

ET SI C'ETAIT LE BONHEUR ?

Engoncés dans leur image Dakar, et leur démesure, les gros trails ont peu à peu perdu de leur polyvalence en faisant la part belle aux aptitudes routières, au détriment de l'agilité en T.T.

A l'autre bout, les 125, très agiles en T.T., mais forcément limitées en puissance. Alors, la corde ? le gaz ? Non, car voici les nouveaux trails mid-size, 200 cm³ deux-temps chez Kawa et Yam, et 250 cm³ quatre-temps chez Honda. Un véritable retour au péché originel : des trails légers, agiles et sportifs.

Et si c'était le bonheur ?



Dans ce marché qui fonctionne sur des « étiquettes », les trails de moyenne cylindrée (350 XT, 240 RH, 200 MTX) n'ont jamais eu le succès escompté. Coincés entre les 125 — considérées, à tort, comme des motos de lycéens — et les big trails dont l'image n'a cessé de s'aérer du mythe africain, les trails de moyenne cylindrée étaient considérés comme des « sous-produits ». Conscients de cela, les constructeurs leur ont forgé une autre image, en marge des têtes de file du marché.

Au programme 89, une redoublante, la Kawasaki 200 KMX, extrapolée du 125 bien connu, la seule à reprendre le flambeau de la pionnière (Honda MTX), et une nouveauté, la Yamaha 200 DTR, elle aussi issue de sa petite sœur la 125. Nous leur avons opposé la 250 Honda NX. Un concept quasiment identique, mais les moyens sont différents, puisqu'on trouve un 250 cm³ quatre temps sur cette mini Dominator.

Auraient pu figurer la 250 Suzuki RH, mais le modèle n'est pas nouveau, et la Cagiva 350 4-T, dont la cylindrée ne correspondait pas et surtout l'écart de prix dissuasif avec les autres. Bon, ceci étant posé, allons-y.

Au repos

Avant d'y aller, on ausculte. Mine de rien, une nouveauté, la DTR, une KMX un peu revue et une NX déjà essayée, mais la répétition a du bon.

Équipement-finition

YAMAHA-KAWASAKI

★★★★

HONDA

★★★

Commençons donc par la grande nouveauté, la 200 DTR. Dérivée de la 125 bien connue (cf MV 167), elle-même dérivée de l'YZ, la 200 DTR n'est pas une 125 avec un gros cylindre. Tout ou presque a été revu. À commencer par les cotes moteur, totalement différentes (donc pas de suralésage) qui, avec 66 x 57 mm, donnent à la fois 195 cm³ et un moteur super carré (favorable aux hauts régimes). Bien sûr, la valve YPVS est toujours là (à propos, quand on met le contact, la valve fait un rapide aller et retour pour éviter de se calaminer, et le bruit que cela fait est une sorte d'invitation au démarrage « Je suis prête », semble-t-elle dire). Toujours au programme, l'admission directe dans le bas carter via les clapets, le gros pot de détente, mais le Mikuni gagne 2 mm et passe ainsi à un diamètre de 28 mm et le taux de compression baisse de 6,2 à 6,4 à 1. Résultat : 33 chevaux et 2,6 kg/m aux régimes respectifs de 6 300 et 5 500 tr/mn. Le châssis est nouveau aussi, bien que reprenant le dessin de la petite sœur. Plus de chasse, un réservoir d'huile intégré dans le caisson de la colonne de direction, un bras oscillant en alu rallongé et renforcé, avouez que c'est différent. Ajoutez-y un nouvel amortisseur, réglable, disposant d'une bonbonne séparée et vous avez une partie-cycle toute nouvelle. Presque, puisque la fourche de Ø 41 mm et les deux freins à disque sont toujours là mais les jantes en acier ont laissé la place à des homologues en alu et l'habillage, identique, s'offre un bleu plus clair semblable à feu l'IT. Inutile de représenter en détail la KMX, essayée dans le n° 168. Un petit résumé tout de même. Les 191 cm³ sont obtenus grâce à un simple réalésage et par rapport au 125, la boîte a été réétagée, ainsi que le diamètre de la roue arrière réduit à 17 pouces. Dans la secousse, les suspensions ont aussi perdu 17 mm de débattement, pour combattre le côté sauteur du 125, et la chasse augmentée, pour les mêmes raisons. On retrouve toutefois le radiateur unique, la valve KIPS et les deux freins à disque.

Au programme 89, quelques mods : les colo-

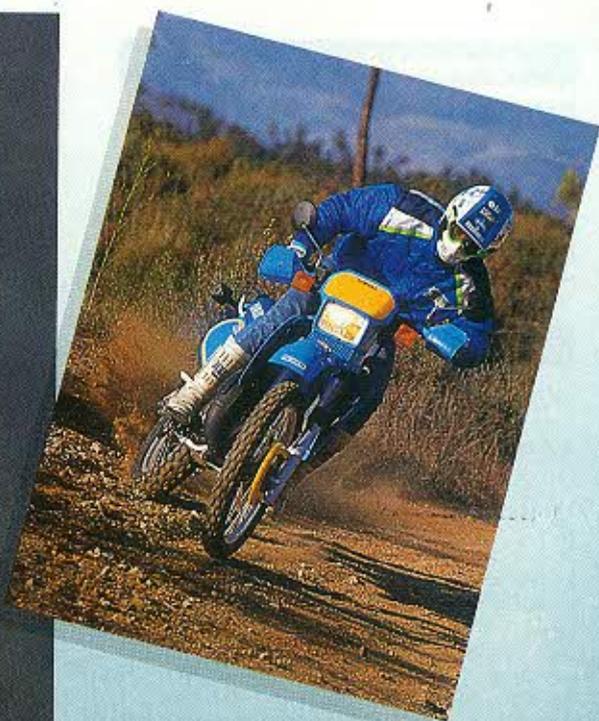


ris, les freins (dont le disque avant est protégé par un capot) et un amortisseur à bonbonne. Les plus perspicaces d'entre vous remarqueront que notre KMX n'avait pas cela. Exact, c'est un modèle 88, le 89 n'est pas encore disponible. Mais comme les mods sont « mineurs » et ne peuvent changer radicalement son comportement, nous avons tenu à l'intégrer, en mâtinant quelquefois des avis trop tranchés sur les points concernés.

