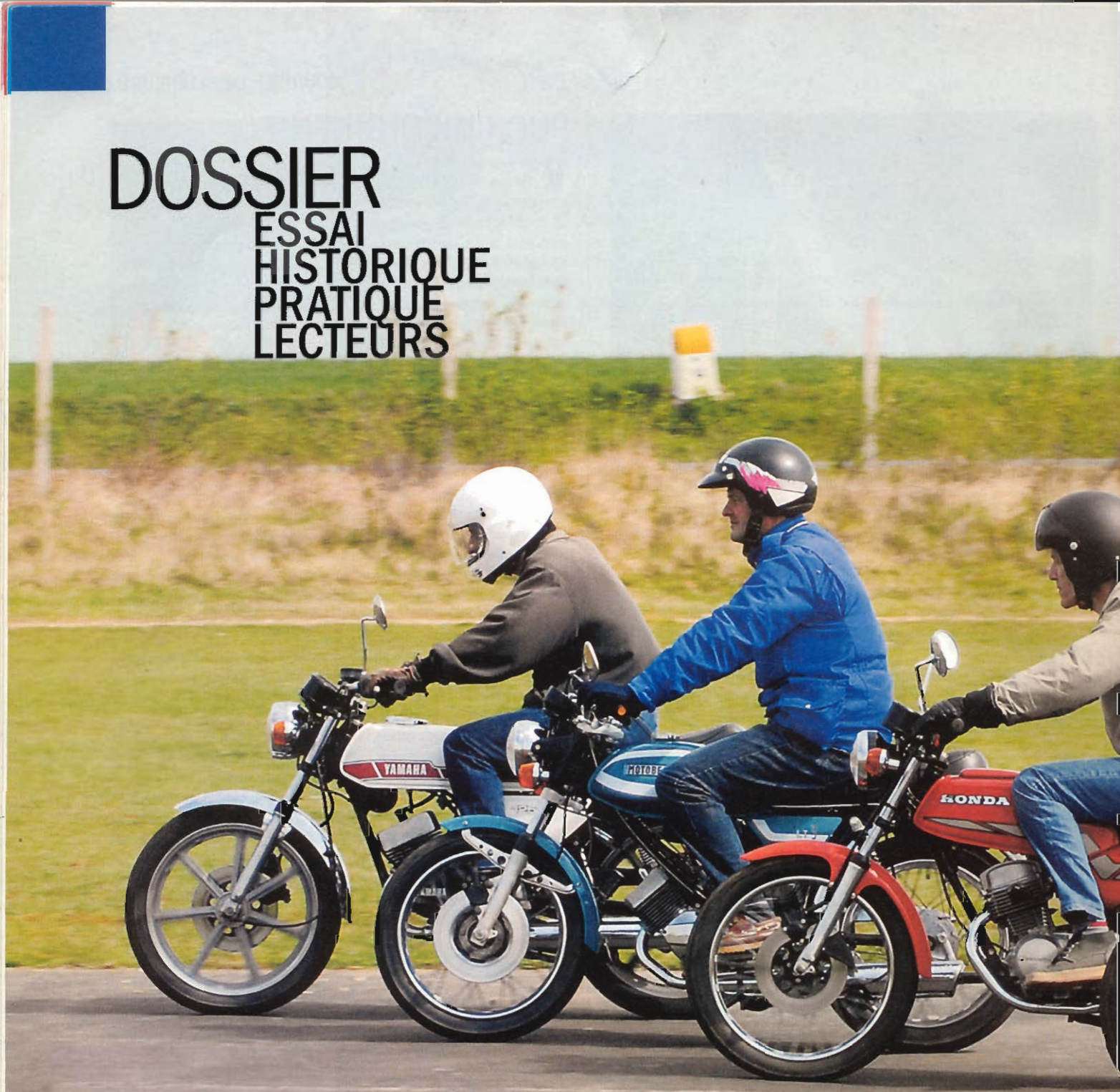
DOSSIER

ESSAI
HISTORIQUE
PRATIQUE
LECTEURS



HONDA CB 125 T

KAWASAKI KH 125

MOTOBÉCANE 125 LT3

SUZUKI GT 125

YAMAHA 125 RDX

Les 125 routières DE LA FIN DES SEVENTIES

Rêves de jeunesse

Par Michel Cottereau - Photos Maël Kerneis

Fin des années 70, vous étiez nombreux à rêver d'une 125 de route. Aujourd'hui, vous avez décidé de vous en offrir un de ces petits bijoux. Mais laquelle choisir parmi la fine fleur de ces bicylindres : Yamaha RDX, Suzuki GT, Motobécane LT3 ou Honda CB T, auxquels nous avons ajouté la Kawasaki KH, seul monocylindre du lot.

«Moi je peux vous le dire, les cylindres à trous peuvent toujours courir, surtout sur les longues distances. »

POUR

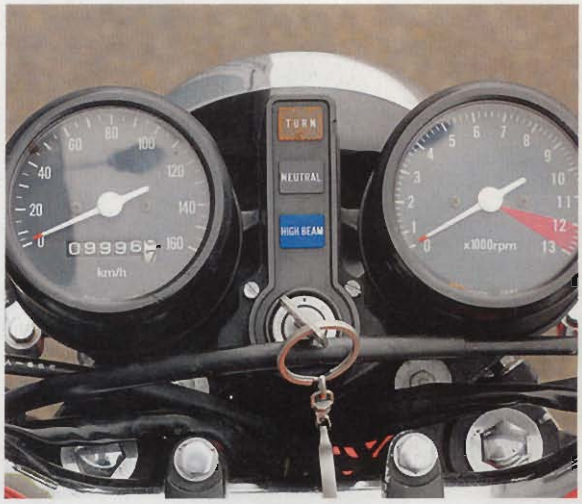
- Performances
- Tenue de route
- Consommation

CONTRE

- Circuit électrique 6 volts
- Frein avant trop moyen
- Moteur très pointu

▼ *Une zone rouge qui commence au-delà du chiffre 12, ça a fait presque autant jaser que la CB 450 et ses 8 500 tr/min en 1966.*

▶ *Le disque avant n'est pas un modèle du genre d'autant que c'est un câble qui actionne les plaquettes.*



HONDA CB 125 T

Le bonheur de 10 à 12... 000 tr/min

Numéro 1 oblige, j'ouvre le feu avec la Honda, seule à défendre l'honneur d'une motorisation quatre-temps trop longtemps bafouée ! Vu l'importance de la catégorie 125 en France, la T a été créée presque exprès pour nous et l'on peut dire que le leader mondial a véritablement remis les pendules à l'heure. Personnellement, j'adore sa ligne "Euro-style" agressive et dynamique, avec ses cache latéraux dans la continuité du réservoir, son petit dosseret de selle, etc. Par rapport à une K5 ou à une JX, c'est beaucoup plus sport, mais la finition reste digne d'une Honda, cossue (verrouillage de selle, du bouchon de réservoir...). Et le plus beau, c'est qu'en dépit de cet équipement luxueux, la 125 T n'a pas à rougir sur la balance : 114 kg pour un twin quatre-temps (grâce à l'emploi généreux du plastique), qui dit mieux ?

