

Moto revue

LE SCANDALE
DES MOTOS VOLEES

UNE 1100 GSX-R DEMONIAQUE
DEUX ESSAIS COMPARATIFS
"LE" GRAND PRIX DE FRANCE
LAWSON ROULE AVEC JMB
GAGNEZ UNE SUZUKI GSX 750 F...

N. 3002 - Jeudi 25 juillet 1991 - 30 F. - 210 Fb. - 9,95 F. TTC



SPECIAL VACANCES !

Yamaha 200 WR/Kawasaki 250 KDX/Suzuki 350 DRS / Honda 250 XR/Suzuki 200 TSR

Balade ou enduro ?

P A N O R A M A

Baladeuses à souhaits mais aussi capables de s'aligner sur une spéciale d'enduro, les cinq motos enduros en herbe essayées aujourd'hui représentent la nouvelle race des "enduro-loisirs". Un week-end dans le Morvan, à tester ces belles petites entre lacs enchanteurs et forêts sublimes : rien de tel pour remettre un homme en forme... Par Gwendal Salaün.



Mettre en place un comparatif est une des tâches les plus pressantes qui soient. Après avoir résolu les différents problèmes logistiques et financiers, il faut encore faire le tour des importateurs afin de rassembler les motos. Autant dire qu'en camion, et avec la densité de circulation propre aux départs en week-end, ce ne fut pas chose facile. Malgré tout, à force d'efforts et de persévérance, nous réussîmes l'exploit d'arriver avant l'aube au point de rendez-vous.

Frais et dispos, après avoir revêtu nos habits de lumière et avalé un gigantesque petit déjeuner, nous sortons les motos du camion pour une première concertation d'ordre conceptuel.

Toutes deux conçues dans une optique

typiquement enduro, la Yamaha 200 WR et la Kawasaki 250 KDX cachent difficilement leur ascendance cross. En effet, la WR présente quelques analogies avec sa petite soeur YZ, alors que la KDX s'inspire d'un modèle phare de la gamme, la 250 KX. Une chose est sûre, toutes deux jouent à fond la carte "hyper sport", et respirent l'efficacité et la puissance.

Plus adaptées à l'enduro loisir, car moins violentes, la Suzuki 350 DRS et la Honda 250 XR n'en sont pas moins performantes. Alors que sur un deux-temps on flirte souvent avec les hauts régimes, au guidon d'un quatre-temps, on aligne de la borne sans avoir l'impression de forcer. Grâce en partie à une montée en puissance progressive, gage d'une excellente motricité, ces machines compensent effi-

cacement les erreurs d'un débutant, et se jouent aisément des terrains gras.

Cas particulier, la Suzuki 200 TSR cultive l'ambiguïté en misant sur deux tableaux à la fois. A l'aise en ville comme en tout-terrain, la TSR permet de s'évader le week-end, tout en conservant un moyen de locomotion adapté aux conditions de circulation urbaine.

Un bon trail semi-sportif, complètement polyvalent.

Le choix de l'une ou l'autre de ces machines dépend bien sûr de vos propres aspirations. Que vous vouliez faire de l'enduro à un niveau élevé, vous promener tranquillement en forêt, ou encore passer sans transition de la ville au tout-terrain... le "catalogue" est ouvert, alors faites votre choix !

Yamaha 200 WR

Moteur

Type	Monocylindre 2-T à refroidissement liquide.
Distribution	Valve à l'échappement, admission dans le carter
Alimentation	carburateur Mikuni Ø 32 mm
Lubrification	par mélange
Cylindrée	199,7 cm ³
Alésage x course	66,8 x 57 mm
Rapport volumétrique	6,3 à 1
Puissance maxi	34,4 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	2,88 mkg à 8 500 tr/mn
Régime maxi	9 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	3,11 kg/ch
Puissance spécifique	172,26 ch/l
Mise en route	kick

Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	6 rapports
Pourcentage	33/39/46/57/76/100 %
Transmission secondaire	par chaîne

Équipement électrique

Alternateur	-
Batterie	-
Allumage	électronique CDI

Partie-cycle

Cadre	simple berceau dédoublé
Suspension AV	fourche Kayaba inversée, Ø 41 mm, débattement 300 mm
Suspension AR	amortisseur Kayaba, débattement 310 mm
Frein AV	simple disque Ø 219 mm, étrier double piston
Frein AR	simple disque Ø 192 mm, étrier simple piston
Roues	jantes alu rayonnées
Dimensions AV	1,60 x 21"
Dimensions AR	1,85 x 18"
Pneus	Michelin FIM
Dimensions AV	80/100 x 21"
Dimensions AR	100/100 x 18"

Géométrie

Chasse/angle	122 mm/27,6°
Empattement	1 465 mm
Haut. de selle	990 mm
Garde au sol	360 mm

Poids et capacités

À sec usine	102 kg
Tous pleins faits	N.M.
Répartition AV/AR	N.M.
Essence/réserve	9,9 l/N.C.
Huile	-



Ah cette 200 WR, belle n'est-ce pas ? Fluide et homogène, fine et bien suspendue, serait-ce l'arme absolue dans la catégorie des moins de 250 cm³ ?

