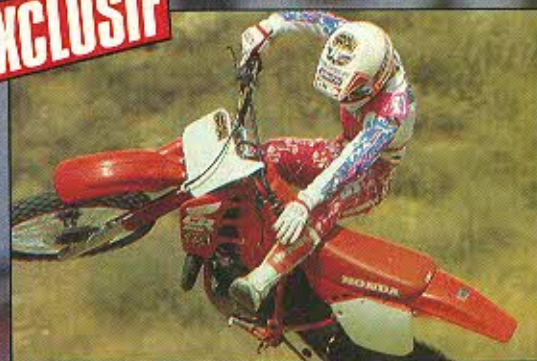


Moto Revue

SPECIAL BOL D'OR

EXCLUSIF



ESSAI HONDA 250 CR 88

90 Fb. 4, 10 Fs. 400 Pts. 980 F CFA.

N° 2 814, jeudi 24 septembre 1987, 13,00 F.



UN BOL D'ANTHOLOGIE!

M 2163 - 2814 - 13,00 F

3792163013009 28140

EXCLUSIF

La 125 KX 88 derrière la grille

Seule 125 cross à faire l'objet d'une refonte totale pour 88, la 125 KX méritait que l'on « approfondisse » un peu son cas. C'est chose faite grâce à notre « essai-course » qui a vu quatre pilotes se succéder une après-midi durant à son guidon, dans les difficiles conditions de la compétition. Une formule toujours riche d'enseignements.

Avant même les essais, la 125 KX 88 fait sensation dans le parc-coureurs : c'est le défilé ininterrompu ! Faut dire qu'en vrai, cette moto est plutôt plus jolie qu'en photo. Le cadre vert, les panneaux latéraux bleus et le moteur gris rendent bien, et la différencient assez nettement du modèle précédent. Le réservoir plus « ventru » ne devrait manifestement plus poser de problèmes d'autonomie en GP ou en 125 Inter (ça vous fait une belle jambe, non ?). Domage que la déco côté droit soit très désuète, et qu'elle se découpe au contact des genoux. Une fois cette déco partie, l'esthétique en prend un coup.

La selle est plus haute que l'an dernier, mais reste très acceptable même pour les « courtepattes ». Après une séance d'essai, quelques défauts de réglage se font jour : il fait 35°, nous décidons de « tomber » le gicleur du Keihin (de 148 à 145) et de baisser l'aiguille au dernier cran. La moto est assez creuse à bas régime, et en sollicitant l'embrayage on tombe dans une plage de régime où la puissance est assez brutale : outre les réglages de carburation, nous installons donc un pignon de sortie de boîte de 11 dents (au lieu de 12) pour permettre au moteur de prendre plus vite ses tours et « gommer » le trou à bas régime. Les tubes de fourche sont remontés dans les tés (de 7 mm par rapport au bouchon), et le guidon remplacé par un Renthal.

En course le comportement de la moto se ressent fortement (en bien) de ces quelques réglages. L'accord entre suspensions, et la qualité de celles-ci me paraît être le point (très) fort de cette machine. Sur le circuit de Lespourey, plusieurs sauts en forme de marche en descente, avec retombées violentes sur le plat, constituent un test implacable pour la fourche. La KYB à cartouche s'en tire au mieux, surtout par rapport à la « TCV » de 87 qui en ces circonstances « cognait » violemment dans les poignets. A l'accélération en montée dans les



Quatre pilotes !

Quand on essaye, on essaye. Dans le cadre d'une épreuve régionale à Lespourey (64), nous nous sommes relayés à quatre (1) au guidon de cette brave KX, laquelle a donc disputé la bagatelle de six manches — dont plusieurs consécutives — sur un circuit dur, poussiéreux mais présentant beaucoup d'intérêt pour l'essai (montées défoncées avec reprises « à zéro », sauts de toutes sortes, etc.). Les résultats furent excellents : 1ères ou 2^e places, avec deux holeshots au passage. La petite KX s'est acquittée sans le moindre problème de ce traitement plutôt brutal, ce qui déjà est un bon signe de sa probable future fiabilité. A la fin de la journée, elle marchait toujours aussi bien, n'ayant rien perdu de sa puissance ni de ses reprises. Voici donc les réflexions des trois essayeurs « occasionnels » de la journée (les miennes sont contenues dans l'article lui-même).

Pascal Dulong (1,78 m) participait à la finale de son championnat de ligue régional, disputé au guidon bien sûr d'une 125 KX 87 (il termine vica-champion). Une manche sur la 87 suivie d'une sur la 88 l'ont pleinement convaincu : « c'est bien simple, tout est mieux (sauf le freinage, kif-kif). Les suspensions — la fourche surtout — quel changement ! La moto est plus haute, la position meilleure, la maniabilité s'en ressent, en bien. Le moteur est largement aussi puissant que mon 87 préparé, mais bien meilleur en reprises. Chaque fois bien parti, je me suis essouffé avec ma moto alors qu'avec la 88 j'ai tenu 2e jusqu'au bout, preuve qu'elle est moins fatigante. L'an prochain je passe en 250 mais ça m'aurait plu de courir avec une telle moto ».

