de ceux de la Suzuki rapidement mous comme la pompe à vélo. Commentaire de « Mike », avec son accent méridional : « La Suzuki, elle est craignos en pling ! » C'est donc la Yam qui réalise le meilleur compromis, devant la Kawa et sa fantastique suspension arrière, le duo Honda-KTM, la Suzuki fermant la marche.

| | |
|------|---|
| Yam | 5 |
| Kawa | 4 |
| Hon | 3 |
| KTM | 3 |
| Suz | 2 |

Stabilité

La Kawasaki, grâce à sa suspension arrière miracle, se place fort bien dans ce test. Malheureusement, la fourche n'est pas toujours à la hauteur. La Yamaha ne se comporte pas mal du tout : on enregistre toutefois quelques réactions parasites à l'avant, dans les zones très défoncées à une cadence inter. Il faut la tenir. KX et YZ sont donc battues par la KTM, rigide et bien amortie, une moto au comportement toujours sain. Disons qu'on a vu mieux, c'est vrai, mais cette RV est une moto très stable. La Honda et la Suzuki, en revanche, appellent quelques commentaires. Trop courte, trop petite, la CR A est une moto pour les kamikazes, pour junior plein de santé, par exemple. Jusqu'à un certain point, les suspensions donnent satisfaction, puis ça gigote : la fourche, bonne en absorption, se met à bouger et il faut un gros cœur pour ne pas couper. De plus, en côte,

cette Honda, toujours à cause de sa petite taille, cabre un peu trop facilement. La Suzuki est pénalisée par ses suspensions dépassées : avant pas terrible, arrière pas bon ! Comme l'ensemble est de plus un peu court...

| | |
|------|---|
| KTM | 5 |
| Yam | 4 |
| Kawa | 4 |
| Hon | 3 |
| Suz | 2 |

Maniabilité

Ah, les 125 cc ! Quel pied, leur maniabilité ! Revanche du paragraphe précédent : la Suzuki l'emporte, et aisément. A l'aise en grandes



courbes, à condition que la piste soit bonne, et tellement super dans les petits coins : « drôlement chouette pour déconner ». Oui, cette RM permet toutes les figures que saura lui ordonner son pilote !

Autre petit gabarit, la Honda est aussi une « vireuse » de première. Mais assez curieusement, elle tourne impeccablement en appui tandis qu'elle survire sur le plat. Le pneu avant ?

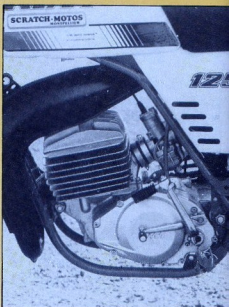
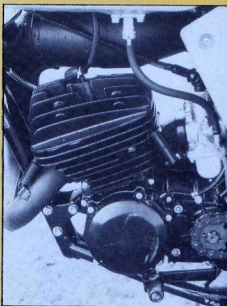
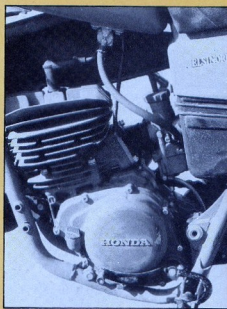
Tandis que la Yam est pénalisée par son mauvais guidon, la KTM permet des fantaisies, et la Kawa, magnifique en grandes courbes, n'aime pas trop virer très court. En définitive, deux petites motos trois grandes, pas de surprise.

| | |
|------|---|
| Suz | 5 |
| Hon | 4 |
| KTM | 3 |
| Yam | 3 |
| Kawa | 2 |

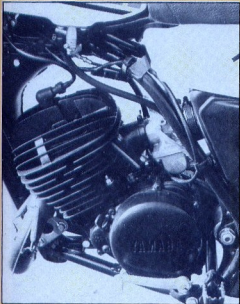
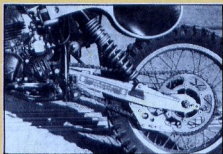
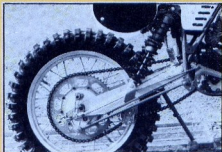
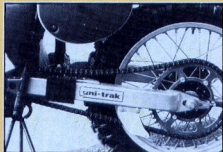
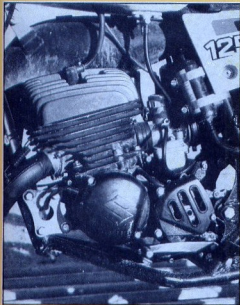
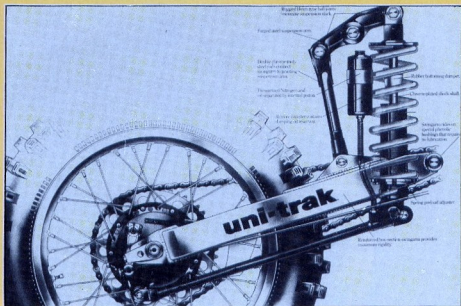
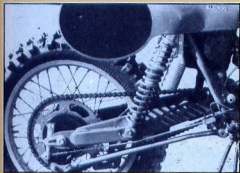
Freinage