Yamaha 200 WR

La nouvelle star ? Chez Yamaha, on a particulièrement soigné l'apparence de la petite dernière. La ligne générale est fluide et d'une homogénéité à toute épreuve. De la plaque-phare au garde-boue arrière, tous les plastiques s'intègrent parfaitement les uns aux autres.

Côté finition et équipements c'est vraiment "top". Protégé par une longue selle enveloppante, le réservoir l'est tout aussi habi-



Le moteur de la WR est compact, léger et développe 34,4 ch à 9 000 tr/mn. Le cadre est proche de celui de l'YZ.

lement par des cache-radiateur astucieux. Les carters moteur sont protégés par de petites "oreilles" soudées au bas du berceau moteur, la béquille est solidaire du cadre, et des poignées de levage sont judicieusement placées derrière les plaques latérales.

Un demi-cadre à double berceau, du même modèle que celui de l'YZ, confère à l'ensemble une rigidité surprenante pour un poids réduit. Très bien suspendue, la 200 WR affiche à l'avant une superbe fourche upside-down à cartouche (déb. 300 mm), munie de tubes de 41 mm.

Équipée d'un amortisseur arrière (déb. 310 mm) réglable en détente et compression (actionné par un système de biellettes de type YZ), ainsi que d'un bras oscillant alu Deltabox, cette partie-cycle permet d'envisager le tout-terrain sans l'ombre d'une appréhension.

Moteur ! D'une cylindrée de 199,7 cm³, le moteur à refroidissement liquide est doté d'un cylindre garni d'un revêtement en composite à base de céramique. En plus d'accroître la longévité du cylindre, cette garniture assure une meilleure évacuation de la chaleur, tels sont tout du moins les avantages annoncés par Yamaha. Un boîtier de filtre à air de grande capacité alimente le carburateur à boisseau plat, lequel fournit au moteur le mélange air/essence par l'intermédiaire d'un système d'admission à clapets dans le carter.

Grâce à un nouveau système YPVS comportant des orifices d'échappement auxiliaires, le moteur de la 200 WR dispose d'un rendement élevé à l'admission et l'échappement, ce qui lui autorise une large plage d'utilisation.

Les vibrations sont atténuées par un balancier d'équilibrage actionné par engrenages, apportant un plus appréciable lors des longs trajets. Également issu du concept YZ, l'embrayage est à crémaillère. Enfin, un double radiateur, le

LE BUDGET

Yamaha 200 WR

Prix clés en main : 26 470 F

Disponibilité : immédiate

Garantie : non garantie

Coloris : bleu et blanc

Importateur : Sonauto-Yamaha
1, avenue du Fief
ZA les Béthunes
BP 479 St-Ouen-l'Aumône
95005 Cergy-Pontoise cedex
Tél. : (1) 30.36.91.23



Pas mal non plus la 250 KDX ! Certes les accessoires nécessaires à son homologation lui ont fait prendre quelques kilos superflus, mais en contrepartie on peut rentrer chez soi par la route.

même que les YZ, assure efficacement le refroidissement du moteur.

Action ! La mise en route de la belle est pour le moins surprenante. Petit et court, le kick permet malgré sa course réduite, de lancer le moteur avec une facilité déconcertante. Première surprise, l'échappement ne délivre aucun décibel excessif, ce qui permet d'envisager une balade dans les chemins, sans effrayer les promeneurs...

Très haute de selle (990 mm), la WR risque de handicaper les petits gabarits lors de passages délicats. En revanche, dès les premiers tours de roue, elle fait valoir un agrément moteur surprenant.

On s'attendait à des montées en régime brutales, au contraire, celles-ci se font dans une progressivité remarquable.

Autant dire que sur les portions de chemin gras, l'adhérence en bénéficie. En contrepartie, les reprises sont un peu moins vives que celles d'une 250 KDX, mais bon, on ne peut avoir le beurre et l'argent du beurre !

N'allez surtout pas croire que la Yam manque pour autant de caractère. Les chevaux arrivent progressivement mais, quand ils sont libérés, le fauve se réveille et prend des tours en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire.

Seule la boîte six rapports pêche, lors des passages à la volée, par une excessive dureté. Mis à part ce détail, les autres fonctions sont excellentes. Assuré par un disque de 219 mm à étrier double piston pour l'avant, et un disque de 192 mm à l'arrière, le freinage s'avère puissant tout en étant progressif.

Facile à manier car légère (102 kg), la 200 WR bénéficie en outre d'un comportement sain, dû bien entendu à son excellente partie-cycle. Du plus petit au plus gros, le moindre choc est absorbé en souplesse par la fourche.

L'accord avant/arrière est parfait, et compte tenu des 360 mm de garde au sol, la WR se joue de nombreux pièges.

A homologuer ! Voilà, vous savez presque tout sur cette surprenante machine. Tout sauf deux choses essentielles :

1) la 200 WR n'est pas homologuée par l'importateur, ce qui implique le passage au Mines et donc une augmentation de prix de l'ordre de 3 000 F.

2) La version importée ne dispose pas du graissage séparé et fonctionne par conséquent au mélange (2%).



Cadre périmétrique et moteur d'origine KX, le choix est pour le moins judicieux et permet à la 250 KDX de prétendre au scratch à l'occasion de n'importe quel enduro "initiation".