Alliez, un bref retour sur la NX 250 (cf MV 170). Autour du petit 4-T de 239 cm³ (double arbre et 4 soupapes) très moderne (refroidissement liquide, cylindre nikasil, démarreur électrique) s'articule une mini partie-cycle sur laquelle se greffe d'un côté une fourche de Ø 37 mm (un peu juste comparé aux 41 mm des autres) et de l'autre un Prolink équipé d'un Showa « bas de gamme » totalement dépourvu de réglages. Deux astuces sur ce châssis, le berceau est interrompu sous le moteur (un sabot en plasti-

que imitation alu essaye de le protéger) et aussi au niveau de la boucle arrière où le gros silencieux fait la jonction du tirant AR de cadre. À propos du silencieux, il n'est pas en alu, il est en tôle, recouvert d'une tôle d'alu. Étonnant, non ? L'habillage, calqué sur la Dominator, est sublime et fourmille de petites astuces. Côté roues, du 19 et 16 pouces AV/AR, en alu, et le freinage est assuré par un disque à l'avant et un tambour à l'arrière.

Poursuivons par les tableaux de bord, tous complets avec des jauges de température d'eau (sauf la NX qui se contente d'un voyant), morobloc sur la Honda, classiques chez Kawa et Yam. Terminons par la finition, exemplaire chez tout le monde, et au bilan, les deux 2-T, mieux équipés, dament le pion à une Honda extrêmement bien finie, mais mal équipée en suspensions ainsi qu'en matériaux quelque peu « cheap » parfois. Un petit handicap que le démarreur seul n'arrive pas à remonter.



Look

YAMAHA-HONDA

★★★★

KAWASAKI

★★★

La Kawa est une belle moto. Mais d'un côté seulement, le gauche, du fait de l'unilatéralité du radiateur. Du « bon côté » c'est très chouette, mais du mauvais, cela donne un petit côté vieillot. Malgré cela, sa robe uniformément verte est, à défaut d'être réellement élégante, très flashy, le silencieux au plus bel effet, bref, tout rappelle la filiation évidente avec les KX de cross.

Si chez Kawa, il y a filiation, chez Yam, c'est encore mieux, la DTR est quasiment une sœur jumelle de l'YZ. Un réservoir court et haut qui descend très bas, des cache-radiateurs surdi-

mentionnés, une selle largement overtank, le moteur gris, le gros pot de détente, tout y est. La DTR est vraiment superbe, surtout dans sa livrée « bleu IT ».

Tout aussi admirable, la Honda joue sur un autre registre. Ici, pas de parenté avec les CR, mais avec la désormais célèbre Dominator, la petite NX reprend le même design élégant, raffiné et fluide, et en prime, ses dimensions réduites en font un petit joujou superbe.

En selle

YAMAHA

★★★★

HONDA-KAWASAKI

★★★

La Yam, la plus haute et la plus imposante, donne, grâce à ses dimensions généreuses, une

position agréable et confortable, surtout que le guidon n'est plus « yamahesque ». Il est enfin bien dessiné, la selle est longue, (appréciable en cas de duo) et bien rembourrée, bref la position est naturelle. On change du tout au tout sur la Kawa. Le guidon est bas, la selle haute par rapport à cet appendice, et on se trouve instantanément penché sur l'avant, en une position qui pousse à l'attaque. Plutôt agréable. Seule ombre au tableau, la selle, pas très large et insuffisamment rembourrée qui, dicit le Chic Type « se creuse, se referme et te bouffe le c... ». Ce n'est pas le cas de celle de la Honda, moelleuse à souhait, seulement le gabarit minuscule du bestiau offre une position agréable mais accroupie, pas vraiment gênante en position assis, mais debout, on a l'impression de chevaucher un moustique. Bon, des positions différentes, globalement bonnes, mais la Yam se détache vers le haut, la Kawa et la Honda étant un peu perfectibles.

200-250

Agrément des commandes

YAMAHA-KAWASAKI

HONDA

★★★★

Rien à dire, tout est parfait : les poignées de gaz, les leviers de frein et d'embrayage, les boîtes, tout est souple, moelleux. Vous n'avez qu'à régler la hauteur du sélecteur et la garde de la pédale de frein. C'est déjà un peu le bonheur !

Pratique

HONDA

★★★★

YAMAHA-KAWASAKI

★★★

Recensons ici tous les petits trucs qui facilitent la vie courante. La Honda profite ici de sa conception récente, orientée vers le « trail sans problème ». Parmi ces trucs, on note la remise à zéro du compteur partiel par « push button », le robinet d'essence très pratique, le porte-bagages assez large, le starter au guidon, ou encore le rappel de clignotant par poussoir et l'antivol couplé au contacteur. Ce même ustensile équipe les DTR et KMX, mais sans être « infonctionnelles », on sent que leur esprit est plus sportif. Encore que le Kawa propose un starter au guidon et une selle qui s'ouvre grâce à la clé de contact, alors que sur la Yam, il faut chercher l'enrichisseur au carbu, et s'armer d'une clé pour virer la selle. Mais cette dernière se rattrape par son orifice de remplissage d'huile situé sur la colonne de direction, facilement accessible.

Bilan : une moto, la Honda, vraiment pensée pour faciliter la vie et deux machines fonctionnelles, mais qui se mettent moins au service de l'utilisateur.

