

# Moto revue

COMPARATIF  
250  
CROSS 87

N° 2775 - Jeudi 27 novembre 86 - 12 FF - 92 Fb - 4 Fs - 350 pts

M2 163-775-12F

**PALMARES 86**  
**VITESSE TOUT-TERRAIN**  
Tous les résultats, les plus belles images





par X. Audouard ; photos P. Boulland

## **SURPRISES**

*On les attendait au virage.. les voici, les 250 cross 87, pour un comparatif de haut niveau et surtout pas dénué de surprises. Et bien entendu c'est encore une exclusivité « Moto-Revue » !*



# **COMPARATIF 250 CROSS 87**



**Yamaha YZ**



**Honda CR**



**Kawasaki KX**





**S**i les 125 sont traditionnellement les premières essayées, le comparatif 250 cross se doit de suivre dans la foulée. C'est donc aujourd'hui chose faite avec une cuvée très attendue puisque constituée de quatre authentiques nouveautés et de la réplique de la championne du Monde en titre !

Les 125 ont beau représenter le plus gros marché, le prestige attaché aux 250 est presque plus important pour les marques concernées, surtout en France avec notre champion du Monde en titre évoluant dans cette cylindrée ! La plupart du temps, un pilote 125 est appelé à « monter » un jour en 250, comme si cette catégorie faisait (à tort ou à raison) plus « sérieux ». D'ailleurs, n'est-ce pas reconnaître la plénitude des 250 que de les avoir regroupées avec les 500 dans des championnats « Open », aussi bien au niveau national qu'inter ? Pour toutes ces raisons, le comparatif 250 que vous allez lire a donc été réalisé avec les habituels moyens de nos essais de début de saison, à savoir la participation de pilotes de tous niveaux, depuis les inters Eric Bernard, Olivier Perrin, Patrick Fura et Yannig Kervella jusqu'aux nationaux comme Bruno David en passant par un pilote plus anonyme quoique capable de coups d'éclats au niveau ligue, Lionel Lataste. Ces pilotes, accompagnés bien sûr du staff de « MR », ont écümé cinq circuits du Sud-Ouest choisis en fonction de leur différence de tracé et de nature de sol, à savoir Mazères (terre dure, damée, tracé pentu moyennement rapide), Lacanau-de-Mios où le président Serda a réalisé un superbe tracé de supercross sur sol sablonneux (mais avec obstacles « en dur »), tracé parfaitement apte à recevoir le futur championnat de France de supercross soit-dit en passant, La Teste chez Lionel Lataste où nous avons « bouffé du sable » et des vagues rapides dignes de la Hollande, Langon chez Bruno David où nous avons trouvé de la terre meuble et collante avec quelques ornières et enfin l'impitoyable test de Navarrenx, sol caillouteux (galets) et tracé hyper-rapide, défoncé et très pentu, idéal pour le freinage, la tenue de piste et les suspensions. Merci à tous les responsables de ces terrains pour leur hospitalité !

**avec Eric Bernard,  
Patrick Fura,  
Olivier Perrin,  
Yannig Kervella, etc...**

### **Le choix des motos**

Il s'imposait de lui-même : les quatre japonaises (la Suzuki, arrivée in extremis par avion du Japon, est un scoop mondial) et la prometteuse KTM, étant entendu que l'HVA à valve et la Cagiva « Whatley Replica » n'existent pas encore vraiment.

### **Ce qui a changé**

- **Suzuki** : Honneur à la grosse nouveauté : moteur à valve (et non plus chambre), carbu de 38 mm, cylindre recouvert d'un traitement style nikasil baptisé « Suzuki Boron composite », allumage PEI à rotor externe, fourche Kayaba à cartouche, nouveau système « Full Floater » sans excentrique, pneus Bridgestone M41 et M42, amortisseur KYB « piggyback », nouveaux plastiques, nouvelle déco, disque avant à double piston, disque à l'arrière, cadre démontable dans sa partie gauche.
- **Honda** : Nouveaux diagrammes-cylindre, valve HPP modifiée, carter d'embrayage démontable, boîte renforcée, courbe d'allumage revue, nouveaux habillage et déco, plaquettes céramique à