C'est bien de foncez, mais faut aussi songer à ralentir, parfois, hein les dingues, et même à freiner. Et sec, à la vitesse où vous propulsez les 125 cc 80 en bout de ligne droite ! J'allais dire « comme d'habitude », et c'est vrai, les

KTM vole ! Mike Ollier, champion du monde de saut en hauteur sans moto, réussira-t-il à passer le mur des cinq mètres ? Vous le saurez s'il participe aux prochains Jeux Olympiques. En attendant il s'entraîne ferme !



**1 MATCH
★ POUR
1 CHOIX**



Les cinq moteurs : tous construits sur le même moule. Toujours plus de chevaux. Toujours plus de chevaux. De quoi propulser ces machines à des vitesses étonnantes. 125 cm³ seulement, mais du tempérament !

Les trains arrière. En vedette, le système de suspension Unitrak de la Kawasaki, nouveau et intéressant. Amortisseur vertical (mouvement linéaire constant, centre de gravité abaissé, élément et bonbonne protégés), actionné par un jeu de biellettes articulées. Très beau, et ça marche !



Yam tout - terrain freinent toujours impeccablement. Pas d'exception pour la 125 YZ G qui, pourtant la plus vite, est celle qui décélère le plus fort et dans les conditions les meilleures. Elle remporte ce test haut la main. La KX Kawasaki prend la seconde place avec un freinage très satisfaisant.

Le niveau d'ensemble est particulièrement bon : la KTM, en sérieux progrès, arrive au niveau des Honda (dont l'arrière manque de progressivité) et de la Suzuki (qui bloque également, difficile à doser).

| | |
|------|---|
| Yam | 5 |
| Kawa | 4 |
| Hon | 3 |
| KTM | 3 |
| Suz | 3 |

Les prix : quelle bourre !

La monnaie, enfin. C'est important, pire, primordial en 125 cc. D'où ce déferlement des japonaises, qui, outre leurs performances, sont également économiques : prix d'achat super tiré et fiabilité. La Suzuki est la reine des prix, moins de 8 000 Francs, devant la Yam presque mille balles plus chère (mais livrée avec un kit de pièces - une initiative intelligente), la Honda et la KTM en-dessous du million de centimes et la Kawa à peine (pour une fois !) plus chère.

Grosse bagarre !

Le prix des pièces détachées, en revanche, fait apparaître un point faible des Nippones. La Honda sauve l'honneur, juste devant la KTM puis vient la Kawa. A noter que ce sont les trois motos les plus chères à l'achat, les plus économiques en cas de casse ! Car la Suzuki, et surtout la Yamaha, mieux vaut éviter de les abîmer !



prix

| | HONDA | KAWA | KTM | SUZUKI | YAMAHA |
|---------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| PRIX TTC | 9 398 | 10 210 | 9 975 | 7 791 | 8 691 |
| Classement (points) | 3 | 1 | 2 | 5 | 4 |
| PRIX DE LA CASSE | 127,07 | 218,81 | 314,87 | 179,86 | 175,35 |
| Piston complet | 23,97 | 211,60 | 89,37 | 99,20 | 49,10 |
| Sélecteur | 17,56 | 32,46 | 21,16 | 32,17 | 32,72 |
| Transmission gaz | 210,93 | 384,03 | 384,800 | 347,22 | 546,03 |
| Tube de fourche | 2 167,53 | 2 063,36 | 1 881,60 | 2 728,20 | 2 911,99 |
| Fourche complète | 126,56 | 38,45 | 129,36 | 1171,15 | 60,00 |
| Garde-boue AR | 365,64 | 500,70 | 435,12 | 607,75 | 676,05 |
| Réservoir | | | | | |
| TOTAL | 3 039,25 | 3 439,40 | 3 256,28 | 4 166,55 | 4 451,24 |
| Classement (points) | 5 | 3 | 4 | 2 | 1 |