Poids

KAWASAKI

★★★

YAMAHA-HONDA

★★

Ah, ah, le verdict du poids, chiffré sur une balance de fret aérien de l'aéroport de Nice. A ma gauche, la tenante du titre, la KMX, avec 112,5 kg, sans essence, à ma droite, les challengers, la DTR (120,5) et la NX (121,5 kg). Une belle performance de la Kawa qui pèse presque 10 kg de moins que les autres. Pour ces derniers, des progrès à faire.

Mise en route

HONDA

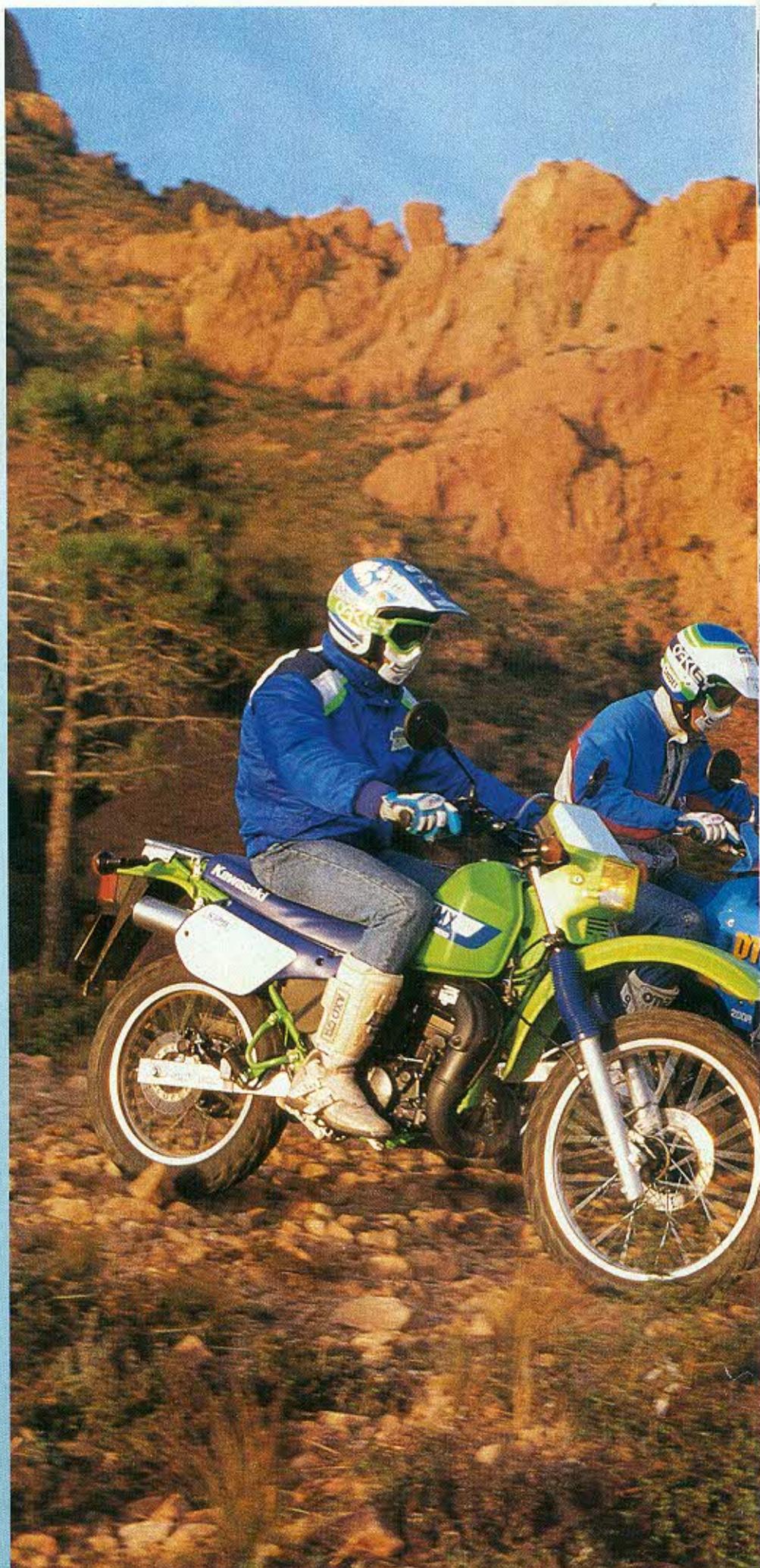
★★★★

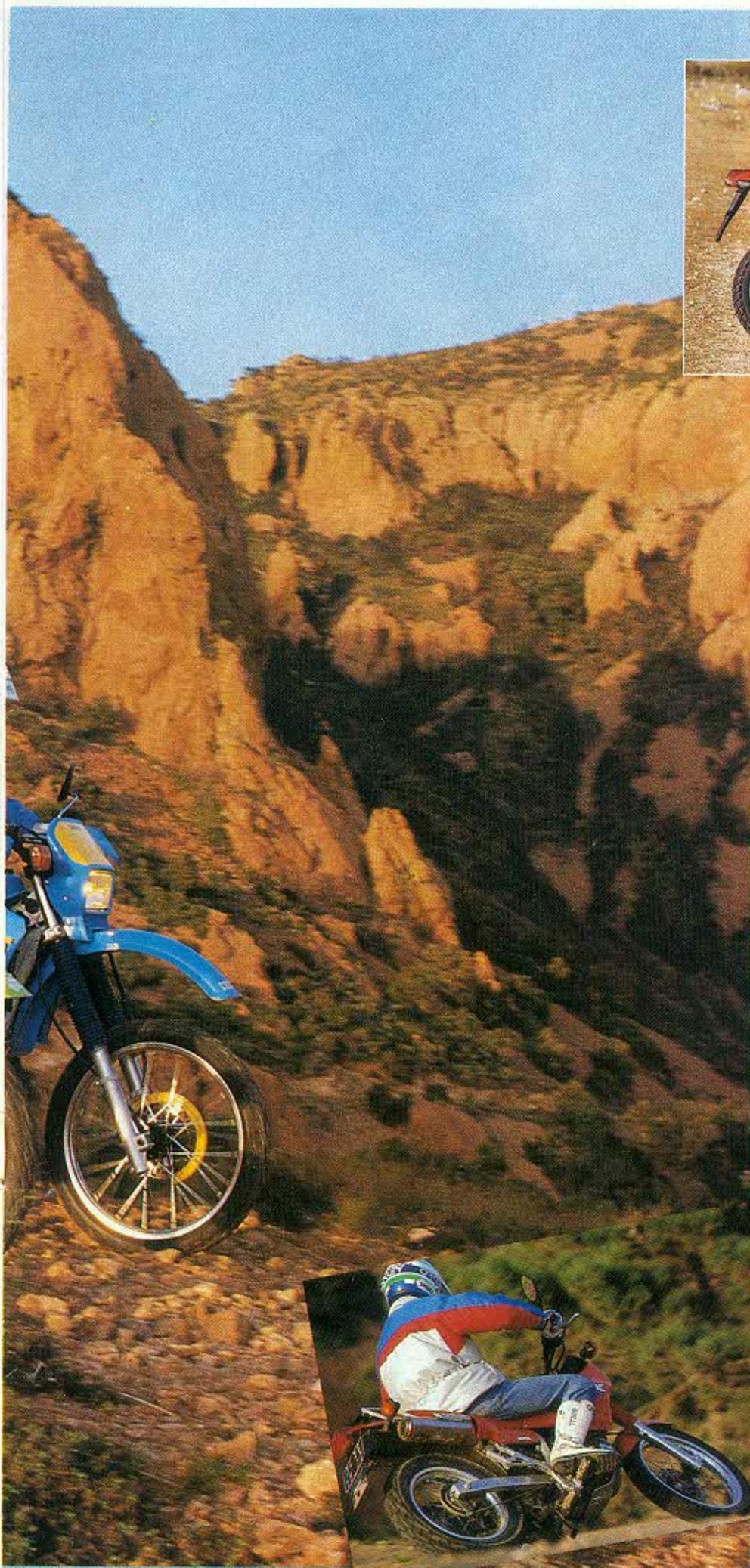
YAMAHA-KAWASAKI

★★★

Pas de miracle, un démarreur est toujours supérieur à un kick, aussi démultiplié et commode soit-il. C'est ce qui se passe ici, la Kawa et la Yam, équipées de kicks, placés à droite, sont très faciles à démarrer : les kicks (celui de la Yamaha est revêtu de caoutchouc) ne sont pas trop hauts, et la compression est facile à dominer. Mais, avec la NX, on appuie sur le bouton magique, c'est forcément mieux.

Un premier bilan qui montre que les deux machines les plus récentes l'emportent au statique. Quoi de plus normal ? La Kawasaki paye sa conception légèrement antérieure, mais elle se défend bien, surtout grâce à son poids plume. Mais la partie était rude face à la Yam, ultra équipée et moderne, et à la Honda, et sa finition d'enfer, qui lui permettrait, sans ce choix douteux de composants, de les mettre d'accord. Mais c'est comme ça et ça ne fait que commencer. Attention, moteur, tout peut changer...





Bitume

Vitesse maxi

YAMAHA ★★★★★

HONDA ★★★

KAWASAKI ★★

Ce n'est pas faute de l'avoir répété, mais certains constructeurs s'obstinent à pourvoir leurs motos de transmissions trop longues. C'est le cas de la KMX. Impossible, sur le plat, d'approcher la limite (10 000 tours) de la zone rouge et de profiter ainsi de tout le