Côté moteur, c'est l'ingénieur Tomita — connu pour avoir œuvré à l'élaboration des Honda de Formule 2 — qui a présidé à sa conception. Pas étonnant que ce twin respire la compét' à plein poumons. Il prend 12 000 tours comme dans un rêve et tout est soigné pour qu'il encaisse les hauts régimes sans broncher. Son arbre à cames, par exemple, tourne sur des paliers en acier, pas directement dans l'alu de la culasse. Résultat, il offre les performances d'un twin deux-temps, la consommation en moins (jamais, je n'ai dépassé les 5 l/100 km). Et pas besoin de trimballer un bidon d'huile en permanence ni d'expulser un nuage de fumée bleue pour cela !

C'est vrai, il ne faut pas hésiter à le cravacher au-delà de 10 000 tr/min pour en tirer la quintessence, mais n'allez pas croire qu'il ne supporte pas la promenade. En bas, il est mou, certes, mais il conserve une souplesse digne d'un quatre-temps. Et, croyez-moi, dans les tours, il ne craint plus personne. Faire cirer l'embrayage en première (qui monte à 50 km/h !) et jouer du sélecteur deviennent vite une seconde nature d'autant que

▶ *Cette moto est entièrement dans son jus. Chanceux le nouvel acquéreur !*

▶ *C'est assurément le moteur qui défraya la chronique à sa sortie, Honda avait encore frappé.*

▲ *Nous n'avons pas trouvé de réclame concernant la TI, correspondant à celle de notre essai, mais les roues à bâtons ne changent pas grand-chose à l'affaire.*

12 000 TOURS

En course comme en tourisme, Honda nous avait habitué de longue date à des régimes moteur ébouriffants. Mais avec la 125 Twin, la marque réussit quand même une nouvelle fois à provoquer la surprise, parfois le scepticisme.
Un compte-tours est gradué jusqu'à 13 000 tr/min et une zone rouge qui débute à 12 000 tr/min, est-ce bien raisonnable ? Surtout quand le régime maxi semble presque se confondre avec le régime d'utilisation ! Contre toute attente, ce petit moteur de course se révèlera pourtant d'une fiabilité sans faille.

la boîte de vitesses se révèle excellente. Douce, agréable, elle est parfaitement étagée avec juste une cinquième qui résiste mal au vent de face ou aux montées. Et ce bruit ... C'est presque aussi beau que celui de la Honda-6 !
Parallèlement, la 125 T reste une vraie petite machine de tourisme. L'accord de suspensions est réussi, la fourche ne plonge pas trop et les combinés arrière sont bien amortis. La tenue de route est bonne malgré un manque relatif de garde au sol et la selle, longue et confortable, permet d'envisager de rouler en duo. Bon, comme je sais rester objectif, je reconnais toutefois que son disque avant à commande par câble est un peu limite. Il faut tirer fort sur le levier pour parvenir à un résultat honnête, sans plus.

Chacune de ces 125 est bien évidemment la meilleure pour son propriétaire respectif.

KAWASAKI KH 125

Un "Kawa" à déguster en connaisseu

Ne l'écoutez pas avec son mixeur ! Une turbine qui offre des chevaux entre 10 500 et 12 000 tr/min, je n'appelle pas ça un moteur. Moi, ma Kawa possède au contraire une souplesse hors du commun et une plage d'utilisation très large grâce à son admission par distributeur rotatif. Au démarrage, on entend tout de suite son bruit sec qui hache l'air en provenance du carburateur, bien planqué sous le carter droit. Nul besoin de rempiler deux rapports en sortie de virage ! A n'importe quel régime, il suffit d'ouvrir les gaz sans avoir à jouer de l'embrayage pour que la machine reprenne de manière instantanée, sur le couple. Un vrai délice. Et si je veux jouer, je peux aussi. Je me cale au-dessus de 7 000 et je passe les vitesses à la volée : troisième à 70, quatrième à 90, cinquième à 110...

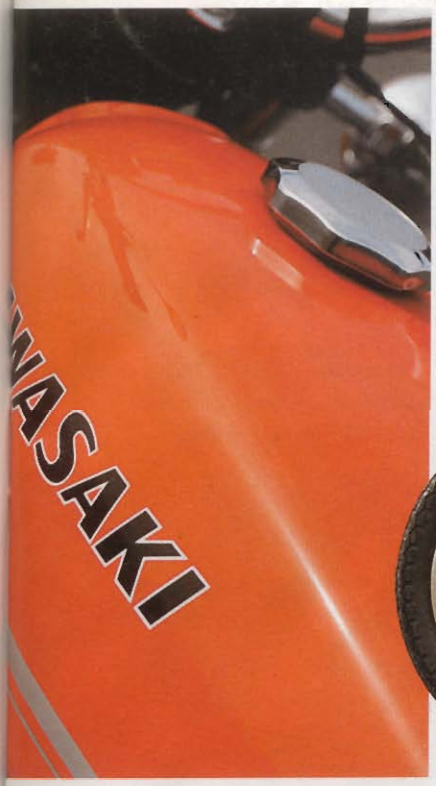
Et sixième, pour finir d'intoxiquer l'adversaire ! Eh oui, ma petite Kawa renferme une boîte à six rapports parfaitement étagée (à peine 700 tr/min entre chaque rapport !) et facile à manier. C'est l'un de ses atouts mais ce n'est pas le seul. Basse, légère, compacte, elle est super maniable. En ville, elle virevolte et se faufile avec aisance entre les files de voitures. Sur route, seul monocylindre du lot, elle continue d'étonner par ses performances, toujours grâce à sa légèreté.

Pour ne rien gâcher, ma p'tite Kawa possède une cellente partie-cycle. Elle offre une position tourisme agréable, son guidon ne casse pas les poignets, ses susp sions sont souples (Ndlr : trop, même, en ce qui conce les amortisseurs arrière). Sa tenue de route ne pose auc problème, pas plus que sa garde au sol. Bref, c'est une chine homogène et efficace. Et si son étrier de frein ava commandé par câble, réclame aussi de la poigne, le rés tat est supérieur à celui obtenu sur la Honda.

Mais, aujourd'hui, ce qui a achevé de "scotcher" les pains, c'est quand je leur ai montré que le barillet de la clé contact servait aussi à actionner l'antivol sans avoir à farfouil le long de la colonne de direction. Bluffés qu'ils étaient !

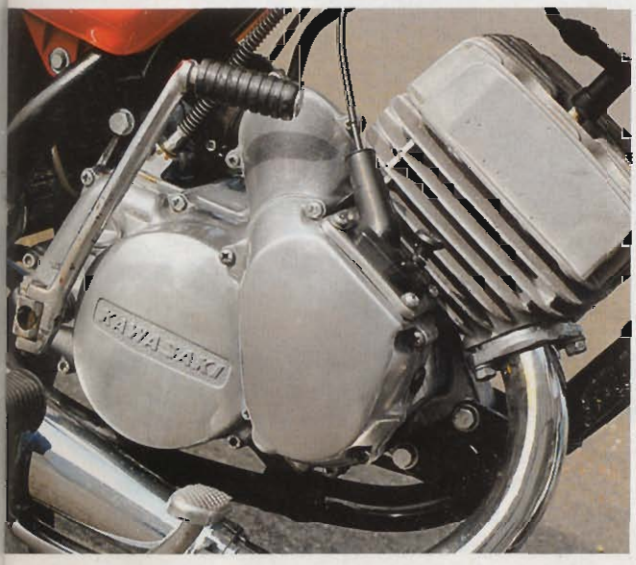
Alors, pourquoi cette Kawa n'a-t-elle pas connu d vantage de succès, allez-vous me demander ? Elle était sa doute un peu trop discrète. Moi, je la trouve pourtant j lie et originale avec ses nombreux chromes et sa robe ora ge pimpant. Son prix, surtout, trop proche de celui d'u twin, a limité sa diffusion. Même si sa technique le justifia et si ses performances n'avaient pas à rougir de la comp raison, elle frimait moins à la terrasse des cafés. Et cont cela, il n'y a rien à faire !