**Suzuki RM**



**KTM MX**





*Métamorphosée, la KTM. Avec un cadre de dimensions réduites et une fourche WP montée en série, elle a considérablement gagné en maniabilité, tandis que la valve rotative transforme radicalement le comportement du moteur, aujourd'hui d'une progressivité et d'un agrément parfaits. Olivier Perrin n'a bien sûr pas pu s'empêcher de faire le coup de son guidon !*







l'avant, disque à l'arrière, bras oscillant plus rigide, renfort de guide de chaîne en alu, nouveaux repose-pieds, amortisseur Showa « piggyback »...

• **Kawasaki** : Moteur « longue course », KIPS revu dans les lumières et la commande (en alu), carbu de 38 mm, embrayage et vilebrequin renforcés, kick redessiné, arrière de cadre démontable (en alu), suspension Unitrak II, TCV de fourche corrigé (moins de frictions), jantes renforcées, nouveau maître-cylindre avant, pince plus grosse, décoration.

• **KTM** : Tout nouveau ! Moteur à valve, carter et boîte inédits, fourche WP, disques Brembo à quatre pistons, nouvel habillage, cadre abaissé de 5 cm, système Pro-lever new-look, guidon alu style « Renthal », pneus Dunlop K990, etc...

• **Yamaha** : Diagrammes haut-moteur, pot avec joint torique, rotor externe, valve YPVS modifiée, silencieux démontable par vis, bras oscillant monté sur aiguilles, fourche KYB « Variable Damper ». Après ces menues présentations, on attaque l'essai proprement dit divisé, comme d'habitude, en trois grands chapitres : le « statique », le moteur et la partie-cycle. Il appartient à chacun, en fonction de ses critères prioritaires, et selon nos commentaires et nos classements, d'éventuellement déterminer son choix...

## I Laquelle vous tente ?

### • Gueule/frime

#### 1. KTM

#### 2. Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha

Les cinq motos alignées, là, au milieu du parc, laquelle attire le plus les regards et suscite le plus d'intérêt ? La KTM, mon adjudant. Pourquoi ? Parce qu'elle est purement inédite, à 98 % nouvelle, et que des « détails » comme sa fourche White Power, ses énormes freins Brembo à quatre pistons, ses carters bleus (?) et son habillage très moderne la démarquent incontestablement du lot, tout en lui conférant une touche « Grand Prix » de très bon aloi : n'hésitons donc pas à primer l'effort de modernisation effectué par l'usine autrichienne, sans mésestimer bien entendu celui des japonaises... Ainsi la Honda est-elle fort différente du modèle précédent, ne serait-ce que grâce à sa selle grimpaçant jusqu'en haut du réservoir, ses panneaux latéraux anguleux très finement dessinés, son bras oscillant et son disque suprêmement bien finis, etc... Ceci étant, les autres ne sont pas en reste : la Kawa, si elle ne surprend pas en ce sens que ses modifications 87 apparentes (cadre, suspension) sont tout bonnement celles apparues en 86 sur la 125, n'en « jette » pas moins comme il faut avec ses plastiques vert pomme, ses deux disques, son arrière de cadre en alu, etc... Pour sa part, la Suzuki est plus subtile, moins tape-à-l'œil ; cependant, celui du connaisseur n'est pas long à repérer le nouveau moteur à valve, le disque arrière, le cadre ovale au dessus des repose-pieds, l'harmonie de jaune et de bleu (moteur, guidon, cadre, soufflets de fourche) s'avérant par ailleurs originale et réussie. Enfin la Yamaha ne brille certes pas par la « profondeur » de son changement — c'est la seule, par exemple, qui ne possède ni portion de cadre démontable ni disque à l'arrière — mais elle possède l'argument massue de ressembler très fort à la machine qui a permis à Jacky Vimond de devenir champion du Monde et ça, en France, ça ne laisse évidemment pas indifférent. Du reste, le blanc lui va très bien, à cette Yam...

