

mmotoverte



CONTACTS
KTM 250/300 GS
HVA 125 WR/610 TC
2 CHAMPIONNES
DU MONDE A L'ESSAI
SUZUKI ALBERTYN ET
YAMAHA MOORE

HONDA
EXP-2 "DAKAR"

LE 2 TEMPS DE L'AVENIR

ET LES DERNIERES
NOUVEAUTES 95 A COLOGNE

PRATIQUE RELOOKEZ VOTRE MOTO

SPORT PETERHANSEL STAR DES 6 JOURS
LA FRANCE BRILLE AU MX DES NATIONS

INTERVIEW

KERVELLA
DECAPE
LE CROSS
FRANÇAIS



COMPARATIF
250 CROSS 95

AVEC
STEFAN
EVERTS

T 2182 - 247 - 25,00 F



COMPARATIF 250 CROSS

HONDA CR

KAWASAKI KX

KTM SX

SUZUKI RM

YAMAHA YZ



La cylindrée reine aujourd'hui, c'est la 250, plus personne n'en doute. L'engagement des usines au plus haut niveau en est la preuve, et la conséquence directe est que tous les constructeurs ont misé sur les 250 pour en faire les fers de lance de leurs gammes. Voici, rien que pour vous le comparatif le plus excitant de l'année, celui des 250 cross 95, avec Stefan Everts aux manettes. Du gros, gros gaz en perspective, c'est dans MV et nulle part ailleurs... Par Grappo - photos Mass'

