

MOTO

JOURNAL

15F

N°964

CONTACT EXCLUSIF

SUZUKI 1100

GSX-R

1991

GUIDE PRATIQUE

-CHOISIR SES GANTS D'HIVER
-QUELLE GARANTIE POUR L'OCCASION?

COMPARATIF

LES 250 CROSS 1991

 AVEC
JACKY VIMOND

SUPERBIKE

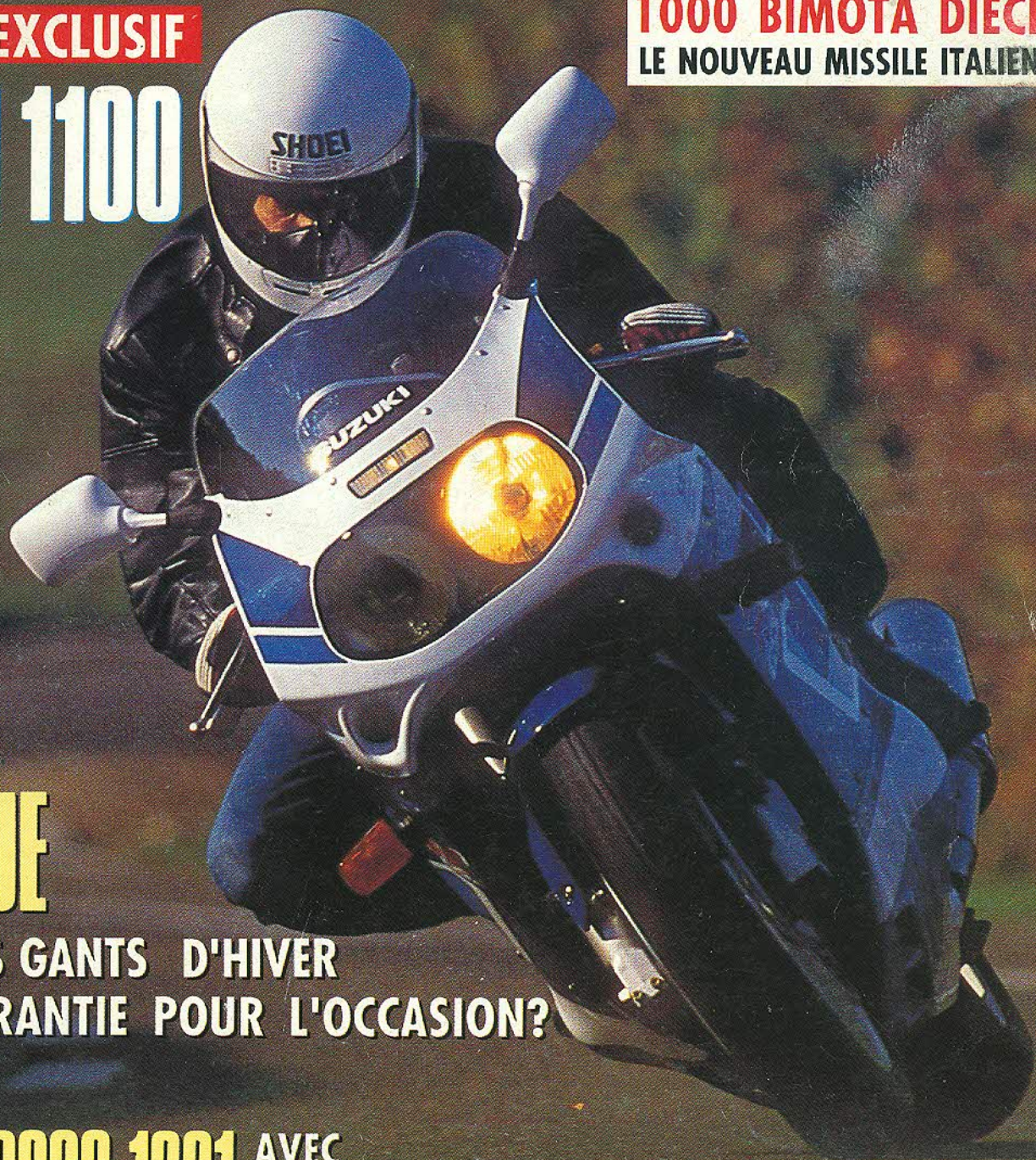
ROCHE CHAMPION

CONTACT



1000 BIMOTA DIECI

LE NOUVEAU MISSILE ITALIEN



M 2042 - 964 - 15,00 F



15 NOVEMBRE 1990 - SUISSE 4,70 FS - CANADA 4,50 \$
-COTE D'IVOIRE 1050 F CFA - BELGIQUE 110 FB

COMPARATIF

LES 250 CROSS 1991

VIMOND, VILLARS, LES



Comme pour le comparatif 125 cross, Jacky Vimond est votre journaliste-essayeur pour tester les 250 cross 1991. Nous l'avons emmené à Villars-sous-Ecot, théâtre des Masters de Motocross, sur un vrai terrain de course pour mener les Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki et KTM jusque dans leurs ultimes retranchements. Mais ça ne lui pas suffi; nous sommes donc allés sur un terrain plus «démocratique» mais il en voulait encore. Alors on a fini en supercross... Tout ça pour quoi? Une quasi-égalité et une certitude: les 250 cross 1991 sont top niveau!

Par Jacky Vimond et Nicolas Sonina, photo Bertrand Thiabault.

250... TOP NIVEAU!





HONDA 250 CR

31 708 F

Peu de changements sur la CR250 1991. Normal, c'était déjà une excellente moto et elle le reste. Cependant, on lui reprochait un rendement des suspensions en dessous de celui de la concurrence et une fourche non réglable en détente. Pour 1991, les ingénieurs responsables de ce département ont décidé de ne plus faire confiance à Showa pour l'arrière mais à Kayaba. Le résultat est meilleur mais ce n'est pas encore la panacée, la moto ne gigote pas mais la suspension est encore un peu dure en fin de course. Quant à l'avant, c'est toujours une Showa mais toujours pas réglable en détente extérieurement. Plus grave, son rendement n'est pas amélioré, c'est la plus mauvaise fourche du comparatif, qui donne des coups en début de course, n'est pas assez confortable, surtout