### • Le sérieux

#### 1. Honda, Yam, Suzuki, Kawa, KTM

Comme vous le savez maintenant, on juge ici la qualité de l'équipement ainsi éventuellement que l'aspect judicieux du changement en fonction des

défauts ou points faibles du modèle précédent. On ne reprochait pas grand chose à la CR 86, moto supérieurement réussie dans quasiment tous les domaines. Honda a néanmoins rigidifié et travaillé le train arrière (bras et amortisseur), ce qui ne peut faire de mal. L'YZ 86 était assez brutale à conduire, elle reçoit de nouveaux diagrammes et surtout un volant d'inertie plus lourd. Colonne de direction allégée, roulettes de guide-chaîne plus résistantes (pour éviter que celle-ci n'entame le carter en bout de débattement), maître-cylindre avant rectifié, pot équipé d'un joint torique, tout cela va également dans le bon sens. Suzuki s'était raté l'an dernier avec un moteur affublé d'une chambre SEES qui, loin de l'adoucir, en avait fait un engin creux en bas et très brutal à moyen régime, sans pour autant disposer d'une puissance de haut niveau. Par ailleurs, le frein avant était le moins réussi des disques japonais. Avec le moteur à valve et le frein double piston (complété par un autre disque à l'arrière), on peut dire que Suzuki a tenu compte des critiques. Les griefs étaient nombreux concernant la partie-cycle de la KX 86, une partie-cycle guère sécurisante avec notamment un train avant qui avait une très facheuse tendance à se dérober en virage. Et puis le maître-cylindre avant était perfectible, de même que les jantes. Le moteur disposait d'un punch indéniable à bas régime, mais plafonnait quelque peu « en haut ». Avec la nouvelle géométrie de cadre (et la suspension « par en-bas » en prime), un maître-cylindre revu, des jantes changées et un moteur (longue-course) transformé, Kawasaki a réagi, et bien. De son côté, KTM avait touché juste en 86 avec sa 250 équipée du « Digital Control », mais sans valve. Une moto d'une efficacité remarquable, mais qui ne semblait pas pouvoir progresser dans cette configuration sur le plan du plaisir de conduite, lequel restait sensiblement en-deçà de celui procuré par les machines japonaises. Par ailleurs la KTM restait haute, encombrante et sa fourche d'origine (Marzocchi) ne rivalisait pas avec la concurrence, de même que les freins pourtant à disque sur les deux roues. On sait à quel point KTM a refait sa copie, en faisant table rase de l'expérience acquise ce qui est très méritoire. Il en ressort une moto basse, d'encombrement réduit, équipée d'une White Power d'origine, d'impressionnants freins Brembo et d'un inédit moteur à valve. Bravo KTM.

Après avoir constaté que les constructeurs, chacun à leur manière, s'étaient sérieusement donné les moyens de nous concocter de meilleures machines pour 87, parlons un peu de l'équipement. Ici aussi ce sera l'égalité tant le matériel proposé est à priori de qualité supérieure. Chez Honda, la fourche (à cartouche) et l'amortisseur Showa constituent une excellente garantie, de même que les pneus Dunlop K 990. Le disque avant à double piston, le disque arrière bien protégé — mais dont la garde n'est pas réglable et qui nécessite une sérieuse purge dès la sortie de caisse pour donner son maximum — la tension de chaîne « usine », le super bras oscillant, le renfort de guide-chaîne en alu, les plaquettes de freins à teneur en céramique, tout cela concourt à donner une impression de sérieux sans faille à cette moto. Chez Yamaha on reste aussi à l'abri de la critique avec une fourche inédite (KYB « Variable Damper »), l'amortisseur type Ohlins équipé du BASS, des Pirelli Sandcross, etc... A noter que la roulette supérieure de guide-chaîne (montée sur roulement) présente une faiblesse au niveau de sa patte de fixation. Sonauto devrait ouvrir chaque caisse et souder le renfort indispensable avant d'expédier les YZ chez les concessionnaires : fastidieux et coûteux, mais sérieux. La nouvelle RM est très bien équipée : fourche KYB à cartouche (la lutte fait rage entre Showa et Kayaba pour arracher les contrats d'équipement d'origine ; cette fourche est la réponse de KYB à la fameuse Showa équipant la CR), amortisseur « piggyback » de même provenance, deux disques (celui de l'avant à double pis-