▼ « Elle est méconnue la Kawa, mais son mono vaut largement des twins, en toute objectivité. »



▼ *Les Kawa deux-temps ont souvent été asymétriques, mais là, l'absence d'échappement à gauche était un handicap.*

▼ *Le distributeur rotatif bien caché avait fait ses preuves sur les Samourai et Avenger. Mais c'est une technologie coûteuse, un handicap sur une 125.*



▲ *Summum du luxe pour l'époque, le contacteur fait aussi antivol.*

▼ *Utilitaire ou sportive, la pub joue sur la polyvalence. Elle était trop chère dans le premier cas et trop peu performante dans le second.*

POUR

- Maniabilité
- Tenue de route
- Disponibilité moteur

CONTRE

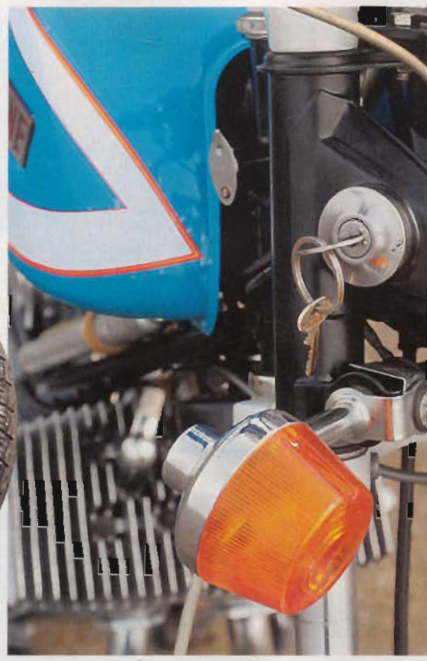
- Marginalité (restauration difficile)
- Compacité (duo difficile)
- Amortisseurs arrière

DISTRIBUTEUR ROTATIF

Popularisé dès 1955 par l'ingénieur Walter Kaaden sur les MZ de course, le principe du distributeur rotatif a été ensuite repris sur de nombreux deux-temps de compétition puis de tourisme, notamment par Suzuki, Yamaha… et Kawasaki ! Avec ce dispositif, l'admission est confiée à un disque rotatif solidaire du vilebrequin, situé sur le côté du moteur, en aval du carburateur. L'ouverture pratiquée dans ce disque détermine avec précision le temps d'admission des gaz, indépendamment de la course du piston. Il en résulte la possibilité d'opter pour un diagramme asymétrique par rapport au PMH, favorable au rendement du moteur… au prix d'une complexité supérieure.

▶ « Ne cherchez plus, le meilleur compromis en matière de partie-cycle, vous l'avez sous vos yeux. »

▼ *Le contacteur est sur la patte de phare, alors que les japonaises l'avaient toutes entre les deux compteurs.*



MOTOBÉCANE 125 LT3

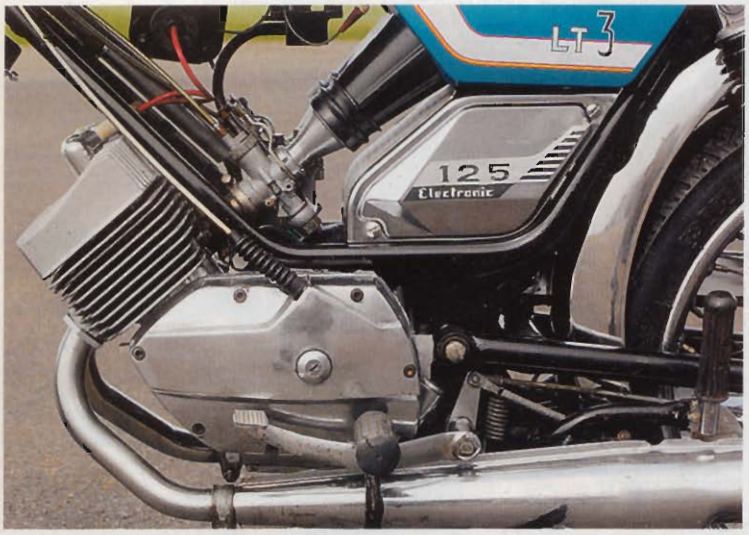
Et vive la moto française

Une plume, la Kawa ? Laissez-moi rire. Ma 125 LT3 pèse 92 kg à sec et c'est un twin ! Allez, je le dis tout net, la Motobécane a souffert d'un chauvinisme inversé, anti-français. Car, objectivement, elle cumule un ensemble de qualités qui en font au moins l'égale des ténors de la catégorie.

Sa partie-cycle est, de loin, la meilleure de toutes. Son cadre forme un double-berceau supérieur auquel est suspendu le moteur, une solution qui lui confère une excellente rigidité. A l'avant, la fourche Ceriani offre une précision de guidage incomparable. Matez un peu le diamètre des tubes ! A l'arrière, les combinés Telesco remplissent parfaitement leur office, les concurrentes ne pouvant en dire autant. Enfin, ses jantes sont en 17 pouces bien avant que cela ne devienne la norme. Résultat, ma Tobec' est agile, maniable. La position en selle est confortable et l'on peut attaquer en toute confiance à son guidon. On a la sensation de chevaucher une cylindrée supérieure, tant le cadre est rigide. En plus, elle freine remarquablement bien grâce à son disque Grimeca… à commande hydraulique, lui.

Le moteur, ensuite. C'est le seul à offrir un allumage électronique et à délivrer 16 vrais chevaux Din dans cette version 1977 ! Au-dessous de 5 500 tr/min, ce n'est pas un modèle de souplesse, mais elle se montre quand même beaucoup moins creuse que la Suzuki à bas régime. Un trou entre deuxième et troisième oblige à tirer les intermédiaires alors que les rapports suivants sont idéalement rapprochés, permettant ainsi une utilisation optimale sur la route. A ce sujet, la boîte à verrouillage interne n'est pas aussi mauvaise que l'on a bien voulu le dire à l'époque. Le sélecteur à droite (il passera à gauche en 1978) demande une certaine habitude, la sélection se montre un peu lente, mais elle est précise. Le "plumitif" de service qui a essayé ma machine durant cette séance photo m'a avoué qu'il n'avait détecté aucun point mort, ni raté aucune vitesse. C'est une preuve, ça, non ?