comparée à la Kawa ou la KTM, qui ont les deux meilleures fourches avant. Pourtant, la Suzuki a aussi une Showa mais ce n'est pas la même et elle fonctionne beaucoup mieux. C'est vraiment dommage, ces suspensions ternissent un ensemble réussi par ailleurs. Le moteur est toujours aussi bon. On peut même dire que c'est le meilleur. Aussi puissant que le Kawa en haut, aussi vif que les Suz et KTM en bas, autant de coffre que le Yam. Quant à la position et au freinage, ils sont parfaits. Et toujours le kit de pièces et l'assurance RC inclus...



KAWASAKI 250 KX

31 710 F

La sortie de la 250 KX en 1990 avait fait l'effet d'une bombe dans le milieu du cross. Ce look démoniaque, ce nouveau cadre périmétrique, combinés en plus à un caractère explosif, un moteur hyper puissant et violent ont finit d'asseoir sa réputation bombesque. Après ce changement radical en 1990, on ne pouvait espérer de grosses modifications pour 1991. Pourtant les concepteurs de la machine ne se sont pas endormis et ont travaillé sur une foultitude de détails pour la rendre encore plus efficace. Rigidification du cadre, travail sur les suspensions et le moteur, tout a été revu pour plus de confort et de facilité d'emploi. Niveau moteur, le changement est surprenant... Sur le circuit de Villars sous Ecot, le lendemain des Masters de Motocross, la puissance à haut régime s'exprime réellement et la Kawa montre ses atouts. Elle grimpe les longues montées à une vitesse folle et il est difficile de savoir si elle est plus puissante que la Honda. En revanche, le lendemain, sur un circuit plus lent, son moteur montre son manque de vivacité à bas régime. Du coffre il en a, mais plus façon 500. Il n'est plus violent comme l'an dernier, demande à être conduit une vitesse au-dessus. Tout le contraire des Suzuki et KTM, vives et rapides. Cette Kawa, c'est la reine des grands espaces, bien aidée par ses suspensions confortables et son comportement général très rigide.