potentiel du berlingot. Dommage, et la KMX est tout d'abord passée par la Honda qui lui colle environ 5 bornes, et surtout prend l'avantage dans les faux plats, où son quatre-temps se révèle très endurant. Elle, par contre, prend son régime maxi de 9 000 tours sans rechigner. Et vous l'avez deviné, la DTR surpasse tout ce petit monde en collant 10 bornes à la Honda. La Yam est pourtant lourde et haute (donc elle « prend » plus le vent) mais le moteur a la santé, et sa démultiplication est parfaite : pile en limite de zone rouge sur le plat et carrément 500 tours dedans en descente, sans que le moteur semble agoniser. Causons chiffres : plus de 140 compteurs pour la Yam, ce qui doit faire un bon 135, dans toutes les conditions.

Accélération

YAMAHA ★★★★★

KAWASAKI ★★★

HONDA ★★

On le pressentait, le Yamaha est « fort ». Que ce soit départ arrêté ou en seconde en roulant, la DTR prend instantanément l'avantage dès les premiers mètres et le creuse ensuite inexorablement. Un ton en-dessous, la Kawa. Et pourtant, à la conduite, le 200 KMX est bluffant. Très vif et alerte, il semble plus puissant que le Yam. Mais c'est une impression induite par l'arrivée massive de la cavalerie à mi-régime, avant de chuter à l'approche de la zone rouge. Pour être efficace, il faut surveiller le passage des rapports au meilleur moment.

200-250

Et enfin, la Honda. Son 250 4-T est certes puissant, mais uniquement en haut, et tout au long de la montée régime, c'est linéaire; le NX prend des tours mais n'emmène pas aussi fort que les deux-temps. C'est le comportement typique de tout 4-T de petite cylindrée. Avouons qu'en utilisation quotidienne, on ne cherche pas à traquer l'ultime dixième, mais c'est souvent utile pour un dépassement ou sortir d'un virage.