Reste sa ligne et ses accessoires. Dans ces deux domaines, Motobécane a beaucoup progressé avec sa LT3… sans totalement combler son retard. La clé de contact est restée sur la patte de phare droite, l'ensemble compteur-compte-tours Hu-



▲ *Les carburateurs Gurtner ne valaient peut-être pas les Mikuni, mais l'allumage électronique était un vrai plus.*

POUR

- Performances
- Tenue de route
- Confort de conduite

CONTRE

- Carburation capricieuse
- Déficit d'image
- Sélection lente

▲ *L'allusion était claire, mais les publicités agressives n'ont pas suffi. L'arrivée de la cylindrée 80 a torpillé le twin français.*

▲ *Le tube de chicane qui sort généreusement était typique des Tobec', l'esthétique laisse à désirer.*

ret a renoncé à sa décoration bariolée, mais conserve une fiabilité aléatoire. Mais franchement, doit-on privilégier l'accessoire sur l'essentiel ? Non. Pour moi, son seul vrai défaut se résume à ses carburateurs Gurtner (à titiller avant le démarrage), difficiles à régler. Avec une bonne paire de Mikuni, la concurrence n'aurait eu aucune chance !

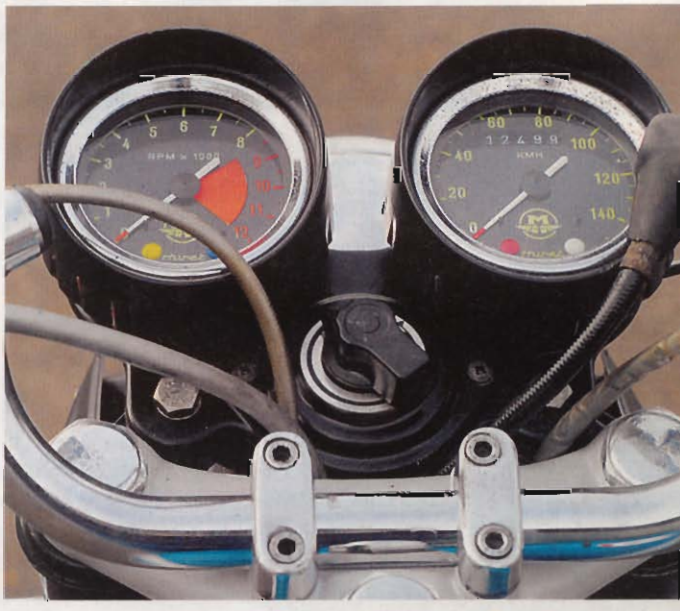
PIONNIER DE L'ÉLECTRONIQUE

Si Motobécane accusait du retard sur ses concurrents dans certains domaines, il en est d'autres où la marque française était très en avance sur son temps. Dès 1969, la 125 DC devint ainsi la première moto de série à bénéficier d'un allumage électronique intégral de type CDI. Pour comparaison, la Honda 125 T restera fidèle aux rupteurs jusqu'en 1983 !

Sur la Motobécane, un capteur détecte le point d'avance (sans contact, donc sans usure mécanique) et un bloc électronique se charge ensuite de provoquer la décharge du condensateur dans la bobine d'allumage via un thyristor.

▲ *Petite, trapue, légère, rigide, avec des roues de 17 pouces, le cadre de la petite française était bien mieux fichu que ceux de la concurrence.*

▶ *Les voyants dans les compteurs sont invisibles au soleil, mais aujourd'hui l'essentiel n'est pas là.*



POUR

- Esthétique
- Maniabilité
- Performances

CONTRE

- Amortisseurs arrière
- Moteur très pointu
- Consommation

▶ *Pour avancer, il faut être en permanence au voisinage de la zone rouge, sinon mieux vaut ne pas être pressé.*

▲ « C'est la plus belle, et en plus, c'est elle qui freine le mieux. Je ne vois pas où est le problème. »

SUZUKI GT 125

Calife à la place du calife

Raaah, l'autre, avec sa Tobec'. Sa machine fume tellement qu'il lui manque juste des fumigènes blanc et rouge pour qu'il nous rejoue la grande parade de la Patrouille de France ! Honnêtement, ma Suzuki GT, c'est autre chose. Visez cette esthétique au raffinement tout oriental, ces accessoires de bonne qualité, cette finition exemplaire. Et ces couleurs, ces chromes. On dirait un gros jouet. Elle est arrivée sur le marché en 1974. D'emblée, son esthétique a filé un coup de vieux à la Yamaha, c'est tout dire. Il faut reconnaître qu'elle a tout d'une grande, d'une vraie moto "classieuse", avec ce bicylindre aux dimensions flatteuses qui en impose pour sa cylindrée. Merci, le Ram Air System ! Encore aujourd'hui, les teenagers de l'époque ne s'y trompent pas. C'est ce modèle qu'ils continuent d'apprécier, bien plus que les versions suivantes avec leurs culasses tristement banales. Sur cette machine, même la ligne d'échappement est particulièrement réussie. Quant à son bruit à l'accélération, que dis-je, son feulement harmonieux, il fait aujourd'hui encore se retourner toutes les têtes. Grisant !

En ville, ma petite Suzie achève de conquérir les cœurs. La position en selle est relax, les commandes tombent parfaitement et, avec son empattement court et son grand guidon, elle se révèle extrêmement maniable, beaucoup plus polyvalente que la Yamaha, par exemple. L'embrayage est doux et progressif, la sélection des rapports ferme, mais précise.

OK, son moteur n'est pas très souple (Ndlr : en fait, y'a rien en dessous de 7 000 tr/min !). Mais quel plaisir de tirer les régimes, de profiter de son caractère rageur ! A l'accélération, la GT fait d'ailleurs jeu égal avec la Yamaha. Elle affiche aussi l'une des meilleures vitesses de pointe de sa

▲ *Elle n'est pas plus grosse que les autres, mais elle en donne l'illusion.*

▲ *Pour attirer les minettes à la sortie du lycée, sûr que la GT avait pas mal d'atouts de son côté.*

◀ *Un argument commercial plus qu'un avantage technique, le Ram Air System faisait "sérieux".*

catégorie... Même si celle-ci est parfois dure à tenir en raison d'une cinquième un peu longue. Sur route, sa boîte de vitesses avoue en effet un trou entre le quatrième et le cinquième rapport. Bah, une raison de plus pour la cravacher puisqu'elle adore ça !

En ce qui concerne la partie-cycle, la Suzuki n'a rien à envier non plus à ses concurrentes. Sa fourche n'attire aucun commentaire et, si ses suspensions arrière sont mal amorties, elle n'est pas la seule à devoir s'en plaindre. Certains lui ont également reproché une garde au sol insuffisante, mais ça, c'est surtout en duo.

Enfin, avec son frein à disque à étrier double-piston, son freinage se montre d'une efficacité redoutable. Alors, au bout du compte, qu'importe qu'elle consomme un peu plus que la Yamaha.

RAM AIR SYSTEM

La mécanique de la GT reste classiquement refroidie par air mais la marque l'a dotée, comme ses grandes sœurs, d'une circulation d'air forcé baptisée "Ram Air System".

Cette exclusivité Suzuki de l'époque visait à améliorer le refroidissement du moteur grâce à l'adoption d'une forme particulière pour la culasse, coiffée d'une jolie plaque chromée. Si le dispositif s'est avéré efficace pour refroidir le cylindre central des 380 et 550 GT trois-cylindres, sur la 125, son intérêt majeur était d'ordre esthétique. Le modèle adoptera d'ailleurs une culasse monobloc dès le millésime 1978.