SS 95



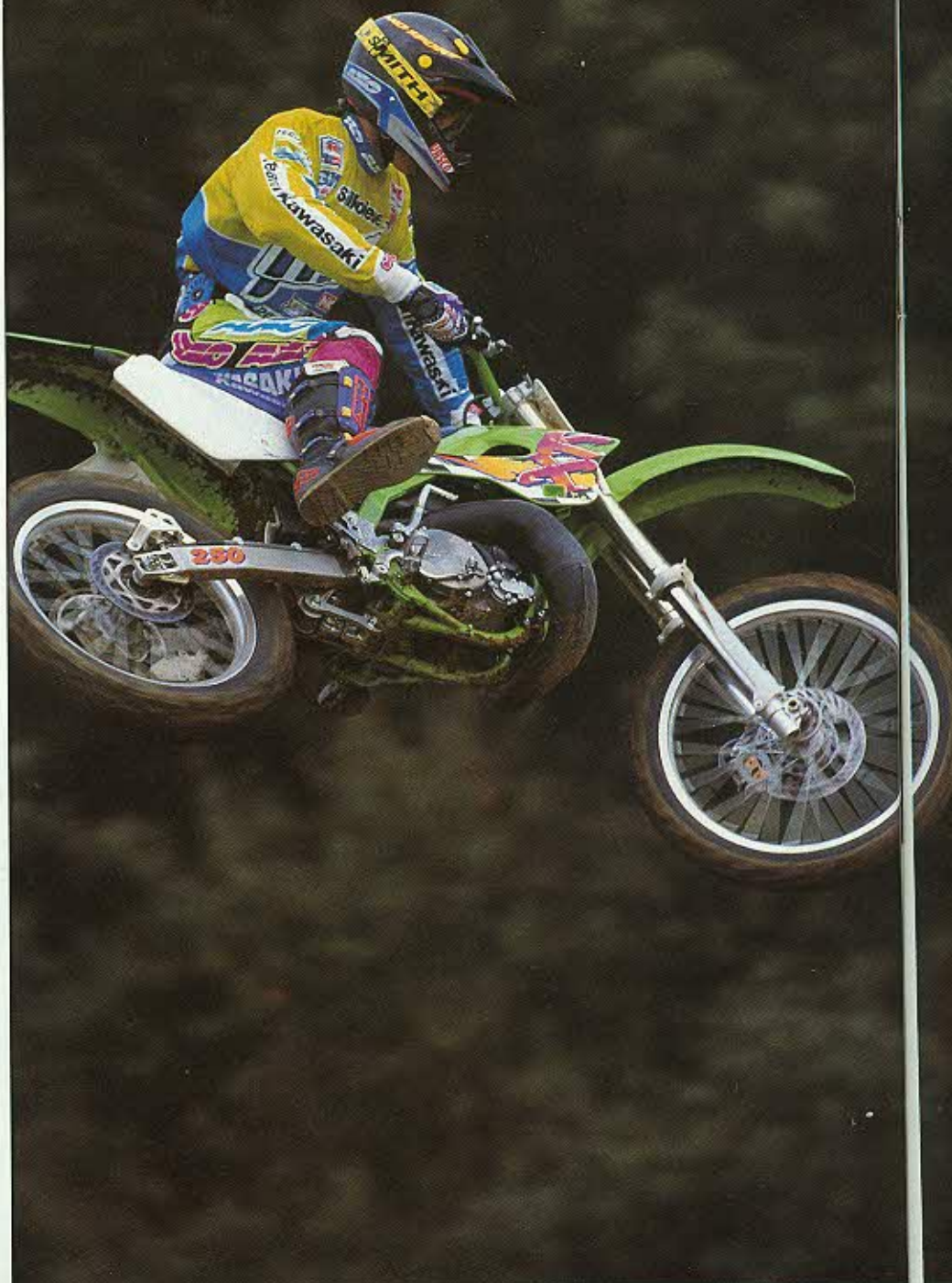
EVERETS

APPROVED

Même si on vous a présenté dans les derniers numéros quelques-unes des cross 95, on ne pouvait déceintement pas vous oublier et passer à côté d'un comparatif 250 aux "petits oignons" comme vous les aimez. Pourtant, il a fallu batailler pour se procurer une RM 95, un écueil rapidement contourné grâce à la passion de Coquard Motos qui nous en a déniché une en Belgique. Merci à eux. D'ailleurs, la Belgique est très présente dans cet essai puisque notre test rider n'est autre que Stefan Everts, excusez du peu... Un Stefan absolument diabo pour la "photo session" et vraiment consciencieux pour le testing. Une perle ! Toutes les conditions étaient donc réunies, une certaine excitation en prime, vu que pour 95 les constructeurs, pour une fois unanimes, ont concentré leurs efforts sur cette désormais cylindrée reine. Action !

MOTEUR : HONDA, COMME D'HABITUDE, MAIS LE KTM SURPREND

On le sait, la puissance maxi n'est pas primordiale sur un 250. Enfin, tant qu'elle est dans la norme. Généralement, il y en a assez, mais encore faut-il que tout le monde soit au même niveau. Le cru 95 est assez homogène, même si le moteur Suzuki pêche un peu à ce niveau-là. Non pas qu'il en manque dans l'absolu, mais par rapport aux autres, il y a un léger déficit. Dans un bout droit, côte à côte, la RM se fera invariablement déborder. Notamment par la CR, assurément la plus puissante. Les coralls de la KX et l'YZ sont correctement fournis et le moteur KTM commence à se faire remarquer par une quantité de puissance comparable à celle du Honda. Mais il ne suffit pas d'avoir des pelletées de canassons, encore faut-il pouvoir les exploiter, hein... Bref, on va parler de courbe de puissance, je préfère utiliser le terme de "qualité". Parce qu'un moteur moderne doit tout avoir : de la patate en bas, pour les ceusses qui font du supercross, des moyens régimes consistants pour les débutants et les autres, de la vivacité dans les montées en régime, de la puissance et de l'aisance en haut. Pas facile, hein ? D'ailleurs, il n'y a pas de moteur "parfait", mais deux d'entre eux s'en approchent bigrement. Tout d'abord le Honda. Après deux années de "sagesse", le CR est redevenu le bestiau que l'on a connu. Coupleux en bas, solide au milieu et velu en haut, le CR est une véritable bombe. C'est aussi le plus puissant, on l'a dit. Alors, il n'est pas parfait ? Ben, on peut lui reprocher sa patate en bas, parfois surprenante tant elle est copieuse, il faut en effet penser à doser un chouïa, et on peut regretter que ses mi-régimes ne soient pas faciles à gérer. En clair, ce moteur ne fonctionne pas sur le régime, mais sur ses montées en régime, alors, dès qu'on ouvre, il s'échappe inexorablement vers le maxi. Efficace, diabolique, mais pas reposant le CR ! L'autre moteur qui nous a bluffés, c'est le KTM. Oui, vous avez bien lu. Un peu moins "fort" que le Honda, le bloc autrichien se distingue par des montées en régime dignes d'un moteur de GP. Pas violent en bas, ce qui ménage l'adhérence en sortie de courbe, il remplit progressivement, étale un couple conséquent tout au long de la courbe et explose littéralement en haut. Le KTM prend énormément de tours, ce qui permet de garder le rapport là où les autres réclament le supérieur. Utile dans les ornières, dans la boue, bref, tout le temps. Et en haut, ce moteur craque, je ne vous dis que ça ! Réellement excitant le KTM 95, désormais, il y a un vrai punch, et c'est vachement plaisant.