GRAND TOTAL

| | HONDA | KAWA | KTM | SUZUKI | YAM |
|--------------------------|-------|------|-----|--------|-----|
| TOTAL STATIQUE | 3 | 5 | 2 | 2 | 4 |
| Puissance - Accélération | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| Couple - Souplesse | 2 | 3 | 5 | 4 | 1 |
| Reprises | 3 | 4 | 3 | 2 | 5 |
| Suspensions | 3 | 4 | 5 | 2 | 4 |
| Stabilité | 4 | 2 | 3 | 5 | 3 |
| Maniabilité | 3 | 4 | 3 | 3 | 5 |
| Freinage | 19 | 20 | 23 | 20 | 23 |
| TOTAL PERFORMANCES | 19 | 20 | 23 | 20 | 23 |
| Prix d'achat | 3 | 1 | 2 | 5 | 4 |
| Prix de la casse | 5 | 3 | 4 | 2 | 1 |
| GRAND TOTAL | 30 | 29 | 31 | 29 | 32 |

1 MATCH
★ POUR ★
1 CHOIX

Conclusion : Yam
bat KTM bat Honda
bat Kawa et Suzuki

Victorieuse d'un match très serré, la Yamaha ! Première au total performances ex-aequo avec la KTM, excellente aux tests statiques mais pénalisée par un prix des pièces trop élevé, l'YZ conserve son titre de reine des 125 cross. La plus performante - la plus rapide et la mieux suspendue -, l'YZ G succède à une dynastie d'YZ A, B, etc. qui ont toujours tenu le leadership au niveau des ventes également. Bien qu'elle ne soit pas cette année la plus facile à conduire, ce qui devrait théoriquement la réserver aux pilotes expérimentés, il y a peu de chances qu'elle perde sa place de leader du marché ! Pourtant, attention à la KTM. Celle-ci atteint parfaitement son objectif, rivaliser avec les 4 Japonaises, puisqu'elle termine seconde de notre match. Beaucoup de progrès dans la présentation et surtout au niveau du prix. Valable pour le débutant comme pour un champion de France, (avec quelques aménagements et de bons

Les 5 samouraïs

régages), il devrait se propager comme s'il était made in Japan, ce 5^e Samourai.

Troisième, la Honda. En gros progrès par rapport à la version 79, voici une machine étonnante : une toute petite moto, puissante, nerveuse, maniable, bien suspendue jusqu'à une certaine vitesse, une moto « attaque » par excellence. Mais qui réagit donc beaucoup mieux sur les terrains assez faciles que sur des terrains défoncés ou boueux.

Kawasaki et Suzuki terminent quatrièmes ex-aequo. Première aux tests statiques, très stable grâce à sa suspension arrière Unitrak, la Kawa est une moto magnifique qui manque tout juste d'un ou deux chevaux pour faire la nique aux meilleurs. Quant à la Suzuki, des suspensions désormais un poil dépassées grèvent les performances d'un moteur étonnant, puissant et très domestiqué. Et quel petit prix d'achat, ça compte aussi !

Ce match, nous l'avons réalisé avec beaucoup de moyens techniques et humains. Le choix... c'est à vous.

Leur classement

C'est grâce aux pilotes présents ces deux jours durant pour M.V. que j'ai pu réaliser cet essai. Avec leurs avis, leurs opinions, leurs conclusions que j'ai pu évaluer mes impressions d'essai, et établir sérieusement un « grand total ».

Mais chaque pilote a ses goûts, ses préférences. Il était indispensable de vous faire connaître le classement de chacun. Vraiment trop sympa avec vous, ça ne va pas pouvoir durer, profitez-en !...

« Mike » Ollier

1. Yam « me convient parfaitement ! » ; 2. Suzuki « tellement bien pour vivre » ; 3. KTM « Quel moteur ! Mais le reste est un « truc » ! » ; 4. Kawa « Ah, cette suspension arrière ! » ; 5. Honda « Tu porte-clés ! Tu dirais un 80 cc ! »

« Coco » Gomez

1. Yam ; 2. Suzuki « une conduite très particulière, mais j'aime ! Je la place tout près de la Yam » ; 3. Kawa « dommage que le moteur manque de chevaux » ; 4. ex-aequo KTM et Honda.

Michel Mérel

1. Yam « évident ! » ; 2. KTM « fait grosse moto, pas mobylette ! Et efficace ! » ; 3. Suzuki ; 4. Honda ; 5. Kawa « dernière seulement pour deux-trois chevaux ».

