

GAFFE! LES ROUGES!

Par Eric Breton



Au sommaire de toutes les conversations motocyclistes du moment, Honda fait immanquablement la une. Qu'il s'agisse des pelletées de nouveaux modèles qui à tout instant surgissent des usines de la H.M. Company, ou des craintes que le dynamisme effarant du n° 1 mondial fait naître chez la concurrence abasourdie, le journaliste spécialisé ne sait plus où donner de la tête ! Surtout s'il s'occupe de tout-terrain ! Cette fois, il est allé rencontrer les nouvelles CR 80, 125, 250 et 480, sans oublier les CR et QR 50. Pour commencer...

Après Yamaha, Honda. Là encore, on a bossé, et dans la bonne direction. A tel point qu'il est rare de retrouver sur les nouveaux modèles des pièces communes avec la gamme 82 (est-ce d'ailleurs un bon point ?). Pourtant l'évolution semble moins spectaculaire que celle des YZ : les CR ont subi des modifications par dizaines, mais il est davantage question d'amélioration que de transformation. Une progression tout en nuances, quoi. Au fait, les Honda cross de cette année n'étaient-elles pas déjà d'excellents produits ?...

Poids, facilité de réglage et d'entretien, styling ont été les principaux objectifs des ingénieurs.



En ce qui concerne le poids, l'effort a porté tous azimuts. En premier lieu bon nombre d'éléments ont adopté l'aluminium : biellettes du Pro-Link, kick, pédale de frein, silencieux d'échappement, patte d'ancrage de frein AR. Mais surtout on a cherché à baisser le centre de gravité pour améliorer la maniabilité : sur les modèles à refroidissement liquide, les radiateurs en deux parties sont descendus le long des simples berceaux (dédoublés) des cadres ; dans la même optique les réservoirs d'essence serrent le haut-moteur au plus près, et les selles, plus basses (et bleues), couvrent l'arrière de ces réservoirs. Sans parler d'autres modifications, propres à certains modèles, au niveau des mécaniques, consistant à traquer le gramme superflu...

Si on parle de facilité d'entretien, c'est vers les cadres qu'on doit se tourner. Démontables dans leur partie arrière en clin d'œil (3 boulons + 2 colliers), emportant avec eux selle, garde-boue, caches latéraux, filtre à air et silencieux d'échappement, ils laissent accéder en toute quiétude à l'amortisseur, réglable désormais en compression comme en détente. Simple comme bonjour. A noter aussi les nouveaux moyeux-freins montés en rayons droits « à la Suzuki ».

Quant au styling, je vous laisse admirer la gueule « RC » de ces Honda client, puisque le look usine se retrouve désormais dans les moindres détails.

QR 50 - CR 50 : couches-culottes et motocross



« Ma parole, ils l'ont juste repeint ! ». Effectivement, ce QR 50 est bien la réplique fidèle du désormais célèbre PW Yamaha. Le succès de ce dernier a poussé Honda à réagir, alors voici le QR, calqué trait pour trait : mini-mini, 1225 mm de long, 495 mm de hauteur de selle, 35 kg, ce petit engin est propulsé par un petit deux-temps à variateur. A noter la suspension AR monoshock, et bien sûr le design usine, habillage rouge, selle bleue, mécanique noir mat et jantes dorées ! Prix du joujou, 3 800 F. Le CR 50 ressemble davantage à une véritable moto, même si les dimensions sont encore très réduites (hauteur de selle 690 mm, 54 kg). Très facile à utiliser le petit moteur ne développe pas moins de 9 ch à 11 000 tours, avec



boîte 6, allumage électronique et carbu Ø 20 mm + clapets. Quant à la partie-cycle elle s'enorgueillit d'une suspension AR Pro-Link. Pas mal, pour les mômes ! 6 600 F.

CR 80 : On se jette à l'eau

Mono deux-temps refroidi par eau. 79 cm³. 21,5 ch à 12 000 tr/mn. Carbu Keihin Ø 26 mm. 6 vitesses. 62 kg. 8 225 F.