L'avis de Stefan Everts

Stefan est un pilote de talent, mais surtout consciencieux. Il a aligné les tours au guidon des motos sans faiblir et il "sent" rapidement le caractère de chaque moto. Voici son verdict.

"La Honda, c'est une moto pour pilote qui va vite, qui est agressive. Il y a beaucoup de chevaux, mais il faut aller les chercher assez haut. La suspension arrière est bonne, mais la fourche est trop dure en début de course, bien qu'elle talonne dans les gros chocs, mais c'est normal pour une moto de série. Toutes les fourches talon-

nent... Sinon, j'ai été étonné de la trouver assez stable et le freinage est bon. La Yamaha a un bon moteur en bas, mais il est un peu juste en puissance pure. C'est un excellent moteur pour enrayer, du genre les grandes enfilades. Elle est très stable, mais la suspension arrière arrive trop vite en fin de course. La Kawa a un bon moteur, la puissance est vachement bonne. Il y a un coup de pied en bas, genre 500 puis c'est linéaire. La puissance en haut n'atteint pas celle de la Honda, mais elle n'est pas loin. La position de conduite est la meilleure et elle est super stable et saine. La KTM m'a surpris, je m'attendais à pire. Le moteur est super, puissant

et il a de bonnes reprises. Par contre, les suspensions ne me vont pas. La fourche est raide au freinage, elle bouge et l'arrière est bizarre, je ne sais pas pourquoi. Le freinage est top niveau, c'est une moto pour grand pilote, mais le bilan est positif. J'ai été agréablement étonné, d'autant que c'était la première fois que j'en pilotais une. Quant à la Suz', c'est une moto pour petits pilotes et petits circuits. Elle n'est pas très stable, mais les suspensions sont bonnes, même si elles talonnent souvent dans les gros chocs. Et le moteur, s'il est super en bas, manque terriblement en haut. Mon classement ? 1. KX et CR, 2. KTM et YZ, 3. RM."

+
HOMOGENE, CHASSIS

La KX profite à fond de son superbe châssis qui lui confère une stabilité effarante sans pour autant l'empêcher d'être agile. Une réussite. Le moteur quant à lui souffre d'un léger creux à mi-régime, mais qui n'est pas vraiment pénalisant. La palme de l'homogénéité !



-
MOTEUR TYPÉ



Comme d'habitude, la RM est un superbe jouet. Le moteur a une patate d'enfer en bas mais se révèle un peu juste ensuite, tandis que le châssis, en dépit de très bonnes suspensions, reste encore instable. Une chouette moto pour s'amuser comme un fou, ou pour s'éclater en supercross !

+
PÊCHE EN BAS, SUSPENSIONS

-
AVANT IMPRÉCIS TYPÉE "SX"



LA KX JOUE LA CARTE DE L'HOMOGENEITE, LA RM EST UN JOUET FABULEUX POUR LE SUPERCROSS.

Du punch, la KX n'en manque pas, mais le moteur de la verte est resté particulier. Tout en bas, il pousse comme un fou, avec même un soupçon de brutalité, un peu à la manière d'un 500, mais ses mi-régimes manquent un peu de consistance. Il n'est pas creux comme l'an dernier (c'en était même gênant), mais le couple n'est pas distribué au mieux. Par exemple, en sortie d'épingle, il faut parfois prendre un peu l'embrayage pour relancer le bimoto et accrocher la seconde partie de la courbe où le KX fait preuve d'une belle santé. Du coup, il faut piloter la KX à l'énergie pour en tirer le meilleur, ce qui est loin d'être déplaisant, même si c'est un peu exigeant. Le Suzuki est dans la bonne tradition des jaunes. Exubérant en bas, idéal pour le supercross, le bouilleur Suz' manque toujours un peu de fond dès qu'il s'agit de grimper en régime. Suffisamment "fort" pour s'extraire avec brio de toutes les situations, il est toutefois un peu "juste" en puissance pure. Malgré tout, les montées en régime sont toujours d'une vivacité exemplaire, la rondeur est stupéfiante, la réponse au coup de gaz immédiate mais il manque un soupçon de puissance tout au long de la seconde moitié de la courbe. En outre, en haut, il coupe relativement tôt. Un bon moteur dans l'absolu, mais un peu en retrait face à la concurrence. Il nous reste le Yamaha. Pour ne rien vous cacher, ce moteur nous a posé problème. Alors que la version 94 était parfaite, le nouveau bloc Yam, passablement remanié, nous a un peu déçus. Tout du moins au niveau des sensations. Car il reste efficace, mais question fun, tu peux repasser. Alors que l'ancien moteur était parfait, plein de haut en bas, le bloc 95 est dans la norme en bas, presque mollasson au milieu et relativement effacé en haut. Bref, pas ce que l'on attendait. En fait, ce moteur a été énormément décompressé pour fonctionner au carburant sans plomb (voir encadré) et s'il est toujours dans le coup, ce n'est plus le bouilleur plein d'allant que l'on a connu. Pas largué, tout de même, hein, mais un poil trop linéaire.