Couple-reprises

YAMAHA ★★★★★

KAWASAKI ★★★

HONDA ★★

Ça se précise les gars, ce DTR se pose en référence. Il est le plus rapide, le plus puissant et aussi le plus pourvu en couple. Que ce soit en 4^e ou en 5^e, dès l'ouverture des gaz, il gronde féroce, remplit parfaitement et dépose tout le monde. Le Kawa pour sa part rechigne un peu durant les premiers mètres, cherche ses transferts, alors que la NX décolle, mais la KMX sitôt qu'elle a agrippé environ 5-6 000 tours, remonte comme une bête. Sûrement encore une influence de sa transmission un peu longue. Il est en tous cas étonnant de ne pas retrouver la même hiérarchie que pour les 125 entre les deux 2-T. Mais un changement de côtes modifie le comportement d'un moteur. A propos de 125, nous avons aussi une 125 DTR (22 ch) pour mesurer l'intérêt d'une 200. L'écart en vitesse maxi et accélération, s'il est assez sensible, n'est pas radical, mais en reprises, la pauvre 125 est totalement enterrée. Bien sûr, ça n'a rien à voir avec des 600, mais les impressions et la vivacité sont bien là.

Tenue de route

HONDA ★★★★★

YAMAHA-KAWASAKI ★★★

La Honda tire ici parti de ses petites roues et de son centre de gravité placé très bas. En ligne droite, aucun souci vu les vitesses atteintes, sauf si vous chargez l'arrière de cette NX, auquel cas l'amortisseur très souple occasionne quelques louvoiements. Mais en solo, la NX est impériale comme pendant l'essai, sur la route de la corniche entre Cannes et St-Raphaël. Des angles incroyables et surtout très peu d'inertie, ce qui permet de corriger les trajectoires en cas d'imprévu, fréquent sur cette route ou sur celles de l'Estérel. Un véritable outil.

La Yam et la Kawa tiennent pratiquement aussi bien la route et permettent des vitesses de passage en courbe aussi élevées. Seulement la Yam a davantage d'inertie et n'autorise que peu de fantaisies en cas d'imprévu. Elle se cale sur sa trajectoire et rien ne l'en fait sortir. La KMX, de son côté, profite de sa légèreté pour parer à l'improviste, mais les suspensions un peu sautillantes lui confèrent une moins grande sérénité, en courbe rapide notamment. La différence est très minime, mais la Honda paraît plus sûre, en tout cas, ces trois motos sont de vraies « motos de corniche », extrêmement amusantes sur petites routes, permettant de rentrer fort sur les freins en virage et de ressortir à l'embrayage. J'annonce bain de jouvence pour le staff d'essayeurs !

Freinage

HONDA ★★★★★

YAMAHA-KAWASAKI ★★★

La Honda confirme ici ses prétentions routières et ce, malgré son unique disque. Mais quel disque ! L'étrier double piston mord féroce



et arrête instantanément la NX. A tel point qu'il est possible de faire des roues avant ! Puissance, progressivité, feeling, arrêtez, ça suffit. Le mini tambour ne sert qu'à ralentir, il le fait bien, aidé par le frein moteur. Chez Kawa et Yam y'a du frein, c'est sûr, seulement, il faut tirer un peu plus sur les leviers et combattre un peu plus la plongée et le léger vrillage des longues fourches. Un avantage indiscutable à la Honda.

Confort

YAMAHA-HONDA ★★★★★

KAWASAKI ★★★

La selle de la Yam est la plus longue et la mieux rembourrée, c'est un avantage pour ceux qui

emmènent leur copine. Les suspensions ont une fermeté « moelleuse » pas désagréable qui ne gomme pas littéralement le relief, mais qui sont confortables. La Honda, par contre, gomme tout le relief et comme sa selle est très confortable, elle rejoint la Yam sans la dépasser, car son gabarit mini-bike l'handicape en duo.