LE BUDGET

Kawasaki 250 KDX

Prix clés en main : 32 389 F

Disponibilité : plus disponible avant modèle 92

Garantie : non garantie

Coloris : vert

Importateur : Kawasaki Motors France S.A.
Rue Marie Curie
ZA de Coignières-Maurepas
78312 Maurepas
Tél. : (1) 30.69.00.00

F I C H E T E C H N I Q U E

Kawasaki 250 KDX

Moteur

Type	Monocylindre 2-temps, à refroidissement liquide
Distribution	Valve à l'échappement, admission dans le cylindre
Alimentation	carburateur Keihin Ø 35 mm
Lubrification	mélange à 2 %
Cylindrée	198 cm ³
Alésage x course	66 x 58 mm
Rapport volumétrique	8,7 à 1
Puissance maxi	35 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	3,2 mkg à 7 500 tr/mn
Régime maxi	N.C.
Rapport poids/puiss.	3,19 kg/ch
Puissance spécifique	181 ch/l
Mise en route	kick

Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	5 rapports
Pourcentage	39/46/58/74/100 %
Transmission secondaire	par chaîne, rapport 3,0 (45/15)

Équipement électrique

Alternateur	-
Batterie	-
Allumage	électronique CDI

Partie-cycle

Cadre	cadre tubulaire, double berceau
Suspension AV	fourche inversée Kayaba, Ø 43 mm, débattement 300 mm
Suspension AR	amortisseur Kayaba, débattement 310 mm
Frein AV	simple disque Ø 220 mm, étrier double piston
Frein AR	simple disque Ø 190 mm, étrier simple piston
Roues	jantes en alliage rayonnées
Dimensions AV AR	
Pneus	Bridgestone, TW51 et TW52
Dimensions AV AR	80/100 x 21" 4,60 x 18"

Géométrie

Chasse/angle	111 mm/27,5°
Empattement	1 475 mm
Haut. de selle	920 mm
Garde au sol	325 mm

Poids et capacités

A sec usine	115 kg
Tous pleins faits	N.M.
Répartition AV/AR	62 kg/70 kg
Essence/réserve	11,5 l/2 l
Huile	-

Suzuki 350 DRS

Moteur

Type	Monocylindre 4-temps SOHC à refroidissement mixte air/huile (SACS)
Distribution	simple arbre à came, 4 soupapes
Alimentation	1 carburateur Mikuni BST 33
Lubrification	carter sec
Cylindrée	349 cm ³
Alésage x course	79 x 71,2 mm
Rapport volumétrique	9,5 à 1
Puissance maxi	30 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	3 mkg à 6 500 tr/mn
Régime maxi	9 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	3,93 kg/ch
Puissance spécifique	85,6 ch/l
Mise en route	kick

Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	6 rapports
Pourcentage	34/48/62/74/87/100 %
Transmission secondaire	par chaîne, rapport 3,071 (43/14)

Equipement électrique

Alternateur	N.C.
Batterie	12 V 3 Ah
Allumage	électronique PEI

Partie-cycle

Cadre	simple berceau en tube d'acier de section ronde
Suspension AV	fourche téléhydraulique Showa Ø 43 mm, réglable en compression, déb. 280 mm
Suspension AR	mono-amortisseur réglable en compression, déb. 280 mm, système Link Type
Frein AV	simple disque Ø 250 mm, étrier double piston
Frein AR	simple disque, Ø 220 mm, étrier simple piston
Roues	en alliage, rayonnées
Dimensions AV AR	1,60 x 21" 2,15 x 18"
Pneus	Dunlop
Dimensions AV AR	80/100 x 21" 110/90 x 18"

Géométrie

Chasse/angle	115 mm/62,30°
Empattement	1 435 mm
Haut. de selle	890 mm
Garde au sol	290 mm

Poids et capacités

A sec usine	118 kg
Tous pleins faits	N.M.
Répartition AV/AR	N.M.
Essence/réserve	9 l/N.C.
Huile	2,3 l



En tête des immatriculations trail à fin mai 91, la Suzuki 350 DRS est sans aucun doute possible la moto-loisir par excellence. A 25 090 F il est difficile de résister.

Kawasaki 250 KDX

Homologuée ! Eh oui, contrairement à sa petite soeur la 200 KDX, la 250 du même nom est homologuée. Pour 32 402 F vous disposez d'une vraie machine d'enduro, avec en prime tous les accessoires d'homologation et une belle carte grise. Bien sûr, le poids de la belle s'en trouve quelque peu revu à la hausse (115 kg contre 107 kg pour la version US). Mais bon, quel plaisir de pouvoir "faire

son marché" au guidon d'un vrai trail sportif. Tout y est : rétroviseurs, clignotants, batterie de voyants, réservoir en tôle, gros phare à optique en verre, tachymètre, ainsi que le compliqué faisceau électrique que tout cela suppose. Les enduristes prendront un malin plaisir à démonter ces accessoires superflus en TT.

