



GUIDE SPÉCIAL SALON:

Ce qu'il faut voir,
le plan, les nouveautés



SCOOP: Essai 250 KTM "MX" 87



A. MICHEL VICE-CHAMPION

ON CASSE LE MOULE !

Incroyable ! Du modèle 86 — pourtant vainqueur du comparatif Moto Revue — seules les roues ont survécu, le reste est nouveau à 100 %. Décidément, on ne chôme pas chez KTM.



SCOOP



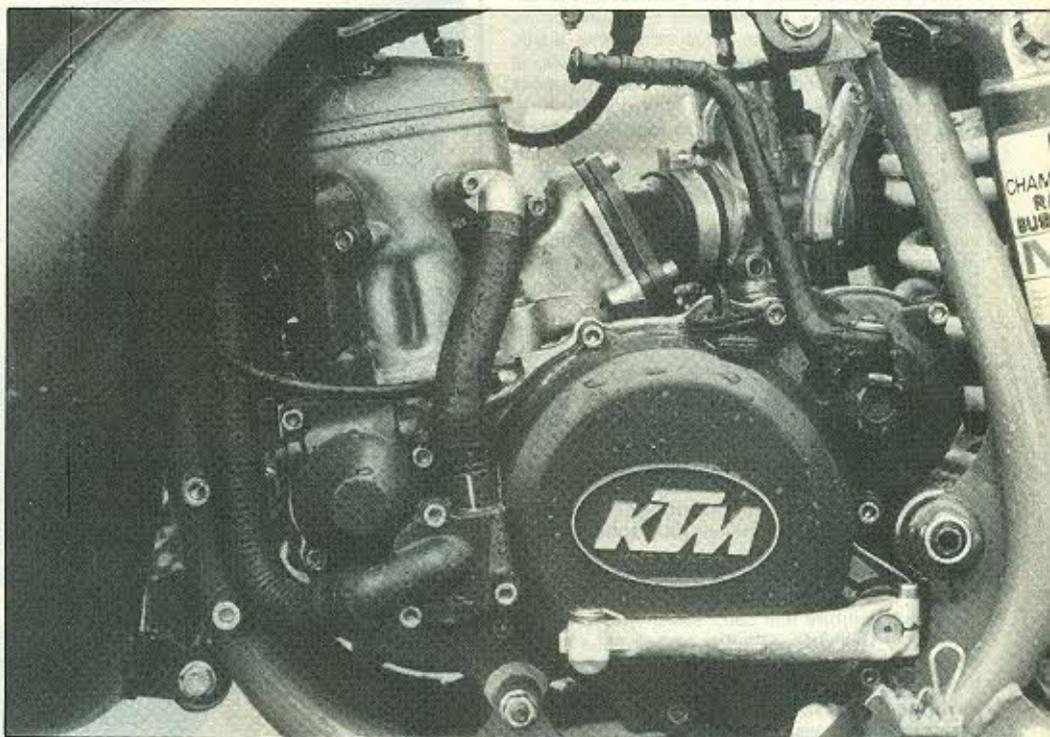
CONTACT 250 KTM « Power Valve » 87

Les Autrichiens aiment les défis technologiques, le nouveau quart de litre KTM cross en est la preuve... rugissante. Et ce coup-ci, ils n'ont pas mégoté sur les moyens. En partant d'une base saine et compétitive — le modèle 86 ! — ils l'ont tout simplement entièrement repensé, redessiné, restructuré, transformant le caractère mais aussi la philosophie même de la marque pour créer une « Power Valve » d'exception qui fera date dans l'histoire de la 250, et cette fois c'est moi qui relève le défi...

Un petit tour dans la machine à remonter le temps et nous voici un certain 19 septembre 85 face à une machine de série qui a — pour l'année à venir — la lourde tâche de dispatcher à travers le monde les enseignements royaux d'un titre mondial, celui du sieur Ketchup. En clair, nous allons essayer la série 86. Essai plus que concluant qui mettra néanmoins à jour quelques points faibles comme un freinage « rien de trop », un avant qui joue les filles de l'air, un très léger creux à très bas régimes (que dalle en somme !), un je ne sais quoi dans la sélection qui fait que ça « saute » de temps en temps et pour finir un confort franchement spartiate (certains iront même, les insolents, à parler de mal au c... !). Côtés positifs, je ne vous retracerai pas la liste puisque cette satanée katé devait par la suite taper toute la concurrence (championne du monde oblige) à l'occasion d'un tyrannique essai comparatif.