YAMAHA 125 RDX

Méfiez-vous des imitations

"La Yamaha par ci, la Yamaha par là", il m'amuse le "Suzukiste" avec ses comparaisons incessantes. Après toutes ces années à dominer sa catégorie de la tête et des épaules, ma 125 RD restait LA référence, un point c'est tout… Elle n'avait pas besoin de se mesurer à quiconque. Au fil des ans, elle a fait fructifier son expérience et n'a cessé de se bonifier pour asseoir sa suprématie. Première à proposer un frein avant à disque à commande hydraulique dans le courant de l'année 1973, elle était toujours la seule à offrir une admission par clapets cinq ans plus tard, alors qu'elle adoptait en prime les roues à branches cette même année 1978.

Luxueuse et racée, élégante et sportive, avec une pointe d'agressivité bienvenue (moteur noir, selle à dosseret…), ma Yam' a toutes les armes pour séduire. Je sais. Beaucoup préfèrent le réservoir en goutte d'eau des premières RD. Moi, je défends les angles du modèle 1976 et des suivants. Là encore, Yamaha montrait son avance. La marque rompait avec les années 70 et préparait les années 80 avant les autres. Et avec cette décoration calquée sur celle de l'écurie usine US, au guidon de ma RDX, l'ombre de Roberts n'est jamais bien loin !

La position en selle est la plus sportive de toutes, le guidon semble même placé un peu bas par rapport à l'assise… Et alors ? Comme ça, on est tout de suite dans l'ambiance !

Ce petit twin deux-temps réussit la gageure d'être à la fois souple et puissant. Tous ne peuvent pas en dire autant ! Grâce à son admission par clapets, il se montre coupleux à mi-régime et accepte de reprendre à 4 000 tr/min sans engorger. Vers 5 000, il se réveille franchement et de 7 à 9 500 tr/min, ses accélérations sont étonnantes. Le bicylindre pousse fort pour sa cylindrée, dans un long miaulement réjouissant.

La boîte de vitesses s'accorde parfaitement avec ce moteur plein de brio. Le premier rapport est court, mais les rapports supérieurs idéalement rapprochés. La cinquième tire toutefois un poil long… si son pilote n'a pas mon gabarit jockey.

Côté tenue de route, ma petite Yam' se montre franche, précise et stable. Le confort souffre du tarage un peu trop ferme des ressorts de combinés arrière et, pour la même raison, elle bouge un peu sur mauvais revêtement. Mais globalement, elle se montre sécurisante en toute circonstance… D'autant que son freinage à disque s'avère de tout premier ordre.

Bref, voilà un engin aussi homogène qu'amusant. Alors, vraiment, je ne vois aucune raison de préférer une copie à cet excellent original !

▶ « Laissez tomber ! La Yam a su conserver son avance technique et esthétique, inutile de revenir là-dessus. »

▼ Patrick Pons en personne, le pilote Sonauto, vantait les mérites de la petite RDX.

◀ *La décoration à la Roberts et le dosseret de selle (très fragile) marquèrent un tournant dans le design Yamaha.*

▼ *A partir des régimes moyens, les clapets permettent d'avoir de meilleures reprises par rapport à la concurrence.*

▲ *Un voyant de niveau d'huile deux-temps, c'était peu courant à la fin des années 70 et pas forcément un luxe.*

◀ *Une place pour chaque chose, les liaisons électriques encliquetées, la sonde dans le réservoir d'huile et de la finition haut de gamme.*

UNE LONGUEUR D'AVANCE

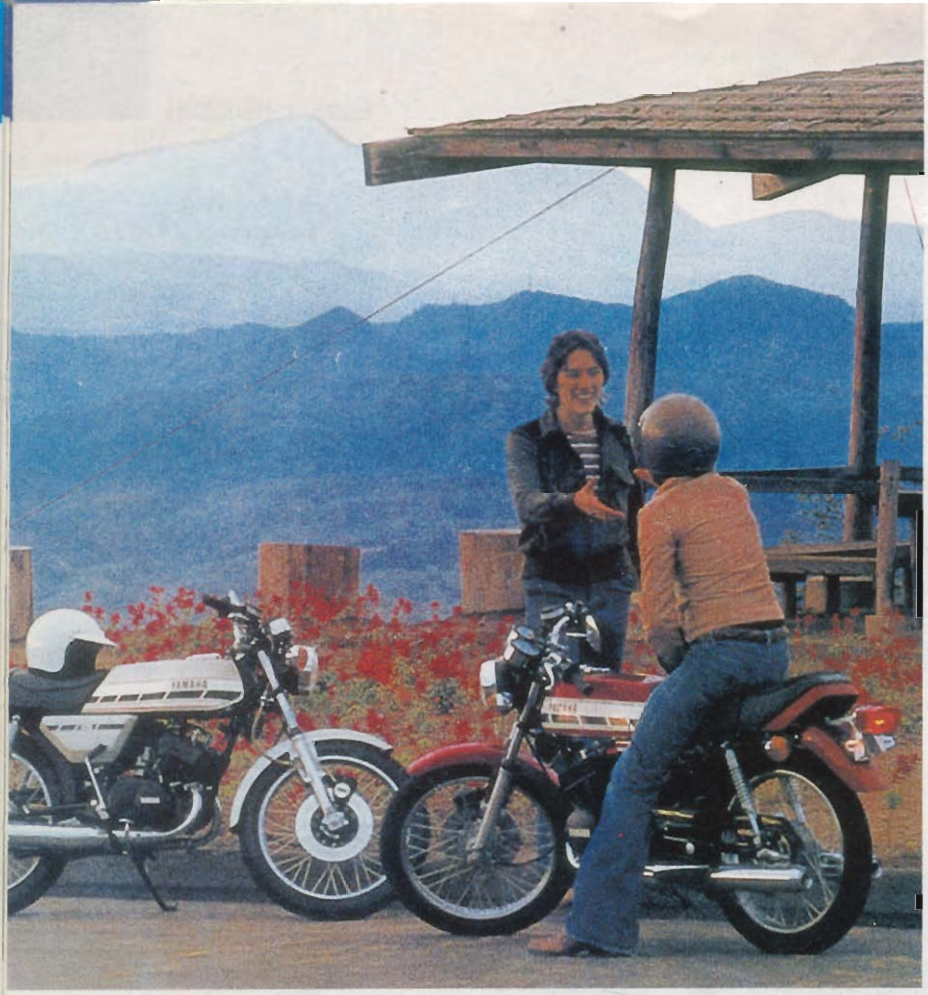
Tout au long de sa carrière, le twin Yamaha a su conforter sa position de leader de la catégorie grâce à des innovations reprises tôt ou tard par la concurrence. Ainsi, notre machine d'essai était la seule à bénéficier, outre son système de clapets à l'admission, d'un témoin de niveau d'huile au tableau de bord fort utile et de clignotants à rappel automatique.

POUR

- Performances
- Homogénéité
- Souplesse moteur

CONTRE

- Amortisseurs arrière durs
- Position de conduite
- Confort perfectible



Règles du jeu fluctuantes

Comme les "Bicyclettes à Moteur Auxiliaire" (BMA) qui l'ont précédée, la catégorie 125 est une pure création administrative. Elle n'a cessé d'évoluer en fonction des réglementations successives... Pour le meilleur et pour le pire. Retour sur plus de 60 ans d'une histoire en dents-de-scie.