Au rayon transmissions, on est bien désolés, mais on n'a rien à dire. Comme d'hab' la Honda se distingue, c'est du caviar, mais la KX et la Suz' sont elles aussi parfaites (l'embrayage de la Kawa ne broute plus) et plus surprenant, la boîte Yam n'est plus du tout raide et le ver-

rouillage de la Katé est en gros progrès, on ne rate plus de vitesses. Le bonheur...

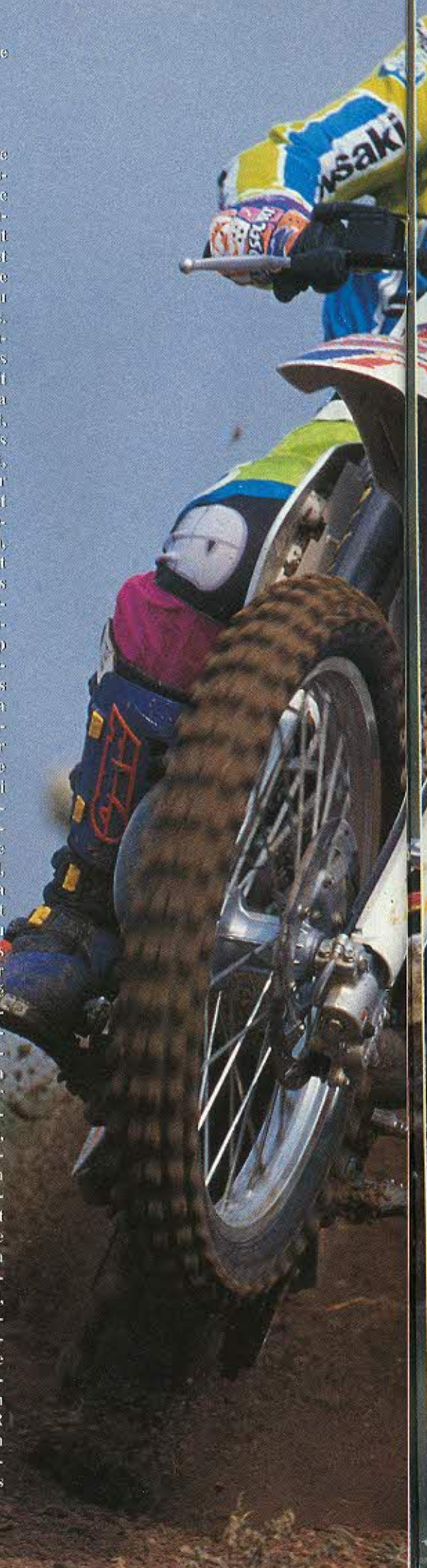
PARTIE-CYCLE : KAWA, LE BON COMPROMIS

C'est compliqué un châssis de motocross. De la stabilité, de la maniabilité, de bonnes suspensions, un équilibre correct, il faut tout. Ce que l'on appelle un compromis. La KX a toujours eu un bon châssis, même si il privilégiait surtout la stabilité. Aujourd'hui, si la KX est toujours un rail, elle est devenue plus maniable et vive. Ce n'est pas encore un vélo, mais au moins, on ne la "force" plus dans les virages. Pourtant, la géométrie du cadre n'a pas changé, par contre, les suspensions sont devenues plus "réactives". Alors qu'avant, la KX jouait sur le confort, les verts ont corrigé le tir et la KX a des suspensions plus vives. Évidemment, le confort est moindre, surtout à l'arrière, mais désormais on lit mieux le terrain et surtout, on profite des réactions de suspension pour survoler les obstacles. Du coup, la KX est moins passive et elle devient plus vivante, même si certaines réactions, inconnues jusque là, comme des amorces de guidonnage se font jour. Rien de grave, la KX reste un rail. Dans le même genre, il y avait la Yam. Imperturbable mais relativement agile, l'YZ paraît aujourd'hui un peu pataflo. Elle garde le cap comme aucune autre, rien ne vient la faire dévier de sa trajectoire. Reste que les suspensions misent tout sur le confort et le châssis de la Yam manque de "spontanéité" dans les changements d'angle, voire dans ses réactions sur l'obstacle. Évidemment, ce caractère est encore mis en évidence par la linéarité du moteur qui n'arrange pas la saute. Une moto hyper sécurisante à défaut d'être agile, ce n'est pas désagréable. A son guidon, on ne se pose pas de questions. Par contre, en chevauchant la KTM, le doute peut s'installer. On sent bien que la 250 SX est saine et rigide, mais le train avant est un peu trop "libre". Si vous relâchez un peu votre attention, les guidonnages peuvent vous surprendre par leur soudaineté, même si leur amplitude n'est pas énorme. En clair, la Katé bouge, mais ne vous envoie pas dans les barrières. Pas inquiétant, donc, mais pas rassurant non plus... A noter aussi la selle excessivement dure et une