ton) et pour la première fois chez « les jaunes » des pneus d'excellente qualité — bien que malheureusement peu adaptés au circuit français moyen — en l'occurrence des Bridgestone M 41 (AV) et M 42 (AR) qui représentent quasiment ce qui se fait de mieux pour les circuits à sol dur et/ou caillouteux. Des pneus à conserver précieusement par conséquent pour le jour où vous courrez dans de telles conditions. L'équipement de la Kawa n'a rien à envier aux autres : fourche avec TCV et amortisseur piggyback en provenance de chez KYB, pneus Dunlop K 990, filtre à air FAIS. A noter d'excellents détails comme le rigidificateur de fixation de guidon qui permet aux potences (montées sur silent-blocs) de ne pas se vriller en cas de chute. Enfin, chez KTM, on n'a pas lésiné non plus : fourche et amortisseur WP, guidon en alu style Renthal, chaîne Regina or, freins quatre pistons et pour la première fois pneus Dunlop (K 990) d'origine. Aucun doute, en 87 les constructeurs nous gâtent, ce qui explique également l'escalade des prix, lesquels s'approchent maintenant dangereusement des trois briques.

### • La bidouille

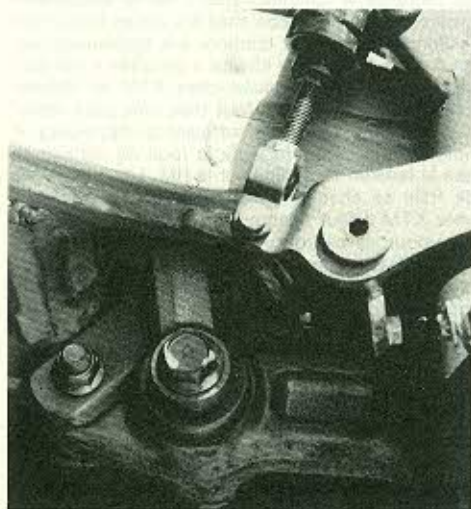
#### 1. Honda, KTM, Kawasaki, Suzuki, Yamaha

L'accessibilité mécanique et les possibilités de réglage de nos cinq motos n'engendrent pas de différence suffisamment notable pour les départager. Question réglages, on a partout la possibilité d'ajuster compression et détente sur l'amortisseur (fini le double réglage en compression de la Kawa). Les fourches sont toutes réglables en compression, sauf la WP de la KTM qu'il faut démonter pour éventuellement rajouter de l'huile : pas très pratique. Innovation chez Suzuki avec le premier réglage au détente monté sur une fourche de série : une preuve de plus que Suzuki a su se réserver la crème de la production de Kayaba. On regrette une fois encore la disparition du réglage de pré-compression des ressorts chez Kawa ; signalons cependant que les bouchons de fourche 86 se montent sur le modèle 87, et même sur les fourches (pas les modèles « à cartouche ») de certaines concurrentes. Toujours à propos de la KX, notons de même l'intéressante opportunité de positionner le guidon vers l'avant ou vers l'arrière, en retournant les potences. Côté changement de filtre, rien à signaler. On y accède par le côté chez Yamaha, KTM et Kawa, par dessous la selle chez les autres. Le démontage de la roue arrière est plus facile chez les possesseurs de disque, sauf KTM du fait que l'autrichienne a choisi un montage flottant afin d'éviter que l'action de freinage ne perturbe le fonctionnement de la suspension arrière, ce qui est le cas chez les autres (sauf Yam évidemment, dont le tambour est également flottant)... La tension de chaîne « poussée » est précise mais pas trop aisée chez KTM et Honda. Chez Yam et Suzuki, il faut trois clés pour retendre, alors que deux sont suffisantes chez Kawa. A noter que le démontage de la roue ne dérègle en rien la tension de chaîne sur la RM. Les plaquettes de frein se changent très aisément en général : chez KTM il faut néanmoins démonter la roue arrière pour les extirper. En ce qui concerne l'accès à l'amortisseur on sait qu'il est facilité chez tout le monde (sauf chez Yam) par l'arrière de cadre démontable, mais qu'il existe une technique pour extirper au plus vite celui de l'YZ (cf. comparatif 125 il y a deux semaines). Notons enfin quelques menus détails comme la disponibilité chez Honda de selles optionnelles (une plus haute et une plus basse), la possibilité chez Honda comme chez KTM de régler la hauteur du guide-chaîne en fonction de la couronne arrière choisie, l'absence surprenante de tout réglage de ralenti sur le carbu de la Suzuki, l'étanchéité du pot garantie par un joint torique sur l'YZ, le démontage de l'embrayage sans vidanger le circuit de refroidissement sur la CR, etc...