KTM 250 MX

35 300 F

La KTM 250 1990 était une moto 100 % inédite. Malgré ce premier jet, c'était une très bonne moto, montrant très peu de défauts à l'utilisation. On lui reprochait un caractère moteur un peu mou, les concepteurs y ont remédié en modifiant pot, cylindre, piston (maintenant à deux segments), allumage, valve à l'échappement et carburateur. Au passage, ils ont renforcé la boîte, l'embrayage et le système de kick. La KTM y a gagné en vivacité et en puissance maxi. Son moteur ressemble un peu à celui de la Suzuki, moins vif mais, comme lui, manquant un peu de coffre. Mais il est aussi plus onctueux, un peu comme le Yam, ce qui lui confère une bonne motricité, car sa suspension arrière est excellente et presque aussi bonne que la fourche, nouvelle elle aussi, réellement remarquable. Si la finition mécanique de la 250 1990 était impeccable (et elle le reste), bien au-dessus de la production autrichienne jusqu'alors, il n'en était pas de même avec la finition esthétique.

Pour 1991, la barre est redressée, le constructeur allant jusqu'à fabriquer un nouveau réservoir, moins anguleux, mieux fini. Difficile de trouver des défauts à cette machine, si ce n'est la position trop sur l'avant, qu'on peut aisément changer avec un guidon plus traditionnel. En revanche elle n'a pas de kit de pièces, c'est la plus chère et la seule qui augmente alors que toutes les autres baissent...

• POINTS FORTS

- Le meilleur moteur
- Le plus puissant en haut?
- Vivacité sans brutalité
- Bons freins
- Bon feeling général
- Kit de pièces inclus dans le prix
- Assurance RC inclus dans le prix

• POINTS FAIBLES

- Fourche trop dure en début de course, manque de confort
- Fourche non réglable en détente
- Suspensions arrière trop dures en fin de compression
- Mauvais accord de suspensions
- Tendance à guidonner
- Etagement des trois premiers rapports trop court
- Décoration qui ne fait pas l'unanimité

PRO

8/10



Elle ne convient pas sur tous les types de circuits. Plutôt bien sur les grands circuits, certainement à cause de son moteur très performant, elle devient plus difficile à piloter sur les petits circuits troués à cause de sa fourche moins bonne que celles de la concurrence.
Elle n'est pas polyvalente : selon le terrain, elle peut être la meilleure comme la moins bonne. J'ai aimé son moteur, sa position qui rappelle celle de la Suzuki.
Je n'ai pas aimé la fourche, la poignée de gaz dure.

JACKY VIMOND

• POINTS FORTS

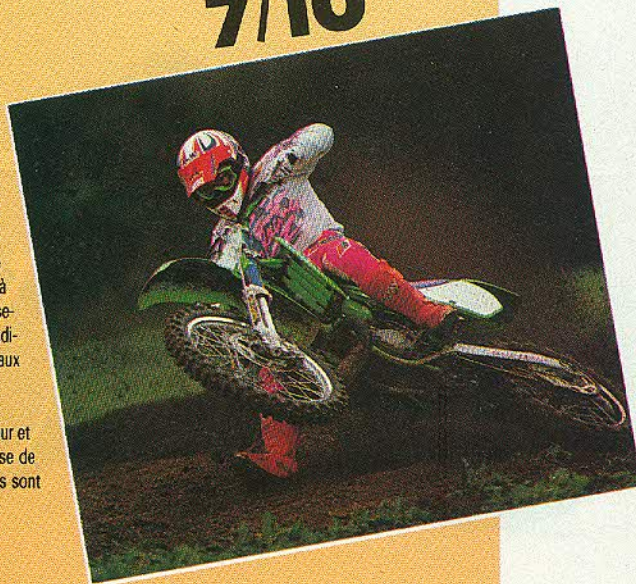
- Puissance à haut régime
- Confort et accord des suspensions
- Stabilité
- Motricité
- Kit de pièces inclus dans le prix