suspension arrière en progrès (finis les coups de raquette). Par contre, la maniabilité est étonnante compte tenu de la tradition de la marque. Désormais, une KTM, ça vire ! La RM est un peu du même acabit. Ultra maniable, on prend un malin plaisir à faire les intérieurs, elle reste évidemment un peu volage, quoique la situation se soit améliorée. Pas malsaine, mais il lui arrive de bouger franchement de l'avant et l'arrière a tendance à balayer un peu la piste à l'accélération. Rien que de très normal me direz-vous, c'est une question de géométrie car les suspensions de la Suz' sont comme d'habitude excellentes. Mais on, le sait que la RM est comme ça... Et la Honda ? Ben, c'est une bonne surprise. La fourche Kayaba arrive à donner un semblant de sérénité au train avant et la CR se révèle assez stable. Elle gigote toujours un peu, mais toujours dans le bon sens. Ses réactions sont parfois brutales, voire violentes, mais

MOTEUR

HONDA	★★★★★
KTM	★★★★★
KAWA	★★★★
YAM	★★★★
SUZ	★★★★

Hiérarchie relativement claire. Le Honda est carrément au-dessus du lot. Puissant, vif, plein et extraordinairement fort quel que soit le régime, on ne peut guère lui reprocher que d'être parfois un peu too much, mais qui peut le plus peut le moins... Le KTM arrive au même niveau, il est certes un peu moins puissant, mais la qualité de sa courbe et son aisance en haut font le reste. Un excellent moteur. Les trois autres n'arrivent pas à se départager. Le Kawa est solide mais pêche un peu dans ses mi-régimes, cela dit, il se montre plus coopératif que par le passé. Pour le Yam, c'est l'inverse. La version 95 est un peu trop aséptisée, c'est dommage car il joue placé dans tous les domaines, alors que le Suz', comme d'habitude se complait dans les bas-régimes au détriment du reste de la courbe...



LA KTM EST TOUT A FAIT **DANS LE COUP** GRACE A SON SUPER MOTEUR



+
MOTEUR DE GP !
FINITION EN PROGRES

-
INSTABLE DE L'AVANT
SELLE DURE

Plus de de complexes pour l'Autrichienne, elle vient s'amuser au milieu des Japonaises. Son gros point fort, c'est son moteur d'enfer, qui parvient presque à faire oublier l'inconfort de son châssis. La (bonne) surprise de ce comparatif, la KTM !



L'INFERNALE CR A RETROUVE SON COTE MAGIQUE, L'YZ RESTE SURE, MAIS SANS FUN...



La Yam rentre dans le rang, les gars. De moto exceptionnelle, elle devient une très bonne moto. Le châssis est toujours aussi sain et équilibré, mais le nouveau moteur n'a pas convaincu. Certes, il envoie sérieusement, il est plein, mais il est avare de sensations.