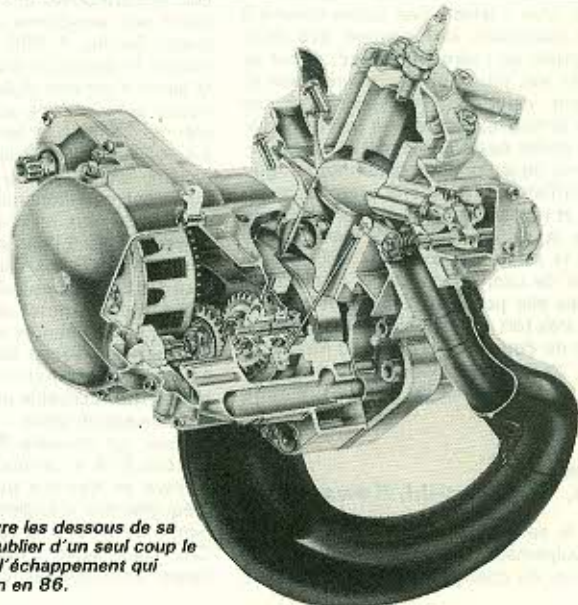




	<b>Honda CR</b>	<b>Suzuki RM</b>	<b>KTM MX</b>	<b>Kawasaki KX</b>	<b>Yamaha YZ</b>
<b>Moteur</b>					
Type	mono 2 T refroidi par eau ; HPP ; cylindre nikasil	mono 2 T refroidi par eau ; valve ; cylindre « Suzuki Boron Composite »	mono 2 T refroidi par eau ; valve ; cylindre nikasil	mono 2 T refroidi par eau ; KIPS ; cylindre électrofusion	mono 2 T refroidi par eau ; Y PVS cylindre chemisé
Cylindrée	249,3 cm <sup>3</sup>	246 cm <sup>3</sup>	246 cm <sup>3</sup>	249 cm <sup>3</sup>	246 cm <sup>3</sup>
Alésage × course	66,4 × 72 mm	67 × 70 mm	67,5 × 69 mm	67,4 × 70 mm	68 × 68 mm
Puissance maxi (const.)	52,3 ch. à 8 000 tr/mn	n.c.	n.c.	49,5 ch. à 8 500 tr/mn	51,6 ch. à 8 250 tr/mn
Couple maxi (const.)	5,1 kgm à 7 500 tr/mn	n.c.	n.c.	4,5 kgm à 7 000 tr/mn	4,68 kgm à 7 500 tr/mn
Carburateur	Keihin diam. 38 mm	Mikuni diam. 38 mm	Dell'Orto diam. 38 mm	Mikussi diam. 38 mm	Mikuni diam. 38 mm
<b>partie-cycle</b>					
Fourche AV	Showa à cartouche, déb. 305 mm	KYB à cartouche, double réglage, déb. 310 mm	White-Power inversée, déb. 300 mm	KYB avec TCV, déb. 300 mm	KYB « Variable Damper », déb. 305 mm
Suspension AR	Prolink, amort. Showa, déb. 320 mm	Full Floater, amort. KYB, déb. 322 mm	Pro-lever amort. White Power, déb. 340 mm	Unitrak, amort. KYB, déb. 330 mm	monocross, amort. type ohlins, déb. 320 mm
Frein AV	disque double piston, diam. 240 mm	disque double piston, diam. 240 mm	disque Brembo, quatre pistons, diam. 240 mm	disque diam. 250 mm	disque diam. 220 mm
Frein AR	disque, diam. 195 mm	disque diam. 220 mm	disque flottant, 4 pistons, diam. 200 mm	disque diam. 220 mm	Tambour
Pneus	Dunlop K990	Bridgestone M41/M42	Dunlop K990	Dunlop K990	Pirelli Sandeross
L × l × h		2160 × 855 × 1 265 mm			2 170 × 850 × 1 230 mm
Empattement/ garde au sol		1 460/355 mm	1 475/ mm	1 500/ mm	1 470/340 mm
Hauteur de selle		930 mm			955 mm
Poids vérifié à sec	101,5 kg	101 kg	101,3 kg	99,5 kg	101,5 kg
Réservoir		8 l.	9 l.	7,5 l.	8 l.
Prix/disponibilité	27 093 F TTC Clés en mains (kit + 800 F)/Immédiate	26 900 F TTC + port /Février 87	29 500 F TTC + port /Immédiate	28 836 F TTC + port	26 600 F TTC Clés en mains (kit + 530 F)/Immédiate
Importateur	Honda France	Suzuki France	Royal Moto	KMF	Sonauto