Toujours dans le but "d'urbaniser" leur bébé, les Japonais lui ont adjoint dans la foulée quelques "plus" pratiques. C'est ainsi qu'on trouve un bouchon de réservoir fermant à clé, un contacteur soudé sur la colonne de direction, et même un contact de béquille. Pour compléter le tableau accessoires, signalons que la version japonaise possède en plus un graissage séparé, une batterie, des repose-pied passager, etc... Civilisée cette KDX, non ?

Au vu de son "excédent de bagages", on pourrait penser que la KDX pêcherait par un manque de vivacité. Que nenni, n'oublions pas qu'elle tire ses origines du modèle cross 91, la 250 KX.

Certes la base a subi des modifications : taux de compression abaissé, réglages de valves différents, nouveau pot, silencieux alu, et augmentation de l'inertie du volant d'allumage afin d'assouplir le comportement moteur et d'améliorer la motricité. Il n'empêche que côté "tonus", la KDX a de quoi faire pâlir quelques concurrents.

Périmétrique ! Pour ce modèle, Kawasaki utilise le célèbre cadre périmétrique à arrière démontable, adopté par la gamme cross en 90. Une petite différence tout de même, celui de la KDX utilise des tubes de sections carrées, à la place des sections rondes, à la place des sections carrées équipant les modèles cross. Le but du cadre périmétrique est d'améliorer le centrage des masses, tout en rigidifiant le châssis.

A l'avant, on trouve une superbe fourche Kayaba upside-down de 43 mm, réglable en compression (déb. 300 mm). L'arrière utilise aussi du Kayaba, réglable en compression et en détente, assurant un débattement de roue de 310 mm.



Culasse TSCC à double dôme quatre soupapes, carbu Mikuni de 33 mm à boisseau en demi-lune, balancier d'équilibrage, etc... le moteur de la DRS a plus d'un tour dans son monocylindre.

LE BUDGET

Suzuki 350 DRS

Prix clés en main : 25 090 F

Disponibilité : immédiate

Garantie : 1 an, pièces et MO km illimité assistance 24/24 Suzuki

Coloris : blanc et jaune/blanc et bleu

Importateur : Suzuki France S.A.
25, Avenue de la Gare
78310 Coignières
Tél. : (1) 34.82.14.00



Dans la pure tradition "ricaine", voici la 250 XR version française. Une machine simple d'emploi, d'entretien, et de conception. La simplicité à 32 033 F ?

Le freinage est assuré à l'avant par un disque de 220 mm à étrier double piston, et à l'arrière par un 190 mm à étrier simple piston. La conjugaison des deux offre un mordant et une progressivité plus que satisfaisante. Montés d'origine, les pneus utilisés sont des Bridgestone "mixtes", à mi-chemin entre un pneu trail et un pneu enduro. Une sorte de "FIM" un peu plus agressif.

Bilan, une bonne partie-cycle, complètement adaptée aux conditions changeantes de l'enduro.

Test ! Pour peu que l'on n'oublie pas d'activer le contacteur, le démarrage au kick se fait sans histoires. La position de conduite se passe de commentaires tant elle est standard, avec toutefois une petite remarque quant à la largeur excessive au niveau des radiateurs.

Mis à part ce détail, l'ensemble est sain, et autorise des vitesses de passage élevées sur portions roulantes. L'excédent de poids se ressent surtout dans les parties techniques, où il faut régulièrement compenser la tendance à "embarquer" de l'engin.

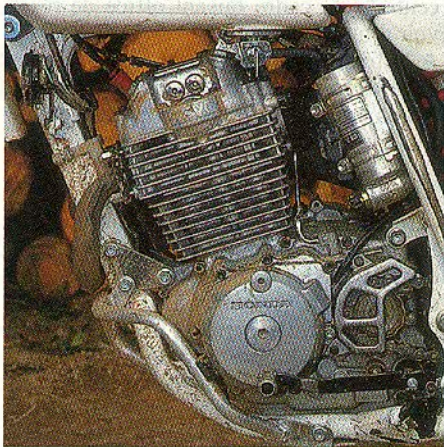
Avec un peu d'habitude, la 250 KDX se révèle cependant agile et grâce à sa rigidité et à son amortissement de qualité, elle se joue facilement des difficultés. Moins violente qu'une KX, la KDX garde, malgré un adoucissement de la courbe de puissance du moteur et les rapports de boîte allongés, une bonne part de son hérédité. Pas hyper-souple dans les bas régimes, elle dispose tout de même d'un tempérament surprenant. Sur le gras, sa vivacité peut entraîner un manque de motricité, mais sur le sec ses reprises sont bien meilleures que beaucoup de ses concurrentes.

En résumé, cette 250 KDX s'avère complètement adaptée à l'enduro et, en plus, elle est belle et "verte" à souhaits dans la couleur et... dans l'esprit. Enlevez-lui tous les accessoires superflus afin de l'alléger, équipez-la de pneus performants, et vous

disposerez d'une arme tout à fait capable de réaliser un scratch. Le tout pour 32 389 F !

Suzuki 350 DRS

L'autre alternative ! S'il est une race de motos en pleine ascension, c'est bien celle des trails quatre-temps. Plus proches de l'esprit randonnée entre amis que de la compétition, ces machines font malgré cela une apparition de plus en plus remarquée dans les parcs fermés d'enduro. Les



Un des nombreux avantages de ce petit XR quatre-temps est incontestablement le système de décompresseur couplé au kick.