• POINTS FAIBLES

- Manque de vivacité
- Feeling lourd
- Centre de gravité trop haut
- Les repose-pieds touchent le sol dans les grand-chocs
- Freins moyens

PRO

7/10



Incontestablement la plus grosse des 250, on la pilote presque comme une 500 avec son moteur un peu lent à prendre des tours et donnant l'impression d'une grande inertie. Néanmoins, c'est un moteur puissant.
Un peu lourde de l'avant, elle se place bien dans les courbes et garde son cap dans la tôle ondulée. Toutefois, dès que l'on prend de l'angle, les pieds ont une fâcheuse tendance à toucher le sol, c'est-à-dire quitter les repose-pieds en accrochant les ornières. Un autre handicap, le dessous du cadre touche le sol aux réceptions de sauts.
J'ai aimé la stabilité et la motricité.
Je n'ai pas aimé le manque de vivacité du moteur et le phénomène cadre-pieds qui accroche et pose de ce fait un problème dans le pilotage. Les freins sont un peu justes et grinçants.

JACKY VIMOND

• POINTS FORTS

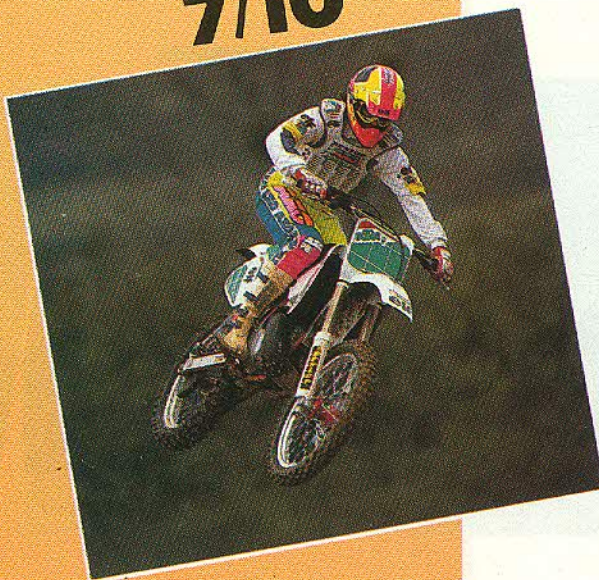
- Bon moteur, bien réglé d'origine
- Vivacité de l'ensemble
- Bonnes suspensions
- Stabilité
- Bons freins
- Motricité

• POINTS FAIBLES

- Manque d'allonge
- Guidon trop bas
- Tape de l'arrière au freinage, dans les trous
- Pas de kit de pièces
- La plus chère

PRO

7/10



Bonne moto dans l'ensemble mais, même si elle est fine et maniable, on ne se sent pas très bien dessus. La selle plongeant de l'avant et le guidon mal approprié font que je ne suis pas très à l'aise pour la piloter.
Dotée d'un moteur vif qui monte tout de suite à son régime maxi, il vaut mieux passer rapidement les rapports car il aurait tendance à plafonner.
La suspension arrière tape dans les trous mais sans mauvaise réaction.
J'ai aimé le couple du moteur et les suspensions.
Je n'ai pas aimé la position de conduite. Pour moi c'est un élément très important pour évoluer dans de bonnes conditions. Ce qui explique que la KTM se retrouve derrière, tout en étant à la hauteur des japonaises (selon les goûts).

JACKY VIMOND



SUZUKI 250 RM

31 625 F

La Suzuki n'a pas fondamentalement changé par rapport à l'an dernier alors il est tout à fait normal de retrouver ses qualités : maniabilité, vivacité, c'est elle la plus "fun" du comparo, la plus facile à emmener. Si on retrouve ses qualités, beaucoup de ses défauts ont disparus... Elle manquait de puissance, elle n'a maintenant plus rien à craindre, elle est un peu en dessous des Honda et Kawa en puissance maxi mais reste dans le bon paquet. A bas régime, c'est la plus forte, la plus vive, ce qui n'est pas le cas à mi-régime, où elle s'assagie, manque de coffre. Oh, pas grand chose mais c'est le jeu du comparo et quand on monte sur la Yam, la Honda ou la Kawa, la différence est flagrante. On lui reprochait aussi un freinage trop léger, c'est oublié, elle est maintenant au niveau de la Honda, c'est-à-dire le top!