Allaient-ils réagir mollement en se contentant de « raffermir » sauce 87 un modèle déjà au top ? Pas le genre de la maison ! Allaient-ils alors innover technologiquement en commercialisant un nouveau « bidule » (comme le fameux Digital Control de l'année dernière) ? Mieux que ça mes bons, car si effectivement la 250 XM 87 s'appelle « Power Valve », là ne s'arrêtent pas la métamorphose. La réponse autrichienne est littéralement incroyable !

Légère, homogène, confortable la KTM 250 « Power Valve » est à la pointe de la technicité actuelle avec des atouts comme la valve à l'échappement, le Digital Control, un freinage haut de gamme mais aussi des suspensions modernes, des Dunlop 990 et un agrément de conduite absolument fabuleux.



Cadre « arrondi », nouveau carter (embrayage plus grand en diamètre, carter « valve control »), sélecteur droit, pot fuyant et ventru, nouvelle fixation de durit d'eau sur le cylindre (dont l'alésage a « forcé »)... c'est indéniablement un bloc entièrement repensé et redessiné que nous proposons pour l'année à venir. Un bloc bourré du punch !

« Power Valve » control

La grosse nouveauté de l'année, c'est bien entendu l'apparition sur les 250 de la gamme (cross et enduro mais également sur les 125) d'une valve à l'échappement. Cette valve, comme sur les YZ (l'YPVSI) et les Kawa (le KIPS), vise à augmenter la puissance du nouveau bloc KTM qui est désormais annoncé à 51,2 chevaux à 8 050 tr/mn. Mais les transformations ne s'arrêtent pas à l'apparition de ce petit volet qui s'ouvre et se ferme en fonction du régime moteur (et qui apparemment resterait en position « ouvert » en cas de panne. Tout d'abord, on note la présence d'un nouveau carburateur Dell'Orto (toujours de diamètre 38 mm) qui nous offre un accès à la vis de ralenti beaucoup plus pratique puisque située côté droit. Mais la chose la plus voyante, c'est évidemment la couleur bleue marine des carters d'allu-

mage (le DC) et d'embrayage ainsi que celle du petit carter de valve et de l'antiparasite, très seyant tout ça ! Un allumage qui est lui aussi modifié dans sa version 87, les ingénieurs autrichiens « entrant » un nouveau timing dans les bits du Digital-Control, ceci afin d'annihiler les quelques retours de kick qui avaient la fâcheuse habitude de broyer le pignon d'icelui. Côté embrayage, c'est nouveau également puisque le diamètre des disques est désormais supérieur (fiabilité accrue), sans que pour la commande durcisse, bien au contraire elle est incroyablement onctueuse. Et ce n'est pas fini puisque ils ont même changé les rapports de boîte (plus courts, mieux étagés), le vilebrequin et le cylindre (toujours traité Nikasil mais bénéficiant d'un alésage plus « fort » — il passe de 66,5 à 67,5 mm). Toujours « longue-course », le bloc MX 87 (67,5 x 69 mm d'alésage x course) est compressé à 15 à 1, démarre au kick — côté gauche — vitesse enclenchée et

contient 0,5 litre d'huile dans le bas moteur. Nous vous l'avons dit plus haut, ce bel ensemble est d'un bleu marine soutenu. Une peinture qui — comme l'année dernière — est toujours le fruit d'une projection de poudre qui se colle électrostatiquement aux carters. Vous pouvez y tester votre Karcher préféré, il n'en viendra pas à bout. Le MX 87 « Power Valve » est donc bien une nouveauté 100 %, nouveauté qui se loge dans une partie-cycle hyper remodelée.