LE BUDGET

Honda 250 XR

Prix clés en main : 32 033 F

Disponibilité : immédiate

Garantie : non garantie

Coloris : blanc

Importateur : Honda France
Parc d'activités de Paris-Est
BP 46
77312 Marne la Vallée cedex 2
Tél. : (1) 60.05.90.12

F I C H E T E C H N I Q U E

Honda 250 XR

Moteur

Type	Monocylindre 4-temps, refroidissement par air
Distribution	simple arbre à cames en tête, culasse RFVC 4 soupapes
Alimentation	carburateur Keihin à boisseau Ø 30 mm
Lubrification	carter sec
Cylindrée	249 cm ³
Alésage × course	73 × 59,5 mm
Rapport volumétrique	10,2 à 1
Puissance maxi	26,3 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	2,44 mkg à 7 000 tr/mn (DIN)
Régime maxi	8 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	3,99 kg/ch
Puissance spécifique	105,62 ch/l
Mise en route	kick

Transmissions

Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	6 rapports
Pourcentage	N.C.
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques

Equipement électrique

Alternateur	bobine à induction
Batterie	-
Allumage	électronique CDI

Partie-cycle

Cadre	simple berceau tubulaire dédoublé
Suspension AV	fourche Showa à assistance pneumatique, Ø 41 mm, déb. 280 mm
Suspension AR	Prolink hydraulique réglable, débattement 280 mm
Frein AV	simple disque Ø 240 mm, étrier double piston, plaquettes métal
Frein AR	simple disque, étrier simple piston
Roues	jantes en alliage rayonnées
Dimensions AV AR	130 × 21" 400 × 18"
Pneus	Bridgestone
Dimensions AV AR	80/100 × 21" 110/100 × 18"

Géométrie

Chasse/angle	105 mm/64°
Empattement	1 410 mm
Haut. de selle	905 mm
Garde au sol	320 mm

Poids et capacités

A sec usine	105 kg
Tous pleins faits	N.M.
Répartition AV/AR	N.M.
Essence/réserve	9,5 l/N.C.
Huile	N.C.



Le jouet KDX est manifestement plaisant, à la vue du moindre appui on s'y précipite avec une rare allégresse.

avantages de la 350 DRS sont qu'elle est homologuée, solide, facile d'entretien, silencieuse et surtout très abordable (25 090 F).

Bien sûr, une 350 DRS n'a pas la ligne agressive et acérée d'une Yam 200 WR, ceci dit elle sait se faire désirer. Par son allure nonchalante, soulignée par des formes tout en rondeurs, et la sympathie qu'elle inspire, la Suzuki 350 DRS semble avoir été conçue pour séduire le plus grand nombre.

De fait, si l'on prend le tableau des immatriculations arrêté à fin mai 1991, la 350 DRS occupe la cinquième position avec 705 unités vendues toutes cylindrées confondues. Un score d'autant plus honorable, qu'elle est en tête des 350 cm³.

Ingrédients ! Sous ses allures tranquilles, la DRS cache une partie-cycle de grande qualité pour un trail. Autour d'un cadre simple berceau dédoublé en tubes d'acier de section ronde (partie arrière fixe) on trouve une fourche télescopique inversée Showa de 43 mm, réglable en compression et en précharge, assurant un débattement de roue de 280 mm. L'arrière est équipé d'un amortisseur Link Type System à bon-



Seulement 200 cm³ pour une pêche d'enfer dans les tours, une souplesse incomparable à bas régimes, mais aussi un léger manque de reprises par rapport à la 250 KDX : la Yamaha sait étonner.

bonne séparée (déb. 280 mm), également réglable en compression. Le bras oscillant en alu est superbe et inédit car assemblé par collage.

Le freinage est assuré par deux disques à commandes hydrauliques. Un simple disque de 250 mm à étrier double piston à l'avant, et un disque de 220 mm à étrier simple piston à l'arrière.

Côté moteur, on a affaire à un très beau monocylindre quatre-temps qui accuse 30 chevaux à 8 000 tr/mn pour un couple de 3 mkg dès 6 000 tr/mn. Particulièrement bien étudié, ce moteur est doté d'une culasse TSCC à double dôme et quatre soupapes, d'un carburateur Mikuni de type Slingshot (boisseau en demi-lune) de 33 mm de diamètre, d'un balancier d'équilibrage, et d'un système de refroidissement par air SACS. La lubrification se fait par carter sec, la poutre centrale du cadre faisant office de réservoir d'huile.

A la fois compact et léger, ce moteur est bien entendu géré (comme toutes les motos essayées ici) par un allumage électronique et une boîte six rapports.

Off road ! Avant de prendre la route, un petit tour du propriétaire semble indiqué. Le tableau de bord se révèle suffisamment complet, avec tachymètre, compte-tours et batterie de voyants.

Orientée tout-terrain, la position de conduite augmente un peu plus l'attrait de cette machine. Les genoux serrent naturellement l'étroit réservoir, le guidon bas et bien cintré allié à des commandes souples ainsi qu'à une selle large et confortable, font que l'on se sent tout de suite à l'aise sur la 350 DRS.