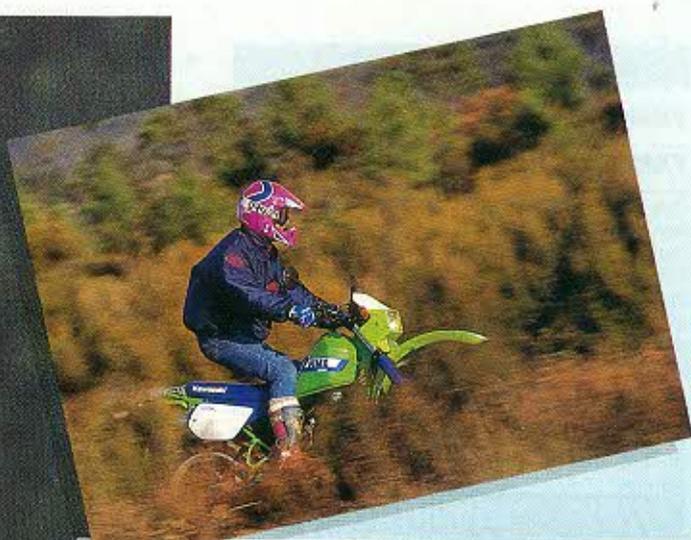
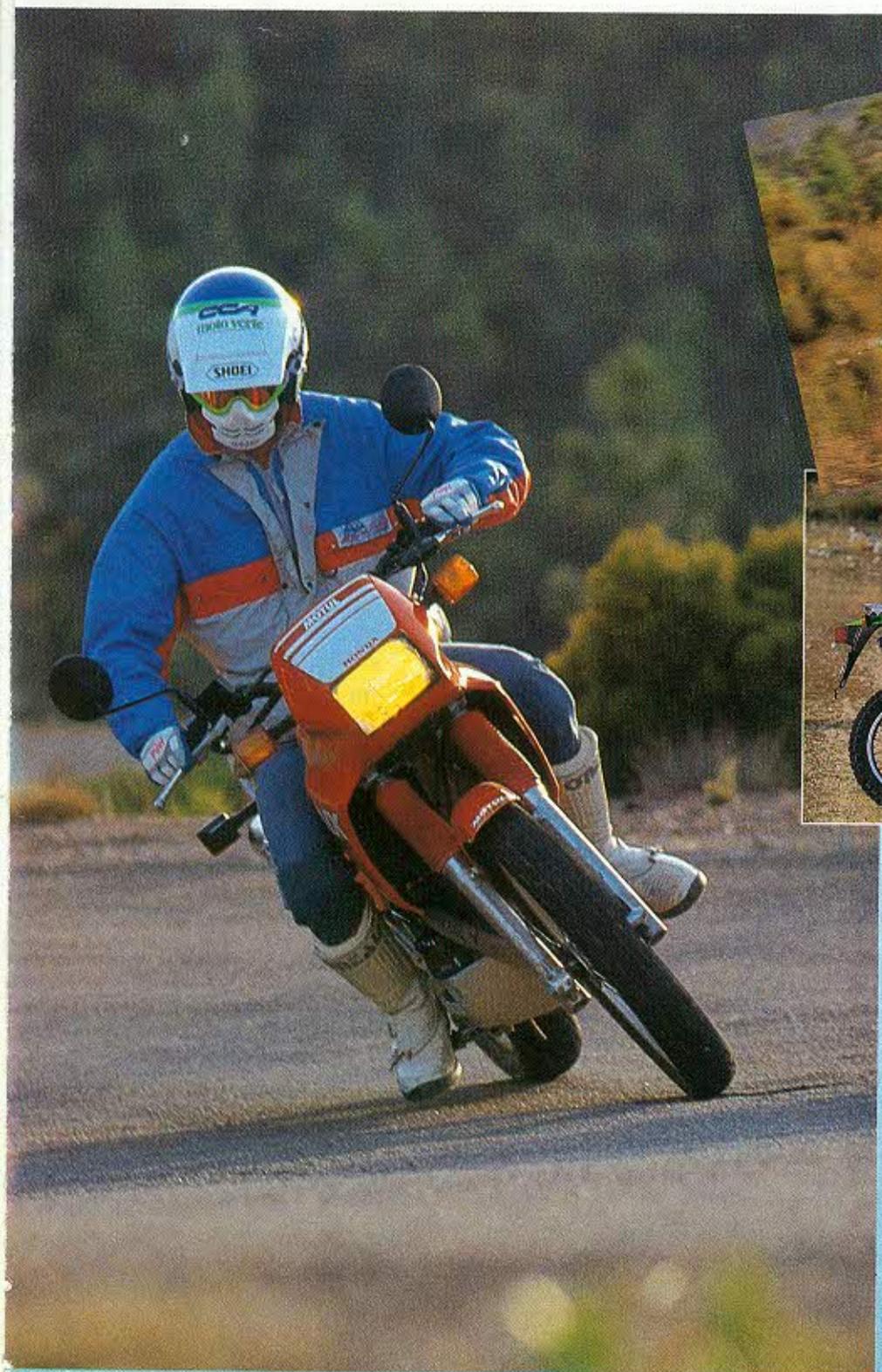
Et enfin, la KMX. Selle courte qui s'avachit, suspensions sautillantes et position sportive plaisante mais fatigante, la relèguent à la seconde place.

Ville

HONDA ★★★★★

KAWASAKI ★★★

YAMAHA ★★



Petite, sacrée freineuse, pourvue d'un démarreur, la NX 250 est l'outil urbain par excellence. Sans oublier le look auquel le citadin est sensible. La Kawa profite de sa légèreté et de sa vivacité mais reste un ton en dessous, tandis que la Yam est délibérément tournée vers les grands espaces ; elle est plus haute, plus imposante et son foutu starter est impossible à attraper.

Consommation

HONDA	★★★★
YAMAHA	★★★
KAWASAKI	★★

Il est évident que ces trails sont des motos de « tous les jours », regardons donc un peu ce que

ça boit. Le chameau de l'essai est le quatre-temps qui se contente de 5 litres aux 100 km (autonomie 180 km), ensuite vient la Yam avec 6 litres (autonomie 180 km) et la Kawa ferme la marche avec un prohibitif 7,3 l aux 100 km, soit une autonomie d'à peine 150-160 bornes. A noter que ces consos sont des maxi que nous avons réalisés pendant notre batterie de tests. Mais comme ce sont des pousse-au-crime, on utilise ces motos quasiment à leur maximum tout le temps.

Le classement routier, le plus important pour la grande majorité des utilisateurs de trail, donne l'avantage à la Yam et la Honda ; pas étonnant pour cette dernière, conçue pour être un trail routier, plus étonnant pour la Yam, mais son moteur diabolique est un

atout énorme. Et enfin, la Kawa est ici un peu dépassée. Mais, c'est le TT qui arrive, dernière ligne droite.

Tout-Terrain

Stabilité

YAMAHA ★★★★★

KAWASAKI-HONDA ★★

Carrément deux étoiles pour la rouge et la verte. Sur les chemins pierreux que nous avons empruntés, pas question d'envoyer la purée impunément. La Kawasaki vous rappelle à l'ordre par de brusques écarts de la roue avant, puis par des ruades intempestives de l'arrière. Pas l'idéal. La NX non plus, remarquez. Elle se dandine sur ses petites roues et ses suspensions trop molles ; ça se passe bien un moment, puis elle vous échappe... définitivement. Par contre, louanges pour la DTR. Rigide, des suspensions fermes, un empattement généreux, elle taille son chemin, avale les trous, elle bosses, les pierres, permet de sauter ; bref, elle se comporte comme une moto d'enduro il n'y a pas si longtemps.

200-250

Maniabilité

YKAWASAKI ★★★★★

YAMAHA-HONDA ★★★

Pas de miracle, la Yam, si stable, est un peu handicapée en maniabilité par son poids et ses dimensions, bien qu'elle se tire de toutes les situations scabreuses avec brio. Mais la Kawa, plus basse de selle, plus légère, qui offre un meilleur braquage domine ce poste. Et la Honda me direz-vous ? Pourquoi trois étoiles ? C'est vrai que son gabarit la prédispose, mais son poids assez élevé — de surcroît placé sur l'avant — la pénalise pour les évolutions à basse vitesse et autres pirouettes. Surtout que le guidon étroit n'aide vraiment pas à la manœuvre.