Alex Titone

1. Yam ; 2. KTM ; 3. Honda ; 4. Kawa ; 5. Suzuki.

Patrick Viguié

1. KTM ; 2. Yam ; 3. Honda ; 4. Suzuki ; 5. Kawa.

Pierre Faucher

1. Yam « brillante, pour un bon pilote » ; 2. KTM « tout près, facile, équilibrée » ; 3. Honda « un vélo, bon moteur » ; 4. Suzuki ; 5. Kawa « le moteur gâche le reste ! »

Claude Anneix

1. Yam ; 2. KTM « la meilleure pour un débutant ! » ; 3. Honda ; 4. Suzuki ; 5. Kawa.

Xavier Audouard

1. Ex-aequo Yam et KTM ; 3. ex-aequo Honda, Suzuki et Kawa « ex-aequo pour des raisons complètement différentes ».



A suivre !...

Ancillotti, Aprilia, Aspes, Buellaco, Capiva, Can Am, CCM, Derbi, Fantic, Gomi, HVA, Kramer, Mio, Montesa, Portal, SWM, TGM, etc., et l'on oublie sagement ! La concurrence est sérieuse pour nos cinq Samouraï. Mais que valent ces Européennes bon teint, souvent moins connues et plus chères ? C'est ce que vous saurez prochainement (au moins pour certaines d'entre elles) en lisant un nouveau Match pour un Choix dans Moto Verte. C'est plus un comparatif, c'est une saga !



fiches techniques

Honda CR A

Kawasaki KX A6

KTM RV

Suzuki RM T

Yamaha YZ G

Moteurs

| Type | : Monocylindre 21 refroidi par air | : Monocylindre 21 refroidi par air | : Monocylindre 21 refroidi par air | : Monocylindre 21 refroidi par air | : Monocylindre 21 refroidi par air |
|---------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Aldage | : 55,5 mm | : 56 mm | : 54 mm | : 54 mm | : 56 mm |
| Course | : 50,7 mm | : 50,6 mm | : 54 mm | : 54 mm | : 50 mm |
| Cylindrée | : 122 cm ³ | : 124 cm ³ | : 123 cm ³ | : 123 cm ³ | : 123 cm ³ |
| Taux de compression | : 8,1 à 1 | : 7,6 à 1 | : 16 à 1 | : 8,1 à 1 | : 8,5 à 1 |
| Puissance maxi | : 27 CV à 10 500 tr/min | : 26 CV à 10 750 tr/min | : 28,5 CV à 9 800 tr/min | : 26,5 CV à 10 500 tr/min | : 27 CV à 11 000 tr/min |
| Couple maxi | : 1,96 mg à 9 500 tr/min | : 1,75 mg à 10 500 tr/min | : 2,13 mg à 9 400 tr/min | : 1,84 mg à 10 000 tr/min | : 1,8 mg à 9 500 tr/min |
| Alimentation | : carburateur Keihin de 34 mm | : carburateur Mikuni VM55 de 32 mm | : carburateur Bing de 32 mm | : carburateur Mikuni de 32 mm | : carburateur Mikuni de 32 mm |
| Allumage | : Electronique | : Electronique | : Electronique | : Electronique | : Electronique |
| Lubrification | : Mélange | : Mélange | : Mélange | : Mélange | : Mélange |
| Mise en route | : Kick | : Kick | : Kick | : Kick | : Kick |

Transmissions

| | | | | | |
|-------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Primaire | : par engrenages, rapport 3,158 à 1 | : par engrenages, rapport 3,56 à 1 | : par engrenages, rapport 3,66 à 1 | : par engrenages, rapport 3,157 à 1 | : par engrenages, rapport 3,444 à 1 |
| Embrayage | : Multidisque en bain d'huile | : Multidisque en bain d'huile | : Multidisque en bain d'huile | : Multidisque en bain d'huile | : Multidisques en bain d'huile |
| Boîte de vitesses | : 6 rapports | : 6 rapports | : 6 rapports | : 6 rapports | : 6 rapports |
| 1ère | : 2,258 à 1 | : — | : 2,333 à 1 | : 2,333 à 1 | : 2,461 à 1 |
| 2ème | : 1,875 à 1 | : — | : 1,38 à 1 | : 1,750 à 1 | : 1,857 à 1 |
| 3ème | : 1,556 à 1 | : — | : 1,13 à 1 | : 1,411 à 1 | : 1,500 à 1 |
| 4ème | : 1,300 à 1 | : — | : 0,96 à 1 | : 1,090 à 1 | : 1,250 à 1 |
| 5ème | : 1,156 à 1 | : — | : 0,81 à 1 | : 1,045 à 1 | : 1,105 à 1 |
| 6ème | : 1 à 1 = 100 % | : — | : 0,75 à 1 | : 0,956 à 1 | : 1,100 à 1 |
| Secondaire | : par chaîne, rapport 3,923 à 1 | : par chaîne, rapport 4,333 à 1 | : par chaîne, rapport 4,75 à 1 | : par chaîne, rapport 4,25 à 1 | : par chaîne, rapport 4,00 à 1 |