Le démarrage n'est en revanche pas facile. N'ayant pas encore de décompresseur automatique couplé au kick (prévu pour les modèles 1992), la 350 DRS utilise un lève-soupapes et de "l'huile de mollet" pour démarrer. Pour peu que l'on n'accélère pas et avec un peu de pratique, l'opération s'effectue plus facilement, et fait entendre un bruit très discret et à la sonorité feutrée. Cependant, après un bon calage à chaud, la petite aura plus de mal à repartir.

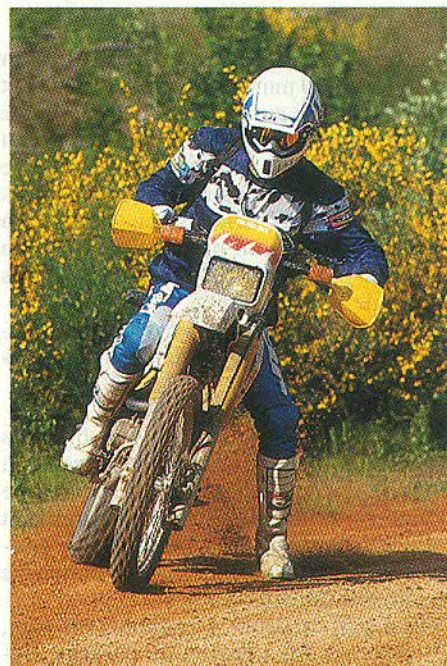
Pour rejoindre notre terrain de jeu, une petite départementale nous permet de juger de son comportement routier. Très linéaire, le moteur délivre sa puissance

de façon continue, avec un temps fort vers 6 000 tr/mn, pour atteindre une vitesse de pointe d'environ 140 km/h compteur. La tenue de cap est précise et, mis à part un louvoisement de l'avant à fond de six (prise au vent des bras), à vitesse raisonnable le comportement routier est sain et sans surprises.

Aidée par un moteur souple en bas, puissant en haut, et par son poids correct (118 kg), la 350 DRS devient vite une arme en tout-terrain.

Ses points forts : une grande motricité, un encombrement réduit et une partie-cycle d'enfer. Sauts cassants, passages de marches ou autres portions trialisantes, rien ne l'arrête, sauf une panne d'essence imprévue.

Comme le dit si bien un ex-essayeur en retraite anticipée, la Suzuki 350 DRS est un jouet duquel il est difficile de descendre. Son prix raisonnable (25 090 F), ses réelles performances et sa polyvalence en font un des trails les plus attirants du marché.



Sans être aussi "pointue" qu'un deux-temps, la 350 DRS permet de s'amuser tout autant, avec le confort en plus.

Honda 250 XR

Brut de fonte ! La Honda 250 XR, ancienne de conception, a su conserver une image de moto-loisir de qualité, grâce à de légères modifications. Après avoir changé de look en adoptant les coloris US en 90 (bleu, blanc, rouge), la 250 XR s'est dans la foulée remise au goût du jour, en échangeant son tambour de frein arrière dépassé, pour un disque hydraulique à étrier simple piston bien plus performant. Le filtre à air a été revu, et un nouvel échappement a permis d'augmenter le couple. Enfin, une foule d'autres détails ont permis de moderniser la XR pour lui redonner ses lettres de noblesse. A la fois sécurisante, simple d'emploi, d'entretien et de conception, la petite XR est une de ces machines sur lesquelles on peut comp-



OK, la 250 XR est sécurisante, mais tout de même un peu de prudence, un "soleil" est si vite arrivé...

ter à tout instant et qui, en plus, vieilliront bien. Ceci dit, Honda n'a toujours pas mis à l'ordre du jour l'homologation de la XR, ce qui augmente sensiblement un prix de vente déjà élevé (32 033 F).

Partie-cycle En 90, la géométrie du cadre a donc été repensée. L'empattement s'est vu réduire de 1 423 à 1 410 mm, tout comme la hauteur de selle qui passe de 923 à 905 mm. Les éléments de suspensions ont eux aussi évolué. La fourche devient une Showa de 41 mm à assistance pneumatique, assurant 280 mm de débattement, tout comme l'amortisseur arrière ancré sur des biellettes de type ProLink.

La colonne de direction est équipée de roulements coniques. Derrière la nouvelle plaque-phare, on trouve un petit radiateur d'huile fixé sous la colonne de direction.

Le moteur reste le même, c'est-à-dire un monocylindre quatre-temps, équipé d'une culasse à quatre soupapes radiales (RFVC), développant 26,3 chevaux à 8 000 tr/mn pour un couple de 2,44 mkg à 7 000 tr/mn. L'alimentation se fait par un carburateur Keihin de 30 mm, et le refroidissement s'effectue toujours par air.

Le petit quatre-temps (249 cm³) dispose, en outre, d'un balancier d'équilibrage afin de réduire les vibrations, d'un allumage électronique, d'un tendeur automatique de chaîne de distribution, et aussi, d'un décompresseur automatique couplé au kick.