Suivant (à nouveau) l'exemple de Yamaha, Honda — comme tout le monde — a mis son 80 cross à l'eau. Le refroidissement liquide (le radiateur se trouve placé côté gauche, à l'opposé du pot d'échappement) n'a pourtant pas grevé le poids, puisque ce CR 80 new-look est plus léger que l'ancien, avec 62 kg. Sortant quelque 21,5 ch, ce mini (mêmes dimensions que le Yam, avec des roues de 17" AV-14" AR, une hauteur de selle de 780 mm et une garde au sol de 270 mm) crache le feu, c'est le moins qu'on puisse dire. A l'avant, la fourche débat sur 225 mm, tandis que le Pro-Link offre 210 mm à la roue arrière.

CR 125 : Nouveau moteur

Mono deux-temps refroidi par eau. 122 cm³. 31,5 ch à 11 000 tr/mn. Carbu Keihin Ø 34 mm. 6 vitesses. 86,5 kg. 14 000 F.



Première constatation, la 125 CR 83 renferme un tout nouveau moteur plus compact, plus léger (- 1 kg), plus puissant (2 ch de plus, paraît-il). La transmission secondaire est passée à gauche, et la boîte comme l'embrayage ont été repensés. A l'image du moteur, l'ensemble de la moto a gagné en poids et en dimensions. Ultra-légère (en dessous du poids minimum FIM en Grands Prix) et toute petite, la Honda 83 est incontestablement plus maniable et offre une précision de pilotage exemplaire sans que la stabilité soit affectée. Comme son moteur remplit mieux en proposant une plage d'utilisation plus large, on peut dire sans se tromper que cette CR est sensiblement supérieure au modèle de cette année, reconnu, faut-il le rappeler (voir MV 97), comme la meilleure 125 cross du marché. Une place que Honda pourrait bien conserver. A vérifier en comparatif.

CR 250 : ho-mo-gène !

Mono deux-temps refroidi par eau. 246 cm³. 43ch à 8 000 tr/mn. Carbu Keihin Ø 36 mm. 5 vitesses. 96,5 kg. 17 000 F.



Outre les modifications communes à toute la gamme, la 250 connaît plusieurs améliorations côté moteur. Embrayage renforcé, rapports de boîte modifiés et allégés, nouveaux diagrammes, carburation revue, et nouveau cheminement du liquide de refroidissement.

Avec tout cela, ce 246 cm³ (déjà excellent l'an passé) est devenu une véritable merveille : incroyablement souple et docile, il réagit avec punch dès les plus bas régimes, se transformant rapidement en bâton de dynamite. Elastique, mais aussi foudroyant !

Légère, permettant une excellente position de conduite, maniable, mais aussi très saine, douce et progressive de suspensions, stable et précise, et armée de son super moteur, la deux et demie CR apparaît comme une grande réussite, sans doute la plus impressionnante d'une gamme pourtant décidément bien exempte de défauts.

Après la 250 YZ, la Honda a l'air de devoir faire fort, elle aussi. Et les autres ?... Quelle bourre, les amis !

CR 480 : red hot !

Mono deux-temps refroidi par air. 472 cm³. 53 ch à 6 500 tr/mn. Carbu Keihin Ø 38 mm. 5 vitesses. 102 kg. 18 500 F.



Attention, méchant ! En effet si 125 et 250 évoluent vers davantage de commodité d'utilisation tout en accroissant le niveau de leurs performances, la 480, elle, joue seulement le jeu du « plus ». Plus de chevaux, plus de brio grâce à un moteur retravaillé (cylindre, culasse, embrayage, boîte 5 rapports et non plus 4), le « pro » appréciera. Mais cette progression intervient au détriment de la facilité de conduite ; (relativement) douce et docile en 82, la 480 83 est devenue un engin assez brutal qui demande à être mené avec hargne pour donner son plein rendement (qu'il s'agisse du moteur ou de la partie-cycle, « réglée » très ferme), ce qui vous l'avouerez, n'est pas à la portée de tout le monde, lorsqu'on a 53 ch au bout du câble ! Spécial gros bras et (ou ?) pilotes confirmés.