La catégorie "vélomoteur", dont la cylindrée maximale est portée de 100 à 125 cm³, voit officiellement le jour en juin 1943 (importée d'Allemagne !). D'emblée, elle est soumise à l'obligation d'immatriculation (et de carte grise) mais, en contrepartie, elle s'affranchit d'une quelconque limitation de vitesse ou de puissance. Dès 1946, les 125 à vocation utilitaire commencent donc à fleurir dans les catalogues des constructeurs, petits et grands. Au sortir de la guerre, les besoins en locomotion sont énormes. En 1953, le parc de "vélomoteurs" est déjà estimé à 750 000 exemplaires. Ce premier âge d'or s'avère pourtant de courte durée. Vers le milieu des années 50, la demande chute rapidement.

Dans un premier temps, l'engouement pour le scooter explique cette désaffection mais, bientôt, tous les deux-roues 125 cm³ sont touchés par plusieurs facteurs qui se cumulent. D'abord, il est de plus en plus question d'un permis. En 1958, c'est chose faite. Aucune épreuve pratique n'est requise, mais il devient obligatoire de réussir une épreuve de code pour accéder au permis A1 à partir de 16 ans (accessible de plein droit aux possesseurs du permis B). Viennent ensuite, pêle-mêle, le développement du marché de l'occasion, l'avènement du cyclomoteur, la démocratisation de l'automobile, la guerre d'Algérie, l'assurance obligatoire, et puis, coup de grâce, le port du casque obligatoire à partir de 1962.

Du sang neuf

La catégorie 125 tombe alors en désuétude pendant presque une décennie. Les Japonais réussissent à lui donner un nouveau souffle en mettant sur le marché des modèles modernes et raffinés. Ces machines amorcent un virage à 180° de la moto utilitaire vers la moto plaisir.

En 1968, Honda et Yamaha investissent timidement le territoire français avec, respectivement, la 125 MK2 et l'YAS1. La première est une quatre-temps, l'autre une deux-temps. Mais toutes les deux sont des bicylindres à cinq rapports qui revendiquent 15 ch et portent en germe tous les atouts pour lancer la vogue des 125 sportives. Cette première année, leur diffusion est encore confidentielle, mais la montée en puissance est rapide. Dès 1969, l'YAS1 assure 58 % des ventes de Yamaha avec 1 093 unités commercialisées tandis que la 125 MK3 devient également le modèle Honda le plus vendu en France avec 1 650 exemplaires. Et ce n'est là qu'un début ! De 1972 à 1976, Honda écoulera 32 000 K5 et Yamaha diffusera quasiment le même nombre de ses 125 twins (AS3 puis RD).

Parallèlement, la marque aux trois diapasons a défriché très tôt un nouveau terrain avec l'AT1 de 1969 qui a initié le phénomène "trail-bike". Le genre atteint son apogée avec la 125 Yamaha DTMX lancée en 1977. Avec 14 000 exemplaires vendus dès sa première année de commercialisation, 21 000 l'année suivante et près de 24 000 en 1979, la DTMX devient le best seller incontesté de la catégorie 125.

Plus globalement, au milieu des années 70, les 125 représentent environ 75 % du total des immatriculations de deux-roues et, en 1977, les ventes de 125, tous modèles confondus, flirtent avec les 100 000 exemplaires !

Tel le phénix...

Malheureusement, ce climat euphorique prend subitement fin courant 1980 quand une nouvelle loi vient frapper la catégorie 125 en plein cœur. A compter du 1er mars, la licence A1 n'autorise plus que la conduite de 80 cm³ (bridés à 75 km/h) et les 125 basculent dans la classe 80 à 400 cm³, qui nécessitent un véritable permis. Seuls les détenteurs des permis B ou A1 antérieurs conservent leurs droits. Les conséquences de cette modification de la réglementation sont immédiates. Le marché s'effondre. Pour illustration, en 1982, Yamaha n'écoule plus que 2 118 exemplaires de son modèle phare (la DTMX)... Soit une chute des ventes de 91 % !

En 1985, une nouvelle formule de permis amorce un timide retour en arrière. Limitées à 13 ch, les 125 redeviennent une catégorie à part entière, accessibles à l'âge de 17 ans, avec le permis motos légères (AL). Mais il faut attendre juillet 1996 pour voir la catégorie véritablement renaître de ses cendres. L'équivalence avec le permis auto et l'accession dès 16 ans sont rétablies en vertu de l'harmonisation des législations européennes et le nombre d'utilisateurs est multiplié par deux en l'espace de trois ans. En 1999, les 125 représentent de nouveau la moitié des deux-roues commercialisés.

▼ *La Motobécane 125 est présentée en 1969. Elle ressemble à une utilitaire et fonctionne au mélange alors qu'elle possède un allumage électronique et des cylindres chromés durs.*

▲ *Dès 1978, la CB 125 T2 succède à la Honda CB 125 T. Elle s'en différencie par sa décoration, ses coloris, un nouvel étrier de frein, et surtout par ses roues Comstar.*

▼ *Avant la KH, Kawasaki avait déjà dans sa gamme la Touring, un mono deux-temps à admission par distributeur rotatif. Mais cette 125 n'était en fait qu'une 100 cm³ quine développait que 11,5 ch.*

▼ *La première version de la Suzuki GT 125 date de 1974. On la reconnait à son disque de frein côté droit et à ses monogrammes en relief.*

Évidemment, les machines ont bien changé entre-temps et les nouveautés coréennes ou japonaises s'y taillent la part du lion. N'empêche, "nos" 125 des années 70 ressortent des garages, souvent aux mains de nos enfants qui nous en disputent maintenant le guidon. Et ça fait drôlement plaisir de les entendre de nouveau vrombir pleine de vie, non ?

ÉVOLUTION

HONDA CB 125 T

1977 : CB 125 T. Rouge, orange, grise, bleue et noire. Jantes à rayons.
1978 : CB 125 T et CB 125 T2. Rouge, blanche, grise, bleue et noire. Nouvel étrier de frein et nouvelle décoration, jantes à branches Comstar sur T2.
1981 : CB 125 T2. Nouvelle décoration de réservoir.
1983 : CB 125 TD. Démarreur électrique, disque avant à commande hydraulique, suspension Pro-link, circuit 12 volts, nouvelles jantes, nouvel équipement avec phare carré, couvre-culasse plus anguleux.
1988 : CB 125 TD J. Deux carburateurs à dépression, puissance baissée à 15 ch.
1989 : Arrêt de commercialisation

YAMAHA RD 125

1973 : RD 125. Rouge ou bleue. Large bande de blanche et noire. Admission à clapets, frein avant à disque en cours d'année.
1974 : RD 125. Rouge ou bleue. Nouvelle décoration avec fin filet noir et blanc, combinés à ressorts apparents en cours d'année.
1975 : RDX 125. Grise, verte, rouge ou bleue. Larges bandes noires bordées de blanc, caches latéraux sans prises d'air enjoliveurs, monogrammes peints, pots plus volumineux.
1976 : RDX 125. Rouge, grise, jaune, verte, noire ou bleue. Bandes blanches et pointillés noirs, moteur entièrement noir, nouvel habillage aux formes anguleuses, maître-cylindre de frein rectangulaire, garde-boue peints.
1977 : RDX 125. Rouge, grise, jaune, verte, noire ou bleue. Bandes plus fines, garde-boue chromés.
1978 : RDX 125. Blanche avec bande hachurée rouge. Repose-pieds passager suspendus, étrier de frein derrière la fourche, roues à bâtons.
1980 : RDX 125. Noire, blanche, bleue. Nouvelle décoration style 350 RDLC.
1981 : RDX 125. Rouge. Identique au modèle 1980 sauf roues à rayons.
1982 : RDX 125. Gris métallisé. Retour aux jantes à bâtons.
1983 : Arrêt de commercialisation en fin d'année.