Encore une nouvelle version pour le « Full Floater » Suzuki ! L'excentrique a disparu, mais le rendement reste excellent.



En éclaté, le RM 250 vous livre les dessous de sa nouvelle valve, laquelle fait oublier d'un seul coup le système SEES de chambre à l'échappement qui n'avait pas donné satisfaction en 86.





• **La bonne affaire**

1. Yam, Suzuki, Honda, Kawasaki,
2. KTM

Chose logique compte tenu de son évolution limitée à des détails, la Yam est la moins chère du lot, à 26 600 F clés en mains et un kit optionnel valant 530 F. A 26 900 F port non compris, la Suzuki est en définitive plus chère que la Honda proposée à 27 093 F clés en main chez votre concessionnaire, où qu'il soit situé. De plus la RM ne propose pas de kit, et surtout sa disponibilité annoncée n'est que de février 87 (!). La CR, elle, disponible comme les trois autres, est gratifiée d'un kit à 800 F. La Kawasaki coûte 28 836 F clés en main, mais ce prix inclut un kit fourni (on peut aussi avoir la moto sans kit pour 27 786 F). Entre ces quatre machines, l'écart ne nous paraît pas déterminant au point de justifier un point d'écart. En revanche, la KTM à 29 500 F départ Troyes et sans possibilité d'économiser sur l'entretien grâce à un kit promotionnel, c'est incontestablement un achat plus onéreux, d'où le classement.

Laquelle vous tente ?	1. Yam	1. KTM	1. Suz	1. Hon	1. Kaw
• C'est qui firme	2	1	2	2	2
• Le sérieux	1	1	1	1	1
• La bidouille	1	1	1	1	1
• La bonne affaire	1	2	1	1	1
• Total	5	5	5	5	5

**Commentaire :** A l'issue de ce « statique », on a pu découvrir les motos en détail, mais pas établir de hiérarchie intéressante. Nos cinq motos sont bien présentées, bien équipées, pratiques à entretenir et de prix comparables. Seule la KTM se distingue par son côté très attractif, mais aussi hélas par un prix plus élevé.