Plus petite, plus homogène, plus performante

Bien sûr, vous l'aviez deviné. Les efforts des têtes pensantes de Mattighoffen ont également porté sur l'ossature de la bête, tant et si bien qu'ils nous feraient presque oublier l'apport technique de la valve, du DC et du reste. En fait, la partie-cycle est à elle seule une grosse révolution. Première chose, on a considérablement revu les proportions de la 250 KTM. Souvenez-vous, le modèle 86 n'était pas spécialement taillé pour les petits gabarits. Or, la MX « Power Valve » est une petite machine. Plus compacte, plus homogène aussi, elle rentre désormais dans le moule japonais, si j'ose m'exprimer ainsi. Hormis les roues, équipées de jantes Nordisk AV/AR, on nage dans le nouveau produit. Montée en série, la fourche « upside down » White Power bénéficie d'un nouvel intérieur qui rend l'amortissement plus onctueux (il fait aussi légèrement plonger la machine vers l'avant). Une White Power noire équipée de passages de câbles mieux finis et débattant sur 300 mm. A l'arrière, on retrouve le White Power « Super Adjusted », réglable en détente (16 crans) et en compression (7 crans à la bonbonne qui est d'ailleurs incorporée comme on dit !) qui agit progressivement sur 340 mm de débattement. Mazette ! Côté biellettes de suspension, là encore du nouveau puisque l'ancrage sur le bras oscillant et les rapports sont différents tandis que les graisseurs continuent de se multiplier (ils sont fixés en biais vers l'extérieur pour une meilleure utilisation). Le cadre de la 250 MX 87 est donc de dimension réduite, c'est un simple berceau dédoublé au-dessus de l'échappement dont la géométrie a été grandement modifiée. « Rétréci », il est également renforcé notamment par une plaque, perpendiculaire à l'épine dorsale, située à la jointure des deux tubes latéraux, juste derrière le Dell'Orto. D'autre part, il est toujours démontable en sa partie arrière. Pour cette année, il accueille un boîtier de filtre tout nouveau, plus volumineux ; donc l'accès se fait désormais sur le côté droit (trois vis) après avoir déposé le cache latéral (une goupille !). Le filtre respire par ce côté droit (cache largement ajouré) et sous la selle (ouverture courbée vers le sol afin que les « coulées » du garde-boue arrière n'y pénètrent !). L'échappement a été lui aussi repensé. Le pot est plus ventru et ne dépasse pas le bas du berceau. Quant au silencieux, il est maintenant entièrement en alu, d'un seul tenant (le tube de fuite est soudé au corps même de l'embout) et démontable comme il se doit. Il suffit de dévisser les six vis pour effectuer un changement de laine de verre. Il y a également eu du nouveau côté refroidissement liquide. — Les deux radiateurs sont fixés plus haut sur le cadre, le petit à gauche, le long à droite — et côté freinage (un des points faibles du millésime 86). A l'époque, on reprochait à la 250 KTM un freinage moyen qui manquait « d'attaque » et de précision (il fallait vraiment tirer fort sur la commande pour obtenir un résultat satisfaisant). La réponse de « Matti » est une fois de plus impeccable : des étriers de quatre pistons ! Pour 87, la « Power Valve », comme tous les autres modèles de la gamme, est équipée — avant et arrière — d'étriers de freins quatre pistons de

construction KTM et de fabrication Grimeca. Ces beaux joujoux font pression sur des disques ajourés de 240 mm de diamètre pour l'avant et 200 pour l'arrière. Un disque arrière tout nouveau, plus épais, fabriqué en chrome molybdène et équipé de plaquettes métal. D'autre part, on note la présence d'un maître-cylindre Brembo sur le guidon (par ailleurs plus court — 82 cm — et tout aluminium !) et d'un Magura spécial pour l'arrière, fixé derrière la barre latérale droite du cadre (et non devant comme l'année passée). Ce Magura possède en outre la particularité d'être conçu comme un maître-cylindre normal, c'est-à-dire avec un vase d'expansion incorporé (celui de 86 était présent au-dessus du carbu !). Il est en plus garni d'une protection plastique. Du fait du recul de ce maître-cylindre, la pédale de frein s'est allongée de six bons centimètres... vers l'arrière bien en-