Puisqu'on évoque la Honda, parlons des suspensions car chez Suz' on s'équipe maintenant chez Showa pour l'avant et l'arrière. Eh bien le résultat est étonnamment supérieur chez Suz', au point de se demander si la suspension arrière de la RM n'est pas la meilleure du comparo et si les metteurs au point de chez Honda travaillent dans le bon sens... Pareil pour l'avant, cette fourche de RM fait partie des très bonnes, comme la Yam et la Kawa, un léger ton en dessous de la KTM mais bien supérieure à la Honda.



YAMAHA 250 YZ

31 493 F

Autant le dire tout de suite, cette 250 YZ 1991, c'est la bonne surprise du comparatif. L'an dernier c'était une bonne moto, très bonne moto mais sans caractère marqué. Sans défaut non plus d'ailleurs mais on lui reprochait son côté trop sérieux.

Pour 1991, on dirait que son lifting au rose fluo et sa partie arrière redessinée vont de paire avec un plus général. Il faut dire que les ingénieurs n'ont pas travaillé qu'en surface, une foultitude de détails internes intervenant pour un meilleur fonctionnement général. Nouveau cylindre avec céramique, augmentation de la course du piston, nouveaux pistons, transferts et échappement et une boîte de vitesse revue vers la facilité de passage des rapports.

En partie-cycle, on augmente la taille des fourreaux de fourche, qui change intérieurement elle aussi, et la partie arrière de la moto est entièrement nouvelle. Sur la piste, toutes ces modifications se sentent réellement. Les suspensions ont enchanté tous les pilotes, tout comme le moteur, bluffant dans les grandes montées de Villars comme en supercross, pas aussi vif que le Suzuki mais pas loin et ayant autant, voire plus de coffre que les Kawa et Honda à mi-régime. Le comportement général est plus agréable et elle fait beaucoup plus l'unanimité dans toutes franges de pilotes, du champion au débutant.

La Honda à nu, très compacte.



Indéniable influence japonaise pour la KTM.



La Kawa et son étonnant cadre périmétrique.



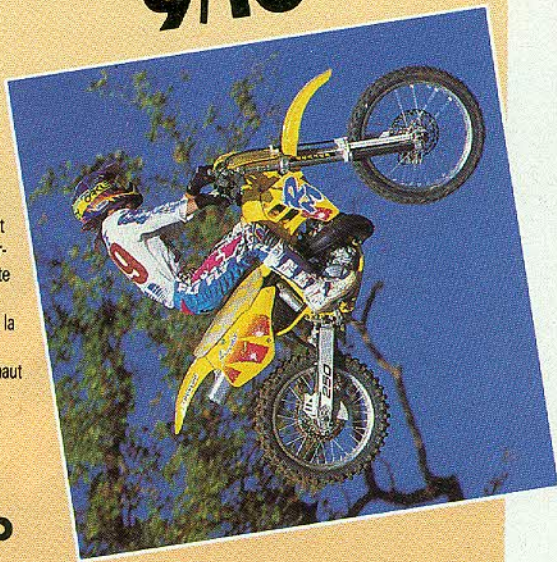
• POINTS FORTS

- Maniabilité
- Vivacité
- Puissance en bas
- Accord suspensions
- Très bonne suspension arrière
- Facilité relative pour une 250
- Très bons freins
- Kit de pièces inclus dans le prix

• POINTS FAIBLES

- Manque de coffre, de puissance à mi-régime

PRO 9/10



C'est pour moi la moto la plus facile, la plus fun, elle a la palme du meilleur feeling. Son moteur est le plus vif, elle est fine et maniable et, même si elle est un peu nerveuse, elle se dirige facilement et reste précise. J'ai aimé son feeling, sa maniabilité et la spontanéité de son moteur. Je n'ai pas aimé la puissance du moteur à haut régime.