Ornières Finies les interminables séances de kick. Grâce au décompresseur couplé au kick, le démarrage de la 250 XR s'effectue avec une facilité extrême. Un petit coup de starter, une recherche du "click" indiquant le point "G" de la belle et un bon coup de jarret suffisent à lancer le petit mono. Selle plus basse et position standard : la XR est facile d'accès.

Très vite, vous prenez la mesure du petit quatre-temps et ressentez les premiers frissons de plaisir. Souple et coupleux, le moteur ouvre de nouveaux horizons sur les chemins gras, dans les brouillards ou les zones trialisantes. La puissance arrivant avec la régularité d'un métronome, vous ne serez jamais surpris par un excès de zèle.

La boîte est précise et les commandes, souples et efficaces, apportent une sérénité de pilotage bien reconfortante.

Egalement de bonne facture, la partie-

cycle supporte assez bien une utilisation intensive. Dans les chemins, le comportement est sain et la tenue de cap excellente. Facile à placer (105 kg) et bien proportionnée, la 250 XR trouve ses limites dans les zones rapides et techniques. L'amortisseur a en effet tendance à revenir vous botter le cul prématurément à la réception de sauts cassants. En fait la XR va bien partout, tant que l'on ne vise pas le scratch contre de vraies motos d'enduro. Dans ce contexte, le petit bouilleur s'époumone rapidement et nécessite une brutalité de tous les instants pour garder le rythme. Ça hurle, ça chauffe, mais c'est du solide, il en faut plus pour que ça casse.

En résumé, la Honda 250 XR mérite complètement sa classification "d'enduro-loisirs". En plus, elle permet de rouler à un rythme soutenu, sans faiblir prématurément. Seul son prix (32 033 F) paraît excessif face à la concurrence et en raison du fait qu'elle n'est pas homologuée.

Suzuki 200 TSR

Tout pour plaire ! Déjà testée dans notre n°2999 à l'occasion de la "Croisière normande", la Suzuki 200 TSR ne pouvait être exclue de ce comparatif. Trail évolué s'il en est, cette machine correspond en tous points à la définition du trail de loisir polyvalent. Sans être aussi performante qu'une 200 WR ou qu'une 250 KDX, la 200 TSR dispose pourtant d'arguments de poids, que ce soit au niveau de son équipement ou de son moteur.



Malgré un léger manque de puissance, la TSR ne dépareille aucunement dans un parc fermé. Et pour la balade "off road", elle assure comme une grande.

Sous un aspect civilisé et tranquille, cette machine cache une partie-cycle exceptionnelle directement dérivée de la RM, le modèle cross de la marque. Elle y fait d'ailleurs immédiatement penser au vu de la structure tubulaire du cadre. On pourrait aussi la comparer à une RMX (enduro) dont elle reprend les lignes fluides et homogènes.

Le niveau de finition élevé, allié à une déco "fun" mais sobre, en fait rapidement un objet plaisant.

L'habillage ne souffre d'aucune faute de goût et la liste exhaustive des accessoires ne nuit en rien à l'esthétique de la TSR. Au contraire, clignos, rétros, compte-tours, protège-mains, porte-bagages, anti-vol au contacteur et trousse à outils s'intègrent parfaitement à l'ensemble.

Le moteur est un mono deux-temps aux cotes hyper-carrées, et développe 33 ch à 8 500 tr/mn pour un couple de 3,1 mkg à 7 400 tr/mn. Conjugué à un carburateur Mikuni Slingshot (boisseau en demi-lune de 30 mm) qui assure l'admission dans le carter, le petit bouilleur monte progressivement en puissance sans pour cela manquer d'allonge. Afin d'optimiser le rendement, un système AETC gère la hauteur de la lumière d'échappement.

La boîte six rapports est bien étagée, mais la démultiplication secondaire est un peu longue. Un pot "low boy" complète ce fastidieux listing.

Equipée cross ! Quand on dispose d'un châssis hyper performant, pas de raisons d'en changer. Forts de ce constat, les décideurs de chez Suzuki ont offert à la 200 TSR le même cadre que celui de la RM. Sous l'habillage on retrouve donc le simple berceau dédoublé en acier à tubes de section ovale qui équipe le modèle cross de la marque. L'avant affiche quant à lui une magnifique fourche inversée à tubes de 41 mm, offrant 270 mm de débattement. L'arrière-train se compose d'un amortisseur "Link Type" à bonbonne séparée (débattement, 270 mm), relié à un superbe bras oscillant en aluminium de bonne dimension. Par rapport à une vraie enduro disposant d'un débattement de 300 mm, la TSR peut sembler un peu juste en tout-terrain si l'on se réfère uniquement aux chiffres.