tendu. Enfin, lorsque je vous aurai dit que l'axe de bras oscillant est « stoppé » par un usinage intelligent, que la coupelle gauche de l'axe de roue arrière est désormais directement filetée, que tous les plastiques changent (ils sont plus anguleux et d'un design bleu dégradé). Le réservoir est plus plongeant côté droit et « creusé » très haut pour accueillir une selle montante mais surtout plus confortable car fabriquée avec une nouvelle matière — finis les durillons ! — et plus carrée à l'arrière, que le renfort de garde-boue avant est monté en série, qu'un bout de mousse alvéolée protège la butée de pédale de frein, que les tés de fourche sont équipés de vis hexacaves creuses six pans, que le guide chaîne supérieur est plus épais et que les roulettes ont perdu en diamètre, vous saurez tout de cette splendide KTM 250 MX « Power Valve », car en plus elle est superbe.



Sous le cache latéral droit (qui tient par une goupille) on découvre le nouveau boîtier de filtre à air, plus volumineux, plus pratique aussi. D'autre part on note le maître-cylindre Magura avec son vase incorporé et la nouvelle pédale de frein.



Galop d'essai enthousiasmant

Cette brève prise de contact effectuée sur le terrain d'Equancourt (encore merci Bony !) a été on ne peut plus positive. Première chose, en s'asseyant sur cette 250 MX « PV », on ne s'assoit plus sur une Katé. Je veux dire on ne s'assoit plus sur un bout de bois. La moto a incontestablement « diminué » et la position de conduite s'en ressent. Guidon super bien dessiné, selle confortable, hauteur de selle impeccable (les deux pieds presque par terre on vous dit !), la KTM a bien changé. En fait, on a plus l'impression d'être assis sur une CR que sur une autrichienne, même les suspensions donnent dans l'onctueux et accentuent ce premier sentiment. Kick à gauche, compression virile, la Katé craque dans un bruit feutré qui passe rapidement au rageur, au gré de la poignée de

gaz. Et là encore, on ne reconnaît pas la tradition autrichienne. Ce moteur il rugit, il est prompt, vivace et dès les premiers tours de roues, on sait, on sent qu'elle s'est éloignée de l'hérédité de ses grandes sœurs, qu'elle réagit désormais comme ses concurrentes nippones, qu'elle en a calqué l'identité et qu'elle y a beaucoup gagné. Petite, facile, la Katé possède maintenant une « pêche » étonnante à mi-régime sans pour cela être violente ou déroutante. A son guidon, on se fait immédiatement plaisir. Toujours aussi radicale en tenue de parquet, elle a gagné en confort et en agrément de conduite. Le freinage est au top, puissant, progressif, précis (sans efforts !). Quant au comportement moteur, c'est la véritable mutation. Cette Katé prend des tours aussi rapidement que n'importe quel bloc japonais, avec la même rage, la même instantanéité. Mais le plus incroyable dans

cette affaire, c'est qu'elle m'a semblé plus facile, plus docile aussi pour le pilote moyen. Question puissance, tout va bien, côté maniabilité, c'est génial. Elle se place n'importe où sans efforts, la motricité est correcte (la monte des Dunlop 990 d'origine est un atout supplémentaire) et l'agrément de conduite littéralement incomparable avec ce que nous avons jusque-là essayé en matière de KTM. Je le dis déjà tout fort et on en reparlera lors de l'essai comparatif (qui va être vraiment excitant), cette 250 KTM MX « Power Valve » est un outil diabolique qui va en surprendre plus d'un. Une belle réussite qui sera disponible début octobre contre la modique somme de 29 500 F TTC, départ Troyes. Si vous voulez un conseil, dépêchez-vous !



La bête démontée laisse apparaître un cadre plus petit, un grand radiateur côté droit, un pot littéralement plaqué contre le berceau et une homogénéité d'ensemble accrue.