JACKY VIMOND

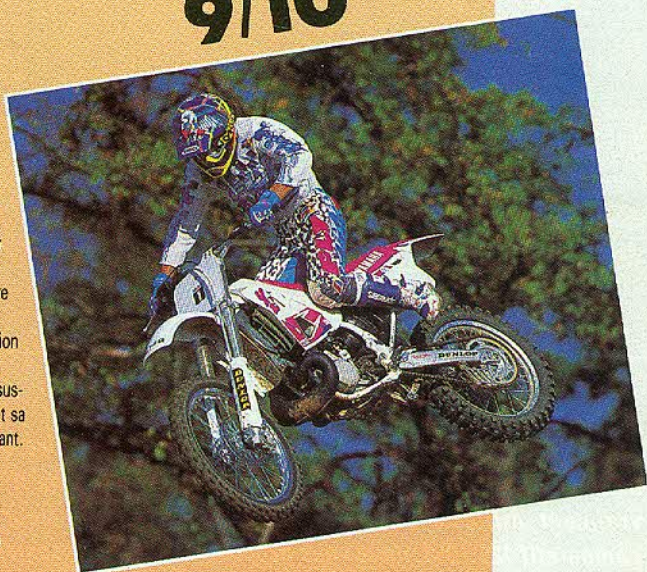
• POINTS FORTS

- Homogène
- Sérieuse
- Bon accord des suspensions
- Bon moteur
- Stabilité en courbe et en ligne droite
- Poignée de levage intelligente
- Kit de pièces inclus dans le prix

• POINTS FAIBLES

- Trop sérieuse?
- Guidon pas terrible

PRO 9/10



Je la classe première avec la Suz' pour deux raisons :
 - son moteur fort à mi-régime,
 - le sérieux de l'ensemble.
 Idéale pour qui recherche la performance, même si elle est moins facile à manier que la Suz', elle est très efficace avec son moteur moins vif que la RM mais plus plein. A noter une suspension un peu dure à l'arrière en fin de compression. J'ai aimé la stabilité de l'ensemble et l'impression de grande sécurité. Je n'ai pas aimé son embrayage ferme, sa suspension arrière ferme en fin de compression et sa selle très dure à l'arrière et trop molle à l'avant.

JACKY VIMOND

La Yam reste la plus conventionnelle, sans pot low boy.



La Suzuki, la plus jouet de toutes.





SYNTHESE

Voici venue l'heure de la conclusion et je dois dire que, comme l'an dernier, ces motos sont si bonnes qu'il est vraiment difficile de les départager... Comme pour le comparatif 125 1991, nous vous proposons deux classements: l'amateur et le pro, signé Jacky Vimond. En premier, l'amateur... La Suzuki est la plus facile, n'a pas de défaut... C'est la plus drôle et c'est pour ça que nous la classons la meilleure pour l'amateur.

Derrière, c'est l'égalité car aucune n'a de défaut majeur. La KTM, facile, agréable, performante pourrait être devant si elle n'était pas la plus chère. La Honda est toujours aussi performante, surtout côté moteur, mais sa fourche est vraiment en dessous des autres. La Kawasaki plaît par son confort et son côté 500, et la Yamaha est la bonne surprise du comparatif. Elle mériterait d'ailleurs la première place s'il elle était plus «fun».

De son côté, Jacky Vimond note à égalité la Suzuki et la Yamaha avec 9 sur 10, des caractères différents pour une même efficacité. La Honda ne récolte qu'un 8 sur 10 à cause de sa fourche. La Kawasaki et la KTM obtiennent 7 sur 10 parce qu'elles ont quelques légers défauts, tout en étant très bonnes.



MERCI

Merci aux pilotes Cyril Porte, Nicolas Cailly, Fred Bolley, Kenji Satoh et surtout Bruno Redoutey et Olivier Robert, qui nous ont aussi servi, outre de pilotes essayeurs, de guides et conseillers. Merci bien sûr au Flying Team Mazout, bien qu'amputé, aux dirigeants et à tous les membres du moto club de Villars sous Ecot, qui nous ont aimablement reçus sur leur superbe circuit le lendemain des Masters. Et merci à tous les mécaniciens pour leur assistance sans faille et la bonne humeur générale...