+
STABILITÉ,
ÉQUILIBRE

-
MOTEUR EFFACÉ,
PAS TRÈS "FUN"

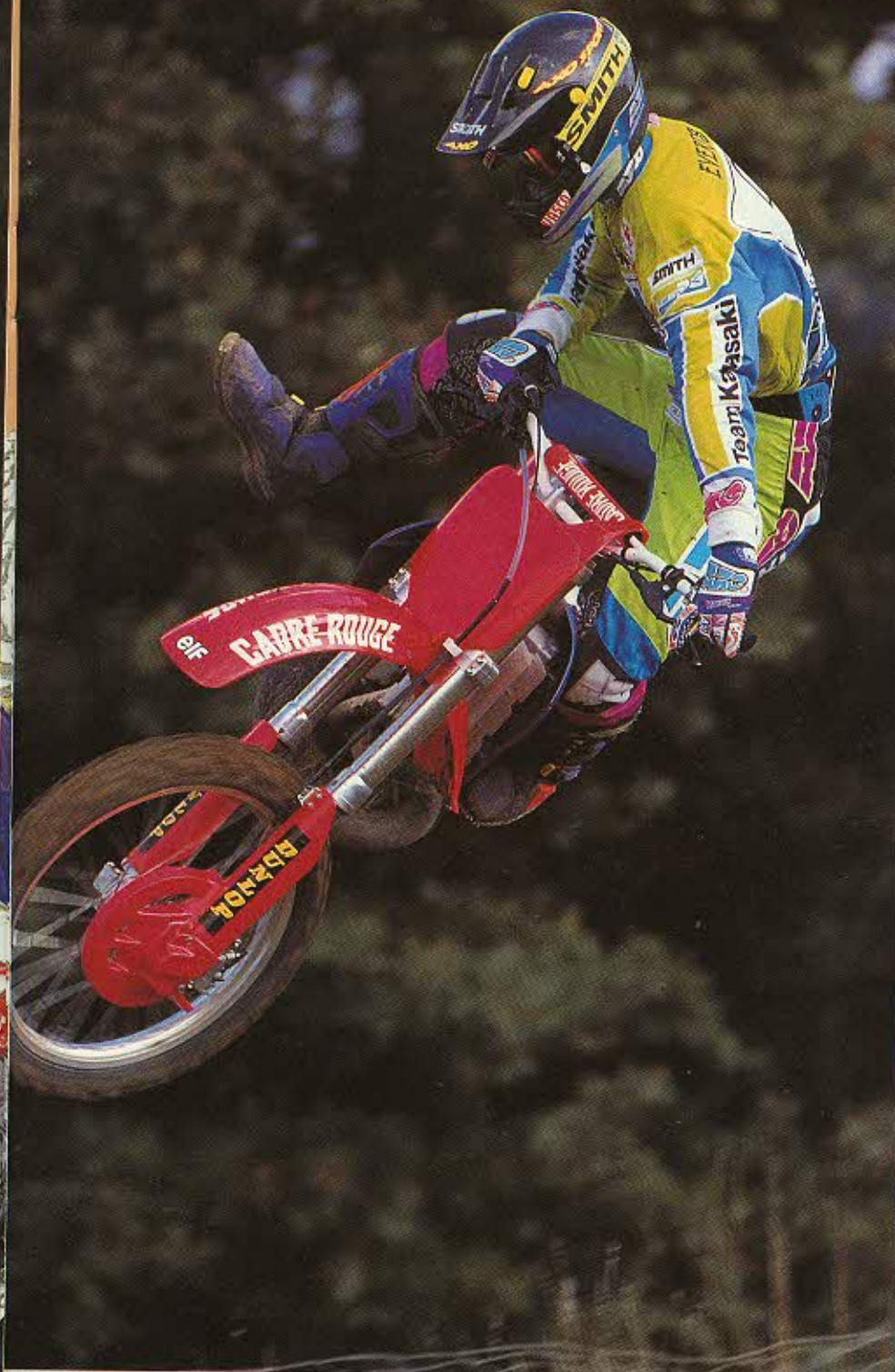
+
MOTEUR GÉNIAL,
CÔTÉ "MAGIQUE"

-
PHYSIQUE À PILOTER



Ca y est les gars, on a retrouvé la CR ! Cette moto est peut-être brutale dans ses réactions, mais elles vont toujours dans le bon sens, comme par magie ! Incroyable, on n'a pas l'impression de rouler sur le même circuit qu'avec les autres. Et le moteur, je vous dis pas, il a tout pour lui !