Les apparences sont heureusement trompeuses car la petite jap' tire très bien son

Suzuki 200 TSR

Moteur	
Type	Monocylindre 2-temps, à refroidissement liquide
Distribution	Valve AETC, admission par clapet
Alimentation	Mikuni slingshot Ø 30 mm
Lubrification	graissage séparé
Cylindrée	195 cm ³
Alésage × course	66 × 57 mm
Rapport volumétrique	N.C.
Puissance maxi	33 ch à 7 800 tr/mn.
Couple maxi	3,1 mkg à 7 400 tr/mn
Régime maxi	9 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	3,51 kg/ch
Puissance spécifique	169,23 ch/l
Mise en route	kick

Transmissions	
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	6 rapports
Pourcentage	30/43/57/73/87/100 %
Transmission secondaire	par chaîne, rapport 2,6 (39/15)

Equipement électrique	
Alternateur	—
Batterie	12 V 3 Ah
Allumage	électronique CCI

Partie-cycle	
Cadre	simple berceau dédoublé en acier, tubes de section ovale, bras oscillant alu
Suspension AV	fourche inversée réglable, Ø 41 mm, déb. 270 mm
Suspension AR	mono-amortisseur réglable à bonbonne séparée, déb. 270 mm
Frein AV	simple disque Ø 240 mm, étrier double piston
Frein AR	simple disque Ø 220 mm, étrier simple piston
Roues	jantes en acier rayonnées
Dimensions AV	1,60 × 21"
Dimensions AR	2,15 × 18"
Pneus	Dunlop K 560
Dimensions AV	80/100 × 21"
Dimensions AR	110/90 × 18"

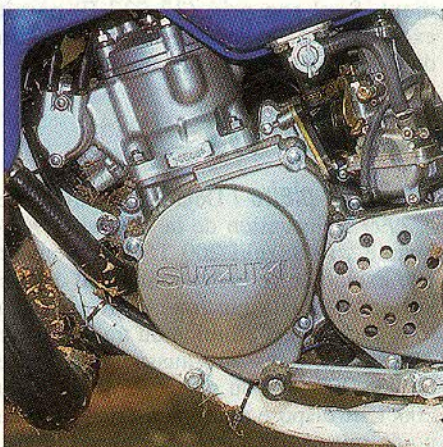
Géométrie	
Chasse/angle	117 mm/62,30°
Empattement	1 435 mm
Haut. de selle	880 mm
Garde au sol	320 mm

Poids et capacités	
A sec usine	116 kg
Tous pleins faits	N.M.
Répartition AV/AR	N.M.
Essence/réserve	9,5 l/N.C.
Huile	N.C.



Propre sur elle et bien dans sa peau, la Suzuki 200 TSR s'extirpe aussi bien des embouteillages que des bourbiers gluants. Un bon petit trail complètement polyvalent.

épingle du jeu. Assuré par deux disques, le freinage est des plus satisfaisants. Un disque de 240 mm à étrier double piston à l'avant, et un autre de 220 mm à l'arrière offrent un freinage progressif, mais suffisamment puissant pour arrêter ce poids plume (116 kg). Seules les jantes acier dépareillent dans ce tableau idyllique. Enfin, si le tout-terrain vous attire plus que la polyvalence, rien ne vous empêche de changer les pneus d'origine (mixtes), pour des pneus adaptées à l'enduro.



Une partie-cycle de RM alliée à un petit deux-temps évolué de 200 cm³, voilà la solution proposée par Suzuki pour compenser le manque d'intérêt pour les 125 cm³.

A l'aise ! Bien proportionnée, facile à démarrer et bénéficiant d'une bonne répartition des masses, la TSR 200 apporte une sérénité de pilotage appréciable. Grâce à son moteur vif et efficace, ainsi qu'à sa grande maniabilité, la petite reine se sort rapidement des embouteillages pour rejoindre son terrain de jeu favori : les chemins.

Incrediblement agile, la TSR se sort de nombreuses configurations de terrains avec une aisance remarquable. Des chemins roulants aux zones trialisantes, en passant par les bourbiers, la petite nipponne fait partout bonne figure. Bien suspendue, elle encaisse de gros chocs sans réactions violentes, et grâce à son bon amortisseur, elle réagit sainement en sortie de courbes appuyées. La vue du moindre appui vous comble d'aise et c'est avec délice que vous sautez dessus. Debout sur les cale-pieds, dans une position typiquement enduro, les passages d'ornières deviennent vite un jeu d'enfant quand on a pris le coup. A "toc" et le poids du corps en arrière s'il vous plaît ! Si le tout-terrain vous attire, que vous disposez de 23 470 F, et qu'il vous faut une machine pour la ville, n'hésitez plus, elle fait les deux.

Conclusion Après un tel comparatif, le choix est difficile tant chacune de ces motos possède son tempérament et ses qualités propres. Hormis les problèmes de prix d'achat ou d'homologation pour certaines, une chose est sûre : en mettant le plaisir en avant, ces jolies baladeuses vouées à s'engager au premier enduro du patelin tapent dans le 1000.

De la DR 350 à la nouvelle Yamaha WR 200, la palette est suffisamment large pour que vous trouviez votre idéal.

En préservant le côté civilisé d'un trail tout en apportant des performances proches des machines d'enduro actuelles, ces motos-loisir lient l'utile à l'agréable.

En étant capables de jouer le jeu du quotidien et celui du plaisir, ces "trails" nouvelle génération sont certainement les machines les plus polyvalentes du marché actuel. ■

LE BUDGET

Suzuki 200 TSR

Prix clés en main : 23 470 F

Disponibilité : immédiate

Garantie : 1 an, pièces et MO km illimité assistance 24/24 Suzuki

Coloris : bleu/jaune

Importateur : Suzuki France S.A.
25, Avenue de la Gare
78310 Coignières
Tel. : (1) 34.82.14.00