Parties cycle

| Cadre | Simple berceau tubulaire dédoublé F. télihy. à ar. Showa déb. 290 mm Amor. à gaz Showa déb. 290 mm | Double berceau tubulaire F. télihy. à ar. déb. 280 mm S. à amor. un. Unirak 2,290 mm Jante au DID pneu 3,00 x 21 Jante au DID pneu 4,00 x 18 | Simple berceau tubulaire dédoublé F. télihy. à ar. Marz. déb. 270 mm A. à g. Biel, ou Mar. d. 320 mm J. au Sun pneu Metzeler 3,00 x 21 J. au Sun pneu Metzeler 4,00 x 18 | Simple berceau tubulaire dédoublé F. télihy. à ar. déb. 285 mm Amor. à gaz Kayaba déb. 290 mm Jante au DID pneu 3,00 x 21 Jante au DID pneu 4,10 x 18 | Double berceau tubulaire F. télihy. à ar. déb. 300 mm Syst. mono. Yam., déb. 290 mm Jante au DID pneu 3,00 x 21 Jante au DID pneu 4,10 x 18 |
|------------------|--|--|--|---|---|
| Suspension AV | T. moyen conique de 140 mm T. moyen conique de 130 mm | T. moyen conique de 120 mm T. moyen conique de 130 mm | T. moyen conique de 130 mm T. moyen conique de 130 mm | T. de 150 mm T. moyen conique de 130 mm | T. moyen conique de 130 mm T. moyen conique de 130 mm |
| Roues AV | 190 mm | 190 mm | 190 mm | 190 mm | 190 mm |
| Roues AR | 180 mm | 180 mm | 180 mm | 180 mm | 180 mm |
| Frein AV | 140 mm | 140 mm | 140 mm | 140 mm | 140 mm |
| Frein AR | 130 mm | 130 mm | 130 mm | 130 mm | 130 mm |
| Longueur | 2125 mm | 2160 mm | 2140 mm | 2100 mm | 2155 mm |
| Largeur guidon | 860 mm | 880 mm | 825 mm | 880 mm | 880 mm |
| Empattement | 1400 mm | 1470 mm | 1460 mm | 1440 mm | 1430 mm |
| Hauteur de selle | 930 mm | 965 mm | 940 mm | 920 mm | 950 mm |
| Garde au sol | 330 mm | 330 mm | 320 mm | 320 mm | 330 mm |

Capacités

| | | | | | |
|-------------------|--------------------------------|------------|--------------------------------|--------------|--------------------------------|
| Essence | : 6,5 litres | : 8 litres | : 8 litres | : 6,5 litres | : 6,5 litres |
| Boîte de vitesses | : 0,7 litres | : — | : 0,65 litres | : 0,8 litres | : 0,7 litres |
| Fourche | : 302 cm ³ par bras | : — | : 280 cm ³ par bras | : — | : 360 cm ³ par bras |

| | | | | | |
|--|---------|---------|----------|----------|---------|
| Poids en ordre de marche avec les pleins | : 99 kg | : 96 kg | : 102 kg | : 102 kg | : 96 kg |
|--|---------|---------|----------|----------|---------|

| | | | | | |
|-------------------|--|--|--|---|---|
| Prix clés en main | : 9 390 F | : 10 210 F* | : 9 675 F | : 7 800 F | : 8 700 F |
| Importateur | : Honda France 20, rue Pierre Curie, 93170 Bagnolet Tél. : 360.01.00 | : SIDEMM rue Claude Bernard 78310 Colignères Maurepas Tél. : 061.81.86 | : Royal Moto - St-Julien-les-Villas Tél. : (05) 82.01.12 | : Est P. Bonnet 39, rue de la Belle-Feuille - 92100 Boulogne Tél. : 04.32.32.20 | : Sonotru 97, rue du Moulin de Cages - 92238 Gennevilliers Tél. : 790.63.50 |