PARTIE-CYCLE

KAWA	★★★★★
YAM	★★★★
HONDA	★★★★
KTM	★★★★
SUZ	★★★★

Là, c'est un peu plus complexe. La recherche du compromis est une quête bien difficile, mais Kawa décroche le pompon. Toujours stable mais infiniment plus agile, la KX s'accommodera sans peine de tous les terrains. Ses suspensions ont certes perdu en confort mais elles sont plus "actives" ce qui autorise un pilotage plus aérien. Derrière, c'est la foire d'empoigne, chacune avance des arguments qui compensent plus ou moins leurs rares lacunes. Par exemple, la KTM gigote assez de l'avant, mais elle est devenue une redoutable vireuse et ses freins sont diaboliques. La Suz' est toujours un peu volage mais la qualité de ses suspensions fait qu'elle reste finalement saine. La Yam est certes un peu patoude, mais en contre partie, elle est d'une stabilité peu commune et du coup elle est extrêmement sécurisante. Et la CR de par ses réactions toujours "intelligentes" aurait mérité mieux que trois étoiles, mais si elle est très saine, elle n'en reste pas moins très physique.

toujours prévisibles et jamais malsaines, pour ne pas dire "efficaces" dans le sens où la CR va réagir toujours comme il faut, on a l'impression que désormais la CR profite du terrain au lieu de le subir. Bref, elle tire droit en bougeant pas mal, mais son pilote devra avoir des bras, alors qu'avant, il lui fallait des bras, mais pour l'empêcher de se barrer. Capito ? En ce qui concerne les freins, tout le monde a l'habitude de prendre ceux de la Honda en référence. Gagné, les Nissin sont toujours impeccables, mais les Brembo de la KTM font aussi bien, un chouïa de feeling en moins, mais un soupçon de puissance en plus. Chez les autres, c'est du tout bon, sans atteindre l'excellence.

BILAN

Je pense que vous l'avez compris, la CR émerge un peu du lot. Pas seulement par ses qualités que l'on connaît bien mais surtout par sa philosophie. Depuis deux ans, les Rouges avaient cherché à aseptiser la CR, en fait ils n'avaient réussi qu'à lui enlever son charme, tout en lui laissant ses petits défauts. En 95, changement de musique, on revient à une CR caractéristique. J'oserais presque employer le terme "magique". A son guidon, on est parfois malmenés, mais quelle efficacité. Le moteur est dantesque et le châssis s'il reste un peu typé est devenu très complet et en tout cas moins caractériel. Miss cross 95, c'est la CR ! La KX a aussi progressé. Jadis reine des grands espaces, elle profite encore de son châssis hors du commun qui, soit dit en passant, est devenu plus alerte. Stable, assez maniable, il ne manque à la KX qu'un soupçon de moteur, mais la palme de l'homogénéité lui revient sans conteste. Place à la surprise de cet essai, la KTM. Vive, maniable, presque trop vu que son train avant cherche un peu la piste, la SX a fait des progrès inouïs côté moteur, un vrai bloc de GP ! Et l'Europe n'est plus à la traîne de la marée jaune... La Yamaha a globalement déçu et elle perd son titre qu'elle tenait depuis deux ans. Le nouveau bloc est un peu trop linéaire pour être amusant et le châssis assez inerte, du coup, l'YZ est efficace à défaut d'être amusante. Mais au chrono, c'est sûr qu'elle est là... Et la Suz' reste dans la tradition. La RM est maniable, de moins en moins instable et même si elle bouge encore, elle est assez précise et son moteur est d'une vivacité rare bien qu'il manque toujours un peu d'allonge. Mais au bout du compte, si les performances sont assez proches, les caractères sont bien marqués, alors, le choix doit être assez facile... ■

De l'influence du carburant

Tout le monde le sait, les motos de cross aiment bien fonctionner avec de la bonne essence, de l'Avgas pour ne pas la nommer, que l'on trouve dans le premier aérodrome venu. Fort pouvoir détonnant, indice d'octane élevé, c'est le carburant idéal, pour peu que le moteur l'accepte, car il doit être assez comprimé et son "squish" doit être assez élevé. Et

alors ? Ben rien, sauf que le moteur de la Yam est prévu par conception pour fonctionner au carburant sans plomb et du fait, il a été largement décomprimé, ce qui fait que l'usage de l'Avgas est inutile vu que le gain serait imperceptible. Bien entendu, il n'est pas question de soulever une polémique, bien que la plupart des autres participants de ce comparatif aient utilisé de l'Avgas. Normal, ce sont des motos de compétition, donc on utilise un carburant adapté. On sait d'autre part que la CEE

tend à obliger à plus ou moins long terme l'usage du carburant sans plomb pour tous les moteurs quels qu'ils soient, donc un jour où l'autre faudra bien s'y résoudre... D'autant que ça commence déjà, la distribution d'Avgas vient d'être réglementée et la vente pour des véhicules terrestres en théorie interdite. En tout cas, bravo à Yamaha pour son honnêteté, il aurait été facile de passer une culasse au tour et de présenter une YZ qui fonctionne à l'Avgas... Enfin pensez-y, le sans plomb nous guette !