SUZUKI GT 125

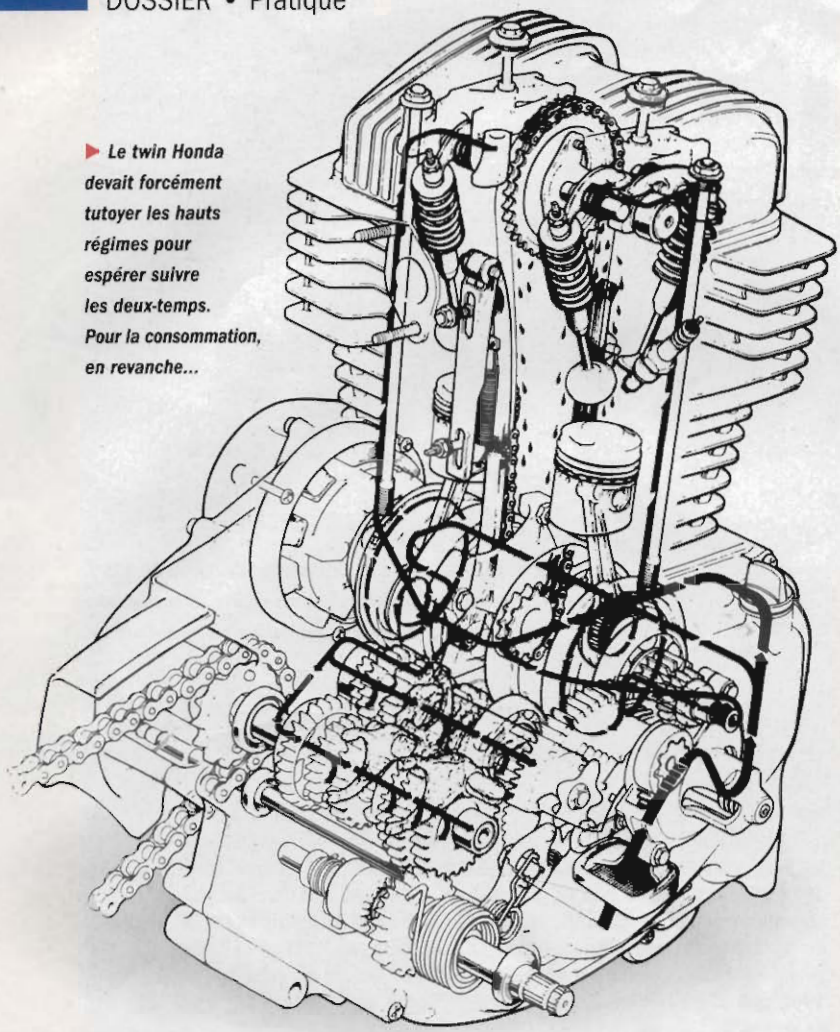
1974 : GT 125 L. Bleu métallisé, argent ou orange. Frein avant à disque côté droit, monogrammes en relief sur les caches.
1975 : GT 125 M. Monogrammes adhésifs.
1976 : GT 125 A. Rouge, argent ou bleu métallisés. Instruments métal, amortisseurs à ressorts apparents.
1977 : GT 125 B. Bleu, rouge ou blanche. Cadre différent, nouvelle selle avec serrure modifiée, pattes de phare, cuvelage et caches latéraux noirs, nouveaux clignotants, liserés de réservoirs plus fins.
1978 : GT 125 C et GT 125 EC. Disque de frein côté gauche, disparition du Ram Air System, nouvel habillage avec décoration différente. Roues à branches sur modèle EC.

MOTOBÉCANE 125 LT3

1976 : Verte, orange ou bleu ciel.
1977 : Bleu turquoise.
1978 : Nouveau boîtier de sélection avec sélecteur à gauche, kick repliable, puissance ramenée à 13 ch.
1979 : Orange, verte et surtout bleu de France (type LT3 Coupe).
1980 : Cadre, réservoir, garde-boue avant et caches latéraux gris métallisé avec décoration rouge et jantes à bâtons. Ultime et rare déclinaison.

KAWASAKI KH 125

1977 à 1979 : Orange ou bleu marine. Pas d'évolution notable.



Le twin Honda devait forcément tutoyer les hauts régimes pour espérer suivre les deux-temps. Pour la consommation, en revanche...

Rouler en 125 des "seventies"

Exceptée la Kawa qui resta confidentielle, les 125 de ce dossier ont connu le succès. On peut ainsi se faire plaisir pour une somme modique... A condition de respecter quelques principes de base.

A moins d'être attaché à un modèle précis, pas besoin de traverser le pays pour conclure une transaction. Le bouche à oreille, les petites annonces ou les bourses constitueront un bon moyen pour trouver votre bonheur.

Mais attention, ces machines sont des sportives et ont attiré une clientèle souvent jeune et avide de sensations. Bref, elles ont fréquemment subi les pires traitements. Elles ne sont pas si rares, et vous pourrez voir ailleurs si la première n'est pas la bonne.

Evaluez l'usure de la machine convoitée et méfiez-vous de celles qui ont été "bidouillées". Si vous souhaitez une machine en état d'origine, renseignez-vous auparavant pour déceler les fréquents panachages de pièces entre millésimes successifs. N'hésitez pas à adhérer à un club. Sa documentation, les conseils de ses membres (et ses petites annonces !) vous seront forcément d'un grand secours

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	MOTOBÉCANE 125 LT3	SUZUKI GT 125	YAMAHA 125 RDX
ARCHITECTURE-MOTEUR	Bicylindre deux-temps		
DISTRIBUTION	Par la jupe du piston		
CYL. (alésage x course)	124 cm³ (43 x 43 mm)		
RAPPORT VOLUMÉTRIQUE	10 à 1	6,8 à 1	
PUISSANCE (ch.à tr/min)	16 à 8 500	16 à 9 500	15,6 à 9 000
COUPLE (mkg à tr/min)	1,3 à 8 000	1,3 à 9 000	1,29 à 8 000
CARBURATEUR	2 Gurtner SP Ø 19 mm	2 Mikuni Ø 18 mm	2 Teikei Ø 18 mm
ALLUMAGE	Electronique 6 V	Batterie-bobine 12 V	
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile		
BOÎTE DE VITESSES	5 rapports au pied droit	5 rapports au pied gauche	
TRANSMISSION SECONDAIRE	Par chaîne à l'air libre		
CADRE	Double-berceau avec moteur suspendu	Simple-berceau dédoublé	Simple-berceau interrompu
SUSPENSION AVANT	Fourche télescopique hydraulique		
SUSPENSION ARRIÈRE	Oscillante à combinés réglables		
FREIN AVANT	Disque hydraulique Ø 260 mm	Disque hydraulique Ø 245 mm	
FREIN ARRIÈRE	Tambour Ø 130 mm	Tambour Ø 140 mm	Tambour Ø 130 mm
PNEUMATIQUE AV. / AR.	2.75 x 17 / 3.00 x 17	2.75 x 18 / 3.00 x 18	
CAPACITÉ ESSENCE	13 l	10 l	11,5 l
POIDS À SEC	92 kg	108 kg	110 kg
VITESSE MAXIMALE	Environ 120 km/h		
PRIX EN 1977	5 733 F	5 801 F	5 630 F
COTE ACTUELLE	de 300 à 1 500 €		
DANS ML NUMÉRO	73, 163	118	96, 125

Faites causer la mécanique

Une fois l'examen visuel effectué, démarrez le moteur et écoutez attentivement. Evitez les mécaniques qui ferraillent, celles dont les ronflements de roulements du vilebrequin ou les claquements de pistons trahissent la fatigue. Les bicylindres tournent à des régimes élevés et il faut s'attendre à une usure relativement rapide du haut-moteur. Un réalésage à 25 000 km n'a rien d'exceptionnel sur un twin de cette cylindrée.