Olivier Dejours (1,82 m) a lui aussi roulé une manche sur deux avec sa propre 125 KX 87 et la 88, qui plus est en catégorie 250/500, terminant 2e à chaque fois. « Moi qui ai de longues jambes, j'apprécie particulièrement le nouveau galbe du réservoir, plus large mais surtout moins anguleux : je ne me cogne plus du tout les genoux. Sinon c'est une meilleure moto à tous points de vue. Un peu moins bien en bas, elle pousse plus fort et prend plus de tours. Mais l'amélioration n° 1 pour moi est bien la fourche à cartouche : super ! Ce que je fais en 88 ? J'en achète une ! ».

Michel Sanjean (1,80 m) était le pilote le plus expérimenté du lot (il est un des ténors du 250/500 National français). Il est passé pour l'occasion de sa 250 KX 87 à la 125 88. « Depuis trois ans que je ne cours plus en 125 l'évolution est bien sûr importante ; mais ce qui m'a le plus impressionné c'est la partie-cycle. Pourvu que celles des KX 250 et 500 88 soient aussi bonnes ! Je suis en effet trop lourd pour rouler en 125. Pourtant, je m'amuse plus dans cette cylindrée. La 88 ne m'a posé aucun problème d'adaptation, bien sûr elle est un peu pointue pour qui est habitué à une 250 mais je n'ai pas eu à me battre avec elle, et elle m'a donné une grande impression d'efficacité ».

Intéressante expérience donc au guidon d'une des plus grandes nouveautés de l'année, une moto qui s'est parfaitement montrée à la hauteur. Remerciements aux dirigeants du Trial Club d'Espouey pour leur épreuve et à l'excellent spécialiste bayonnais de la KX, Wheeling Shop (tél : 59.55.39.29) qui a soigneusement couvé la machine fournie par Kawasaki Motors France.



Intéressante innovation que ces volets rotatifs permettant une meilleure aération du filtre (photo du haut). Notez aussi le nouvel amortisseur et l'Unitrak dernier cri.

Photo ci-dessus : admission directe dans le bas-carter, nouveau KIPS et carbu Keihin, un moteur inédit et... réussi.

Photo page de gauche : notre KX (n° 18) holeshote le championnat de ligue aux mains de Pascal Dulong !
Photo pleine page : les excellentes suspensions et la position adéquate (sauf le guidon) permettent un contrôle parfait dans les sauts.





Photo ci-dessus : Olivier Dejours, après une manche sur la KX 88, a immédiatement passé commande ! Il a particulièrement apprécié la position et la fourche à cartouche. Ci-contre : le nouveau réservoir mieux galbé contient 8,6 litres pour « tenir » les manches de 45 mn. Ci-dessous : comme sur les CR, le double plan de joint permet d'accéder à l'embrayage sans toucher à la pompe à eau.

Essai +

Les points faibles de la 125 KX 87 ? Elle en avait, que l'expérience de la course a mis au jour, comme c'est le cas pour toutes les motos de cross. En vrac, voici donc la liste des plaintes : les plastiques fragiles, notamment le garde-boue AR qui subissait les assauts répétés de la roue en bout de débattement. Cette année l'Unitrak est mieux pensé, la roue ne « touche plus le fond ». Par ailleurs les plastiques semblent d'une qualité différente, qu'on peut imaginer moins « cassante » mais qui paraît plus sujette aux rayures. Kawasaki a aussi rectifié le tir en ce qui concerne les repose-pieds fragiles (de même que leurs platines-support) : les nouveaux éléments sont sur-dimensionnés. La mousse de la nouvelle selle semble de meilleure qualité que l'ancienne, qui se pourrissait bien vite. Hélas rien de changé en ce qui concerne celle de filtre à air, qui reste la même (ses bords se déchirent lorsqu'on la rince). Bien que le frein avant ait été amélioré (piston plus gros), sa purge est toujours aussi fastidieuse. Par ailleurs, Kawasaki nous a fait le coup de Yamaha ! Le médiocre guidon 87 est toujours aussi médiocre en 88, fut-il peint en gris (!)... Un peu trop haut et beaucoup trop recourbé vers l'arrière, il gagne carrément à être échangé pour un Renthall de forme « Honda 87 ». C'est ce que nous avons fait, à la satisfaction des quatre pilotes de gabarits fort différents qui se sont relayés à ce guidon.