1



1

EX-AEQUO



2

Si l'on ne considère que les performances pures, la CR est effectivement la moto de l'année. Puissante, mieux suspendue, elle peut laisser exploser son potentiel. Et en plus elle est "magique" dans ses réactions... La KX est certainement plus conventionnelle, mais son homogénéité est telle qu'on peut difficilement la prendre en défaut quel que soit le compartiment du jeu. En outre, son prix est attractif. Un moteur infernal pour la KTM, qui craque tant qu'il peut, c'est plutôt une bonne nouvelle. Si seulement elle était plus stable, elle brigerait la première marche sans forcer. La Yamaha reste une moto sûre. Efficace, hyper stable et sécurisante, elle se révèle en revanche assez avare de sensations. Au contraire, la RM est comme d'habitude pétillante mais malgré d'évidents progrès, elle est encore instable et handicapée en puissance pure. Des performances assez proches, mais des comportements marqués, elle est pas belle la vie ?



EX-AEQUO

2



EX-AEQUO

2

FICHES TECHNIQUES

	HONDA 36 995 F	KAWASAKI 35 900 F	KTM 38 250 F	SUZUKI 38 125 F	YAMAHA 36 950 F
MOTEUR					
Type :	monocylindre 2-T à refroidissement liquide	monocylindre 2-T à refroidissement liquide	monocylindre 2-T à refroidissement liquide	monocylindre 2-T à refroidissement liquide	monocylindre 2-T à refroidissement liquide
Alésage x course/cylindrée :	66,4 x 72 mm/249,3 cm ³	66,4 x 72 mm/249 cm ³	67,5 x 69,5 mm/248,7 cm ³	67 x 70,8 mm/249 cm ³	68 x 68,8 mm/249 cm ³
Puissance maxi :	55,5 ch à 8 000 tr/min	NC	NC	NC	53 ch à 8 500 tr/min
Couple maxi :	5,2 mkg à 7 500 tr/min	NC	NC	NC	4,85 mkg à 7 500 tr/min
Carbu :	Keihin Ø 38 mm	Keihin PWK38	Keihin PWK39 mm	Keihin PJ38	Keihin PWK38/1
PARTIE-CYCLE					
Cadre :	simple berceau dédoublé	périmétrique	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
Fourche :	Kayaba USD, Ø 43 mm, déb. 310 mm	Kayaba USD, Ø 43 mm, déb. 310 mm	White Power USD, Ø 40 mm, déb. 300 mm	Showa USD, Ø 45 mm, déb. 310 mm	Kayaba USD, Ø 43 mm, déb. 300 mm
Susp. AR :	Kayaba, déb. 320 mm	Kayaba, déb. 330 mm	WP, déb. 340 mm	Showa, déb. 324 mm	Kayaba, déb. 315 mm
Freins AV/AR :	disques	disques, Ø 220/190 mm	disques, Ø 260/220 mm	disques, 250/220 mm	disques, Ø 245/220 mm
Empattement/garde au sol :	1 488/328 mm	1 460/385 mm	1 469/385 mm	1 467/360 mm	1 492/382 mm
Hauteur de selle/poids :	937 mm/97 kg	955 mm/96,5 kg	945 mm/98,5 kg	960 mm/98 kg	992 mm/97 kg
Importateur :	Honda, (1) 60.37.30.00.	KMF, (1) 30.69.00.00.	Royal Moto, 25.82.01.12.	Suzuki, (1) 34.82.14.00.	YMF, (1) 34.30.31.00.

REGLAGES 250

	HONDA	KAWASAKI	KTM	SUZUKI	YAMAHA
PRINCIPAL	std	162 à 172	180 (std 175)	std	175 (std 175)
AIGUILLE	std	std	N85 C (3 ^e std)	std	std 4 ^e (3 ^e)
BOISSEAU	std	std	n° 6 (std)	std	std
RALENTI	std	std	48 (std)	std	48 (std)
VIS D'AIR	1 1/2 tour	1 3/4 tour	1 3/4 tour	1 1/2 tour	1 3/4 tour