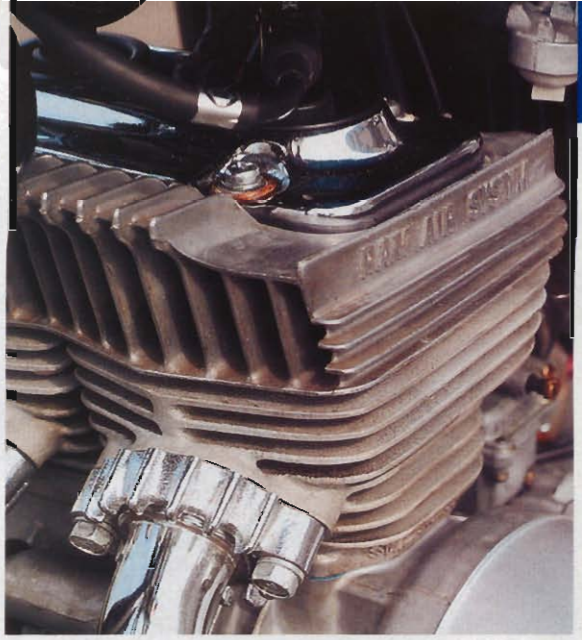
Le soin accordé à la lubrification est essentiel : vidange très régulière pour la Honda, utilisation d'une huile deux-temps synthétique de bonne qualité pour les autres.

Sur les deux-temps, contrôlez le bon réglage du débit de la pompe à huile. Selon Thierry, le propriétaire de la Tobek, environ 75 % des LT2 et LT3 graissent mal à bas régime à cause d'une pompe à huile déréglée !

En raison des régimes soutenus par ces mécaniques, accordez le plus grand soin aux réglages. L'allumage confié à des rupteurs (sauf sur la Motobécane !) mérite une inspection périodique et la carburation exige une vérification régulière avec une synchronisation des (deux) carburateurs.

Sur les deux-temps, l'étanchéité du bas-moteur, assurée par des joints à lèvres, exerce une influence déterminante sur le rendement. Après une longue période d'arrêt, ils seront à changer à coup sûr. A l'inverse, sur l'unique quatre-temps, la puissance réside dans la culasse. Après une immobilisation prolongée, contrôlez les compressions et intéressez-vous à l'état des soupapes et de leurs guides.

Selon les marques, la disponibilité des pièces va de bonne (Motobécane) à mauvaise ou très mauvaise (Kawasaki). Comme d'habitude, ce sont les pièces d'habillage qui sont les plus difficiles à trouver. Ne comptez guère sur les réseaux officiels et privilégiez les clubs et les spécialistes des marques en question. Pensez aux anciens concessionnaires qui détiennent parfois des trésors, aux casses moto et aux bourses qui permettent d'acquérir des épaves à prix raisonnable. Enfin, si vous êtes équipé, ne négligez pas Internet, le meilleur y côtoie le pire.



▶ ***La fameuse culasse Ram Air System de Suzuki fut aussi à la mode sur la 125, argument sans doute plus commercial que technique.***

De la bonne occasion à l'état concours, il y a une marche parfois difficile à franchir. Evaluez toujours les frais de remise en état et ne perdez jamais de vue que restaurer à neuf une 125 achetée en épave n'est absolument pas rentable. Une réfection des chromes et de la peinture sur l'une de ces machines atteint déjà quasiment sa valeur de revente éventuelle. Alors, s'il s'agit de la moto de votre père, soit, mais dans le cas contraire, orientez plutôt vos recherches vers une machine plus chère, mais en meilleur état. Acheter une moto "nickel" à un professionnel s'avère souvent un choix moins onéreux qu'on pourrait le croire de prime abord !

FICHE TECHNIQUE

HONDA CB CB 125 T	KAWASAKI KH 125
Bicylindre quatre-temps 1 ACT (chaîne)	Monocylindre deux-temps Par distributeur rotatif
124,7 cm³ (44 x 41 mm)	124 cm³ (56 x 50,6 mm)
9,4 à 1	7,7 à 1
16,5 à 11 500	13,5 à 7 000
1,04 à 10 500	1,43 à 6 500
2 Keihin Ø 22 mm	1 Mikuni Ø 24 m
Batterie-bobine 6 V volant magnétique	
Multidisque dans l'huile	
5 rapports au pied gauche	6 rapports au pied gauche
Par chaîne à l'air libre	
Simple-berceau interrompu	Double-berceau
Fourche télescopique hydraulique	
Oscillante à combinés réglables	
Disque mécanique Ø 197 mm	Disque mécanique Ø 240 mm
Tambour Ø 130 mm	Tambour Ø 110 mm
2.75 x 18 / 3.00 x 18	
11,5 l	
120 kg	98 kg
Environ 120 km/h	
5 170 F	4 704 F
de 300 à 1 500 €	
-	-

BON À SAVOIR

- *Sur tous les modèles, si vous n'êtes pas un obsédé de la vitesse de pointe, n'hésitez pas à raccourcir la démultiplication finale, vous y gagnerez en agrément de conduite au quotidien.*
- *La Kawasaki doit une bonne partie de son tempérament à son alimentation par distributeur. Surveillez l'état de son disque rotatif qui s'use avec le temps.*
- *Sur la Honda, n'oubliez pas de procéder régulièrement au réglage de la tension de sa chaîne de distribution et à son remplacement si elle continue de se montrer bruyante.*
- *Attention aux segments en L montés sur certaines Yamaha et Motobécane. Si vous ne les remplacez pas assez tôt, leur usure provoquera immanquablement une casse moteur.*
- *Avant d'acheter une Motobécane, prenez la précaution de vérifier que tous ses rapports passent bien, la boîte étant un point délicat de cette machine.*
- *Toujours sur la Motobécane, en cas de remplacement, montez impérativement des cages à aiguilles de qualité sur vos bielles (Doppler, Malossi), pas des cages de "mob" comme cela a été fait parfois dans le réseau.*
- *Si votre deux-temps ne "tire" plus, pensez au décalaminage des échappements, voire à celui du haut-moteur.*

MERCI

De grands mercis à Alain, Christophe, Ghislain (Seventy's Motos pour la Yamaha, tél. 02 37 66 24 75), Sauveur (tél. 06 63 38 66 85 pour les pièces de Suzuki) et Thierry. Et un grand merci à l'aérodrome de Beynes pour son accueil. L'aérodrome de Beynes, spécialisé dans le vol à voile, est dans les Yvelines (78) à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Plaisir (tél. 01 34 89 10 05, fax 01 34 89 35 27 et www.cab.asso.fr).