Motricité

YAMAHA ★★★★★

KAWASAKI ★★★

HONDA ★★

Vous ne voulez pas qu'en allant sur la Côte d'Azur, on trouve de la boue ? Rassurez-vous, on n'en a pas trouvé (bien que...). Mais du chemin rocailleux, du sentier en terre et de la piste en cendrée, oui ! La DTR profite évidemment de ses suspensions magnifiques pour survoler le terrain et ne rencontre que peu de problèmes de motricité (hormis ceux liés à ses pneus trails). La KMX, à cause de ses ruades et de son moteur vif, rencontre souvent des problèmes de reprise d'adhérence, adhérence où elle se défend pourtant plutôt bien, tandis que la Honda (petites roues et pneus à profil carrément routiers) ferme la marche. Elle n'est pas faite pour ça.

Virages

YAMAHA-KAWASAKI ★★★★★

HONDA ★★★

La reine des épingles est sans conteste la KMX, grâce à sa maniabilité sans pareille. Elle est moins à l'aise en grandes courbes, surtout si le relief oblige les suspensions à travailler alors que la Yam est ici impériale, quasiment une moto d'enduro dès que ça va vite, et elle est néanmoins à son aise en épingles.

La Honda souffre ici. Son avant lourd la pénalise dans les virolos et en grande courbe, ses suspensions — trop souples et bizarrement accordées — la font « saucissonner ».

Une Yam plus sûre, mais moins facile, une Kawa plus facile et moins sûre, une égalité, et une Honda, il faut le dire, plutôt à l'arrêt.

Prix

KAWASAKI ★★★★★

YAMAHA ★★★

HONDA ★★

Eh, tu crois pas qu'on va te les donner ces bijoux ! Faut passer à la caisse ; je sais, ce n'est pas agréable. Meilleur prix, la Kawa à 20 176 F. Pour 1 500 balles de plus, t'as une Yam (21 482) et pour avoir la Honda, faudra déboursier 26 089 F. Glups. Étonnant ce prix, vu que rien en équipement ne laisse présager un tel coût.

Bon, mais ces prix, faut les relativiser. Grosso merdo, c'est 10 000 balles de moins qu'un 600 (ou plus) up to date. Mais c'est le même prix qu'un 600 DR par exemple. À vous de voir.

★ Médiocre ★★ correct ★★★ bon ★★★★ excellent

	YAMAHA	HONDA	KAWASAKI
Équipement-finition	★★★★	★★★	★★★★
Look	★★★★	★★★★	★★★
En selle	★★★★	★★★	★★★
Agrément des commandes	★★★★	★★★★	★★★★
Pratique	★★★	★★★★	★★★
Poids	★★	★★★★	★★
Mise en route	★★★	★★★★	★★★
Total « Au repos » (Maxi possible 28 points)	24	24	23
Classement (points)	4	4	3
Vitesse maxi	★★★★	★★★	★★
Accélérations	★★★★	★★	★★★
Couple-Reprises	★★★★	★★	★★★★
Tenue de route	★★★	★★★★	★★★
Freinage	★★★	★★★★	★★★
Confort	★★★★	★★★★	★★★
Ville	★★	★★★★	★★★
Consommation	★★★	★★★★	★★
Total « Bitume » (Maxi possible 32 points)	27	27	22
Stabilité	★★★★	★★	★★
Maniabilité	★★★	★★★	★★★★
Motricité	★★★★	★★	★★★
Virages	★★★★	★★★	★★★★
Total « Tout Terrain » (Maxi possible 16 points)	15	10	13
Prix (points)	★★★ 3	★★ 2	★★★★ 4
Grand Total (Maxi possible 52 points)	49	43	42

CONCLUSION

Deux cents sans famille

Première question, avant de faire votre choix, c'est de se demander si ces 200 cm³ (ou 250) se justifient par elles-mêmes et se démarquent suffisamment pour créer leur propre créneau.

Il semblerait que oui car les 200 cm³ ne sont pas que des évolutions des 125, la somme de modifs leur confère, certes de meilleures performances, mais aussi une plus grande rigueur de comportement. C'est le cas de la Yam DTR. Son moteur est le plus méchant, mais aussi le plus rempli et sa partie-cycle est parfaite en tout-terrain, presque une « vraie » enduro et tout à fait correcte sur le bitume où elle égale presque la référence routière de cet essai, la Honda NX 250. Une NX qui vise uniquement l'efficacité routière et la facilité urbaine, choses qu'elle atteint parfaitement, sachant se montrer efficace et rigolote. Le T.T., elle oublie, elle n'a pas été faite pour ça. La KMX incarne parfaitement le trail moderne... mais qui date un peu ; le poids des ans commence à se faire sentir, même si sa prestation reste plus qu'honorable. Mais elle ne peut rien contre cette diabolique DTR qui me fait un peu penser, par sa supériorité, au choc que fut l'avènement de la DTMX à son époque.

Pourtant, la question reste posée : est-ce que ces trails mid-size, aussi efficaces et amusants soient-ils, vont se faire une place au soleil ? Ce ne sont plus des 125, mais leurs performances — quoique honorables — sont en deça des gros trails actuels. Alors, une autre voie ? Oui, celle du trail facile et amusant, suffisamment performant et surtout terriblement agile et efficace en T.T. (sauf la NX), bref le retour aux sources du trail : le T.T.

Vous nous connaissez, on ne peut que vous encourager à foncer dans cette brèche et félicitons les constructeurs de s'engager

dans cette voie risquée et courageuse. Comme a dit Confucius : « Mieux vaut se goûter en allant de l'avant que d'avoir raison à reculons ». Ça finit toujours par payer.



Chapeau !

Vous savez très bien que dès qu'on quitte le confort douillet de notre bureau, on cherche rapidement un port d'attache. Notre sauveur niçois s'appelle Jacky Onda, qui, comme son nom l'indique, règne sur une concession Yamaha. L'homme nous a prêté sans hésiter une 125 DTR absolument neuve, en sachant très bien qu'au retour, elle le serait beaucoup moins. En plus, le magasin est vraiment superbe. Tout pour plaire quoi, et c'est à Nice 15, rue Trachel (tél. 93.87.03.79).

