

L'ENDURO

EXCLUSIF
PRESENTATION
SUZUKI
250 RH 86



La Suzuki 250 RH,
ou le must du trailiste
endurisant.



DES VILLES

Flashante, la 250 RH !! Belle, pas chère, efficace en diable, et hilarante avec ça...

Une sérieuse concurrente, sur le marché du trail utilo-endurisant.



Le modèle de l'an dernier nous avait tellement séduit que l'on se demandait ce que diable pouvait nous pondre Suzuki avec cette RH 250 X version 86.

Vu de l'extérieur, pas grand chose...

De l'extérieur certes, car si l'on exclut les pare-pierres au guidon ainsi que la sacoche plastique sur le garde-boue arrière, Suzuki RH 85 et 86 c'est jaune bonnet et bonnet jaune. Pas franchement de quoi en faire un fromage, puisque tout y est, du frein avant à disque jusqu'aux suspensions aux débattements dignes d'une véritable enduro. La seule critique, en ce qui concerne le côté « trail » de la moto, porte sur l'absence de repose-pieds suspendus pour le passager, en plus d'une barre de maintien.

Le réel changement, c'est dans le moteur qu'il faut le trouver. On constate en effet la présence, à l'instar des RM de cross, du système AEC (Automatic Exhaust Control), dont le principe s'apparente à l'ATAC de chez Honda. Il s'agit donc d'une valve destinée à réguler les gaz d'échappement, et qui a comme conséquence directe une amélioration de la puissance à bas régimes. L'ancienne, sans AEC, avait néanmoins ridiculisé, au petit jeu des reprises, les trails 250 quatre temps, alors vous pouvez imaginer ce que ça donne avec. D'autant que cette nouvelle RH tire un poil plus court qu'auparavant. Ajoutez à cela un carburateur de diamètre inférieur (32 mm au lieu de 34 mm), et vous saurez tout sur les modifs de cette RH cru 1986...

Pour débutants avertis

Une fois en selle, l'impression d'être à bord d'une vraie machine de cross prédomine. Selle haute mais plongeante sur le bidon d'essence, guidon bas et branches tombantes, bref position de conduite idéale. Le moteur, qui tousse facilement, a changé de sonorité d'échappement. C'est moins plein et ça claqué plus. Est-ce le fait du cylindre à valves, ou tout simplement que le moteur est encore trop neuf ? Un peut tôt pour vraiment juger, mais le moteur ne perd rien en souplesse par rapport à l'ancienne, si bien que, pour une fois, le rodage d'un deux temps n'oblige pas au sous-régime permanent. Docile, la RH accepte tous les régimes, ou presque, sans jamais engorger, jusqu'à ce que la cavalerie se déchaîne dans les tours. Tous les feux sont

prétexte à vérifier la couleur du ciel, chaque virage incite à remettre gaz un peu plus tôt que le précédent, jusqu'à ce qu'une gigantesque équerre ramène le pilote à des allures plus calmes !! Un vrai jouet, ce truc... Le frein avant, certainement à cause d'un manque de rodage, réclame que l'on rallonge ses distances de sécurité. Phénomène déjà rencontré sur l'ancien modèle et s'estompant au fil des kilomètres.

CLUB RAID AVENTURE 84

Depuis toujours, le sud exerce une sorte de fascination dans nos esprits. Si vous désirez comme les explorateurs en leur temps, connaître l'engouement pour ces terres arides et désertiques, fouler de vos crampons la virginité du paysage, le Club Raid Aventure 84 organise, du 3 au 21 avril et du 1^{er} au 19 mai 1986 un circuit de 19 jours à travers le sud marocain. Vous y découvrirez Agadir, perle de la côte, puis Marrakech, avant de continuer votre périple par la traversée du Moyen-Atlas.

Tarifs : 5 595 F avec traversée maritime aller/retour, pilote + moto en classe tourisme. Hébergement et repas non compris sauf pour trois nuits et repas de bivouacs (mise à disposition de tentes moyennant supplément 100 F pour toute la durée du raid) ainsi que le carburant (environ 1 000 F). Clôture des inscriptions : le 15 mars pour le premier raid et le 10 avril pour le second.

Club Raid Aventure 84, 4, rue Georges-Bizet, 84130 Le Pontet. Tél. : 90.32.59.51 ou 90.82.06.09.