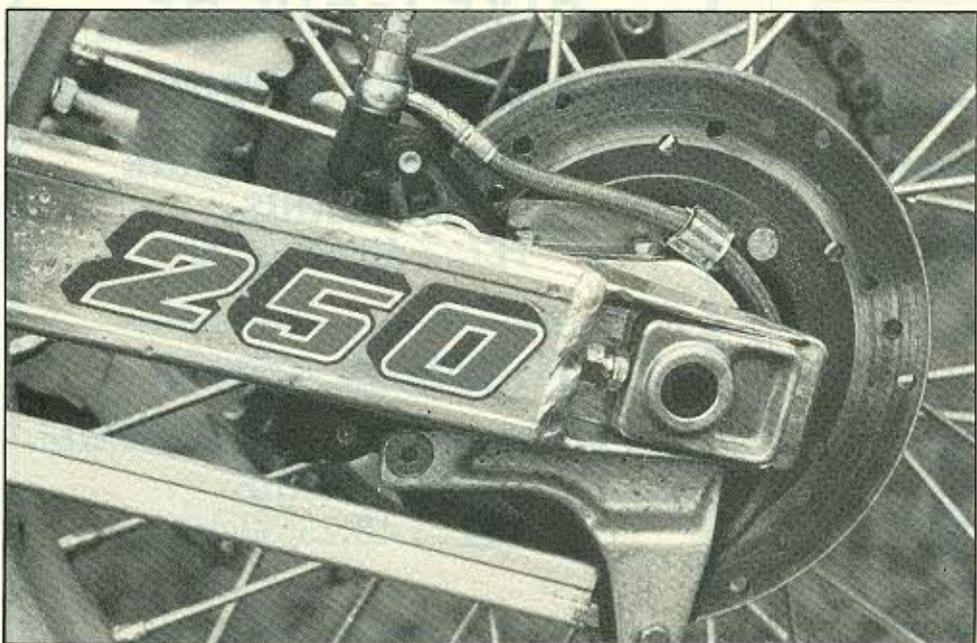
Fiche technique 250 KTM MX « Power Valve » 87

Moteur

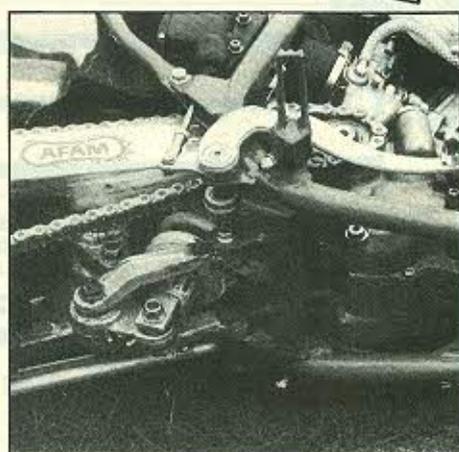
Type : mono 2 T, refroidi par eau + valve à l'échappement.
Alésage x course : 67,5 x 69 mm.
Puissance (catalogue) : 51,2 ch à 8 050 tr/mn.
Couple maxi (catalogue) : 42,6 Nm à 7 800 tr/mn.
Carburateur : Dell'Orto Ø 38 mm.
Boîte : 5 rapports.
Allumage : Digital Control/Volant SEM.

Partie-cycle

Cadre : simple berceau dédoublé, partie AR démontable.
Suspension AV : White Power « upside down » ; débattement : 300 mm.
Suspension AR : Prolever + White Power « Super Adjusted » réglable détente et compression ; débattement : 340 mm.
Frein AV : disque flottant Ø 240 mm.
Frein AR : disque flottant Ø 200 mm.
Pneus : Dunlop 990.
Garde au sol/empattement : 370/2 165 mm.
Réservoir/poids : 9 l/98 kg.
Prix/disponibilité : 29 500 F TTC départ Troyes/début octobre.
Importateur : Royal Moto, KTM France.



Le frein arrière (plus épais et ajoué) est désormais équipé du même étrier que l'avant : un quatre pistons KTM. Au passage on remarque la durit tressée métal et la coupelle fileté de l'axe AR.



Nouvelles fixations des biellettes sur le bras oscillant, pédale plus longue et Dell'Orto new modèle (avec la vis de ralenti directement accessible), du beau boulon. Vous avez vu le passage du mécanisme de maître-cylindre, astucieux non ?