FICHE TECHNIQUE

Modèle	HONDA 250 CR	KAWASAKI 250 KX	KTM 250 MX	SUZUKI 250 RM	YAMAHA 250 YZ
MOTEUR					
Type	monocylindre 2 temps à refroidissement liquide	monocylindre 2 temps à refroidissement liquide	monocylindre 2 temps à refroidissement liquide	monocylindre 2 temps à refroidissement liquide	monocylindre 2 temps à refroidissement liquide
Cylindrée	249,3 cm ³	249 cm ³	248,6 cm ³	249 cm ³	249 cm ³
Alésage x course	66,4 x 72 mm	67,4 x 70 mm	67,5 x 69,5 mm	67 x 70,8 mm	68 x 68,8 mm
Puissance maxi	52,3 ch à 8 000 tr/min	53,5 ch à 8 000 tr/min	NC	53,2 ch à 9 000 tr/min	NC
Couple maxi	4,96 mkg à 7 500 tr/min	4,9 mkg à 7 500 tr/min	NC	4,58 mkg à 7 000 tr/min	NC
Alimentation	Keihin ø 38 mm	Keihin ø 38 mm	Keihin ø 37 mm	Mikuni ø 38 mm	Mikuni ø 38 mm
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports
PARTIE-CYCLE					
Cadre	simple berceau dédoublé	périmétrique	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
Suspension avant	fourche inv. Showa ø 45 mm	fourche inv. Kayaba ø 43 mm	fourche inv. White Power ø 42 mm	fourche inv. Showa ø 45 mm	fourche inv. Kayaba ø 43 mm
Débattement	réglable en compression 305 mm	réglable en compression et détente 310 mm	réglable en compression et détente 300 mm	réglable en compression et détente 310 mm	réglable en compression et détente 300 mm
Suspension arrière	amortisseur Kayaba réglable en détente et compression	amortisseur Kayaba réglable en détente et compression	amortisseur White Power réglable en détente et compression	amortisseur Showa réglable en détente et compression	amortisseur Kayaba réglable en détente et compression
Débattement	330 mm	330 mm	340 mm	324 mm	315 mm
Frein avant	disque ø 240 mm	disque ø 220 mm	disque ø 260 mm	disque ø 250 mm	disque ø 245 mm
Frein arrière	disque ø 220 mm	disque ø 190 mm	disque ø 220 mm	disque ø 220 mm	disque ø 220 mm
Pneu avant	80 x 100/21	80 x 100/21	90 x 90/21	80 x 100/21	80 x 100/21
Pneu arrière	110 x 100/18	110 x 90/19	100 x 90/19	110 x 90/19	110 x 90/19
DIMENSIONS ET POIDS					
Hauteur de selle	970 mm	955 mm	950 mm	960 mm	970 mm
Empattement	1 479 mm	1 480 mm	1 480 mm	1 467 mm	1 495 mm
Garde au sol	350 mm	385 mm	380 mm	360 mm	340 mm
Réservoir d'essence	7,5 l	8,5 l	9 l	8,5 l	8,5 l
Poids à sec (constructeur)	97 kg	96,5 kg	91 kg	98 kg	97 kg
RENSEIGNEMENTS PRATIQUES					
Prix TTC	31 708 F (kit inclus)	31 710 F (kit inclus)	35 300 F	31 625 F (kit inclus)	31 493 F (kit inclus)
Importateur	Honda France Parc d'Activités Paris-Est B.P. 46, 77312 Marne-la-Vallée Cedex 2. Tél. : 60.05.90.12	K.M.F. Rue Marie-Curie 78312 Maurepas Tél. : (1) 30.69.00.00	Royal Moto France B.P. 11 10800 St-Julien-les-Villas Tél. : 25.82.01.12	Suzuki France 25, avenue de la Gare 78310 Coignières Tél. : (1) 34.82.14.00	Sonauto Yamaha 1, av. du Fief, ZA les Béthunes St-Ouen-l'Aumône 95005 Cergy-Pontoise Cedex