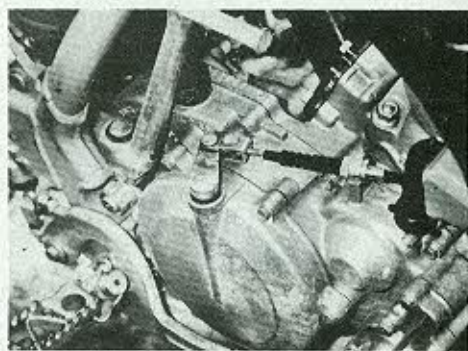
Quelques autres détails notables : une excellente innovation que ces fenêtres rotatives permettant en un clin d'œil de fournir davantage d'air au filtre à air. Auparavant on perçait les boîtiers et les obstruait avec du scotch, ce qui n'était guère pratique. Bien sûr, l'étanchéité globale du filtre (qui paraît de toute façon en léger retrait) est d'autant plus à surveiller qu'on laisse les volets ouverts. Par ailleurs, il ne faut pas oublier de les refermer avant de passer la moto au jet. A noter également que le garde-boue arrière descend à présent jusqu'au bras oscillant, c'est donc lui (et non plus la selle) qui fait l'étanchéité du filtre par l'arrière. L'arrière de cadre en alu adopte sur les KX 88 un dessin rectiligne, plus rigide. Il est vrai qu'on en a vu pas mal casser en 87, plutôt sur les KX 500 il est vrai (vibrations ?). Bien qu'on n'ait pas relevé d'usure anormale à ce niveau, le piston 88 (toujours à calotte creusée) dispose de deux segments au lieu d'un. La tension de chaîne « poussée », façon KTM ou Honda, est plus mécanique, mieux protégée et offre une meilleure sécurité (rien ne dépasse derrière le bras oscillant). Cependant il faut deux clés pour l'opérer, ce qui en utilisation « endurance » peut faire perdre un peu de temps. Derniers détails : le guide chaîne a été renforcé (plaque en alu façon CR), de même que la patte de silencieux, preuve que Kawasaki ne laisse vraiment rien au hasard, et que cette 125 KX 88 est vraiment un tout nouveau modèle.



trous, même sur les plus petits rapports et à bas régimes, la suspension arrière possède une capacité d'absorption bien supérieure à la moyenne. A dire vrai, seule une Suzuki a pu produire une impression similaire jusqu'à présent, et encore sa puissance n'était-elle pas comparable à celle de la KX... Une KX qui a su par ailleurs conserver une de ses qualités majeures de 87 : la stabilité. Ceci ne s'est pas fait au détriment de la maniabilité, laquelle m'a paru très satisfaisante. R.A.S. sur le freinage, très incisif de l'arrière et correct de l'avant.

Grosse santé, le moteur

Kawasaki passé au moteur à admission directe dans le bas carter, la question restait posée : allait-on trouver un KX « façon YZ » c'est-à-dire partant très fort en bas, avec beaucoup de couple, et plafonnant ensuite en haut, ou au contraire un KX « façon CR » un peu creux en bas mais très rempli au milieu et acceptant de monter très haut ? La réponse est sans équivoque : le KX est creux en bas — plus qu'un CR — sa puissance arrive assez violemment à moyen régime, et il continue très haut dans les tours (plus haut qu'un CR), avec en prime un bruit strident des plus excitants. A noter qu'avec le pignon de 11 dents, la qualité des reprises, même en sortie d'épingle, est devenue tout à fait acceptable. Autre point très important : la boîte est extra, elle accepte toujours d'« enquiller » la vitesse supérieure, même lorsqu'on est en sursrégime sur un petit rapport. Bref, un excellent moteur, avec du caractère et des performances enthousiasmantes. Rappelons que l'ensemble coûte 23 160 F TTC, kit de pièces inclus, et sera disponible début octobre. Un outsider de premier choix !



DERNIERE MINUTE !

ISDE 87 en Pologne

Tout va bien pour le clan français après la première journée de course : second du trophée mondial (derrière la Suède) et du trophée junior (derrière l'Italie) les Moralès, Lalay, Peterhansel et consorts ont en plus brillé dans leur cylindrée respective (paraît-il puisque nous n'avons eu que des fantômes de résultats). Quoi qu'il en soit, Rossi (TM) est en tête des 80, Calvi (HVA) des 125, Wicksell (HVA) des 250, Lundberg (HVA) des 500, Marinoni (Yam) des 350 quatre-temps et Moralès (KTM) des 500 quatre-temps. Beau temps et ambiance bon enfant.

Trophée mondial : 1. Suède ; 2. France ; 3. CS ; 4. DDR ; 5. I...

Trophée junior : 1. Italie ; 2. France ; 3. DDR ; 4. Suède ; 5. RFA...