VIREES VOSGIENNES

Trail-Rando est une organisation basée à Belfort, et qui propose une jolie brochette de randonnées, dans les coins les plus reculés de cette belle contrée qu'est la Franche-Comté. Sentiers, routes forestières et autres prairies rases y sont légion. La randonnée se fait sur une seule journée, une formule intéressante, que nous vous invitons instamment à découvrir !!

La Grange du Haut-Doubs

Un tel nom de baptême, avant même d'avoir bouclé son sac donne envie d'y aller. Le parcours long de 140 km, emprunte 70 % de chemins forestiers.

Passons sur les recommandations d'usage comme le respect de la nature et des habitants rencontrés au détour d'un sentier, l'équipement du pilote (chapeau et bottes de cuir), pour nous intéresser aux considérations pratiques et basement matérielles. Cette petite rando sur mesure pour trailiste invétéré vous coûtera très précisément 187 F, en petites coupures s'il vous plaît (!), c'est-à-dire une misère. Attendez, ce n'est pas tout. Le forfait comprend, outre l'engagement du pilote et de sa moto, le casse-croûte de 10 H, le repas de midi dans l'auberge la plus paumée de la région (ambiance garantie), et deux collations pour tenir le coup l'après-midi. Sorte de plan d'enfer, trouvez pas ? Retenez encore que ces randonnées sont ouvertes aux trails de 125 à 600 cm³, qu'un sac à dos ainsi qu'un pneu arrière neuf sont conseillés, que le duo ne

En tout-terrain, la parenté avec les RM (modèle cross) saute aux yeux, au point que l'achat de la RH se justifie pleinement pour le débutant désireux de se lancer dans le bain des enduros régionaux. Moteur à la fois docile et performant, suspensions à la hauteur. Chaussez-la d'une bonne paire de pneus et le tour est joué !! Après le Trophée Peugeot, à quand une coupe Suzuki RH ? **A.C.**



FICHE TECHNIQUE EXPRESS

Type : monocylindre deux temps refroidi par eau, balancier d'équilibrage.

Cylindrée : 249 cm³.

Alésage x course : 70 x 64,8 mm

Puissance maxi : 21,7 Kw à 7500 tr/mn (norme ISO)

Couple maxi : 5,9 Deca N m à 6500 tr/mn (normes ISO)

Carburateur : 1 Mikuni VM 32 SS

Boîte de vitesses : 5 rapports

Suspension avant : fourche télescopique, Ø des tubes N.C.

Débattement : 250 mm.

Suspension arrière : Full Floater, réglable en précontrainte du ressort (5 positions).

Débattement : 250 mm

Freins AV : disque Ø 240 mm

Frein AR : tambour simple came Ø 120 mm

Empattement : 1 415 mm

Poids constructeur : 111 kg à sec

Réservoir : 12 litres

Prix : 18.360 F TTC

Disponibilité : immédiate

Coloris : rouge et jaune

Importateur : Suzuki France, 28, avenue de la Gare, 78310 Coignières. Tél. : (1) 30.50.45.09.

l'est pas vraiment si vous ne tenez pas à galérer dans les passages difficiles.

Les dates : 30 mars, 9 mai (vendredi Ascension), 22 juin, 20 juillet, 15 août.

Vosges Sauvages Htes Saônoises

La randonnée Vosges Sauvages, truffée de cascades, étangs et maquis semi-désertiques, s'adresse également aux trails de tous poils, de 125 à 600 cm³. Son prix est de 195 F pour les mêmes prestations avec un maximum de dix motos.

Les dates : 18, mai, 1^{er} juin, 13 juillet, 3 août, 31 août.

Vosges Sommets

L'itinéraire escarpé de la « Vosges Sommets » avec ses tronçons techniques tout en surplombs impressionnants, conviendra mieux aux trails légers, disons pas plus de 250 cm³. Ainsi, bien sûr, qu'aux machines de trial. Au programme, environ 100 km de chemins rocailleux à parcourir en un jour. Kilométrage qui peut paraître faible, mais ne vous y fiez pas. C'est en fait une virée difficile, voire éreintante d'où la nécessité de posséder un bon bagage tout-terrain. Vers midi, un copieux repas du terroir vous sera servi dans une ferme-auberge isolée en montagne, une halte qui saura remettre du baume dans les cœurs fatigués par la montée... Son prix est de 195 F pour les mêmes prestations avec un maximum de six motos.

Les dates : 10 mai et 6 septembre.

Pour tous renseignements, contactez : Trail Rando, 11, chemin des Bosquets, Essert, 90000 Belfort. Tél. : (84) 22.81.25