Autre chose. Au lieu de trimballer les machines en voiture plus remorque, nous les avons envoyées par le fret d'Air Inter. C'est rapide (4 heures), pas cher (600 F pour les 200 cm³) et les gens sont sympas. Chapeau !

FICHES TECHNIQUES

YAMAHA 200 DTR



Moteur

Type : monocylindre 2-T
admission à clapets, valve
YPVS refroidi par eau
66 x 57 mm
Alésage :
Cylindrée : 195 cm³
Puissance maxi :
33 ch à 6300 tr/min
Couple maxi :
2,8 kg/m à 5500 tr/min
Alimentation :
Mikuni TM Ø 28 mm
Lubrification :
graissage séparé
Allumage :
électronique CDI
Mise en route :
kick

Transmission

Embrayage : multidisque
en bain d'huile
Boîte de vitesses : 6 rapports
1^{er} : 2,750 à 1
2^e : 1,875 à 1
3^e : 1,412 à 1
4^e : 1,143 à 1
5^e : 0,957 à 1
6^e : 0,818 à 1
Secondaire/rapport : par chaîne/3,000 à 1

Partie-cycle

Cadre : tubulaire, section ronde,
simple berceau dédoublé
au-dessus du moteur
Suspension AV : fourche
télescopique KYB
Ø 41 mm, déb. 270 mm
Suspension AR : Monocross, amort.
KYB à bonbonne
réglable, déb. 270 mm
Jante/pneu AV : alu/IRC trail
GP 15 300 x 21
Jante/pneu AR : alu/IRC trail
GP 15 4,60 x 18
Frein AV : disque hydraulique,
simple piston Ø 230 mm
Frein AR : disque hydraulique,
simple piston Ø 220 mm
Lxlxempattement :
2185 x 830 x 1415 mm
H selle/garde au sol : 885/315 mm
Capacité essence :
10 litres
Poids sans essence :
120,5 kg
Prix (clés en main) :
21 482 F
Importateur :
Sonauto Yamaha -
1 av. du Fief
ZA Les Bethunes - BP 479
95310 Saint-Ouen-l'Aumône
Tel. : (1) 30.36.91.23.

KAWASAKI 200 KMX



Moteur

Type : monocylindre 2-T
admission à clapets, valve
KIPS, refroidi par eau
67 x 54,4 mm
Alésage x course :
Cylindrée : 191 cm³
Puissance maxi :
33 ch à 8500 tr/min
Couple maxi :
2,8 kg/m à 8000 tr/min
Alimentation :
Mikuni VM Ø 28 mm
Lubrification :
graissage séparé
Allumage :
électronique CDI
Mise en route :
kick

Transmission

Embrayage : multidisque
en bain d'huile
Boîte de vitesses : 6 rapports
1^{er} : 2,727 à 1
2^e : 1,733 à 1
3^e : 1,277 à 1
4^e : 1,000 à 1
5^e : 0,840 à 1
6^e : 0,769 à 1
Secondaire/rapport : par chaîne/3,125 à 1

Partie-cycle

Cadre : tubulaire, section ronde,
simple berceau dédoublé
sous le moteur
Suspension AV : fourche KYB télescopique
Ø 41 mm, déb. 230 mm
Suspension AR : Uni-Trak, amort.
réglable, déb. 230 mm
Jante/pneu AV : alu/Dunlop K750
300 x 21
Jante/pneu AR : alu/Dunlop K550RC
4,60 x 17
Frein AV : disque hydraulique,
simple piston, Ø 230 mm
Frein AR : disque hydraulique,
simple piston, Ø 210 mm
Lxlxempattement :
2095 x 830 x 1375 mm
H selle/garde au sol : 845/285 mm
Capacité essence :
9,3 litres
Poids sans essence :
112,5 kg
Prix (clés en main) :
20 176 F
Importateur :
KMF - rue Marie-Curie
BP 133 - 78312 Maurepas
Tel. : (1) 30.69.00.00

HONDA NX 250



Moteur

Type : monocylindre 4-T
4 soupapes, refroidi par eau
68,5 x 64,8 mm
Alésage x course :
Cylindrée : 239 cm³
Puissance maxi :
26 ch à 8500 tr/min
Couple maxi :
2,4 kg/m à 7000 tr/min
Alimentation :
carbu Ø 32 mm
Lubrification :
carter humide + pompe
électronique CDI
Allumage :
électronique CDI
Mise en route :
par démarreur

Transmission

Embrayage : multidisque
en bain d'huile
Boîte de vitesses : 6 rapports
1^{er} : 2,846 à 1
2^e : 1,777 à 1
3^e : 1,333 à 1
4^e : 1,0416 à 1
5^e : 0,8846 à 1
6^e : 0,7857 à 1
Secondaire/rapport : 3,1588 à 1

Partie-cycle

Cadre : tubulaire section carrée,
simple berceau interrompu
sous le moteur
Suspension AV : fourche télescopique,
déb. 220 mm
Suspension AR : Delta ProLink, amorto
Snowa non réglable,
déb. 200 mm
Jante/pneu AV : alu/Bridgestone
90/100 x 19
Jante/pneu AR : alu/Dunlop K
480 120/90 x 16
Frein AV : disque, étrier double
piston Ø 240 mm
Frein AR : tambour simple came
Ø 110 mm
Lxlxempattement :
2095 x 760 x 1350 mm
H selle/garde au sol :
820 x 270 mm
Capacité essence :
9 litres
Poids sans essence :
121,5 kg
Prix (clés en main) :
26 089 F
Importateur :
Honda France
Parc d'Activité Paris-Est
La Madeleine - BP 46
77312 Mame-la-Vallée
Cedex 2
Tel. : (1) 60.95.90.12.