## II Ce qu'elles ont dans le ventre (bref, le moteur)

• **Le premier frisson**

1. Kawa, Suzuki
2. Honda, KTM, Yam

Foin de statique, on rentre dans le vif du sujet avec le « premier frisson ». Le premier frisson, c'est tout simplement la puissance maxi, une donnée qui reste magique pour beaucoup d'entre vous même si, particulièrement sur une 250 où l'on en manque rarement dans l'absolu, c'est la qualité bien plus que la quantité de cette puissance qui doit être prise en compte avant tout. Reste que deux machines devançant ici les autres, la KX et la RM. Eh oui ! C'est un peu une surprise, surtout en ce qui concerne cette dernière. Il est vrai que la plus impressionnante de toutes est quand même la Kawa, une moto détonnante dont le moteur est incontestablement le plus à l'aise « tout en haut ». Rien ne semble devoir empêcher ce KX de prendre des tours, des tours qu'il conserve très bien face à la pente ou sur un sol « mangeur de chevaux » genre sable ou boue épaisse, à condition de ne pas couper les gaz ! C'est à partir de la mi-régime que ce moteur s'exprime à plein, délivrant de plus en plus de chevaux au fur et à mesure qu'il se rapproche du maxi, à la manière d'un moteur de vitesse. Dans un bruit craquant que tout le monde a qualifié de bruit

« d'usine », la KX allonge à n'en plus finir et confirme d'ailleurs sur le bitume les impressions ressenties sur la piste. C'est la reine des circuits rapides et « porteurs », c'est en tout cas sur ceux-là qu'elle peut exprimer le mieux ses qualités. Moins exubérante car plus régulière dans sa poussée, la RM est elle aussi très brillante à haut régime, et sa puissance maxi est tout à fait composable à celle de la KX. La Suz, tire sur les bras inexorablement d'en bas jusqu'en haut, tandis que la Kawa les emporte à partir de la mi-régime ; mais toutes deux, répétons-le, possèdent des chevaux à revendre, et qui plus est de bons chevaux. Un ton en dessous, les trois autres machines se valent globalement. A l'instar de la 125, la 250 YZ délivre le gros de sa puissance (et de son couple) à moyen-3/4 de régime et demande à ce que l'on enchaîne les rapports sans trop insister au maxi, régime où ce moteur stagne un peu. Comme d'habitude il s'agit d'apprendre à savoir exploiter ce type de puissance, moyennant quoi la quantité disponible est largement suffisante pour ne jamais avoir l'impression d'en manquer. Idem avec la Honda, une moto à l'aise à tous les régimes — y compris « en haut » — et qui remplit fort bien au maxi, allongeant presque autant qu'une Kawa tout en disposant de davantage de couple sur l'ensemble de sa plage d'utilisation. Contrairement à la Yam la Honda aime bien les hauts régimes, et contrairement à la Kawa elle n'est pas efficace principalement dans ceux-ci. Mais plus que dans la puissance maxi pure c'est dans l'élasticité et le caractère très « vivace » de celle-ci que ce moteur est remarquable, en quoi il reste parfaitement dans la lignée de son prédécesseur.

Le KTM, enfin, a constitué pour nous une surprise majeure. Au lieu de la grosse et inexorable puissance gorgée de couple de 86, on a à présent une superbe allonge et une progressivité, une douceur remarquable dans l'arrivée des chevaux, le tout faisant irrésistiblement penser à un moteur japonais. Si l'on devait pousser encore plus loin la comparaison, on dirait même que c'est au Honda que ce KTM s'apparente le plus par son allonge, mais qu'il est encore plus progressif que celui-ci. Ce qu'il y a de sympathique avec ce moteur, c'est qu'on a conscience d'en exploiter facilement toute la puissance et le couple, à tel point qu'on se demande même si ce n'est pas lui qui en dispose le moins ; le test sur route ayant démontré qu'il n'en était rien (jeu égal avec la Yam, un poil en dessous de la Honda), on en déduit que KTM est parvenu avec ce nouveau moteur à transformer complètement la qualité de sa puissance, sans pour autant en laisser sur le carreau. Belle performance.

• **L'efficacité réelle**

1. KTM, Honda, Kawa, Yam, Suzuki

Peut-être le chapitre le plus ardu de ce comparatif. Il faut dire que l'affaire est délicate tant chacune de ces motos est efficace à sa manière, laquelle est en général fort différente de celle de ses concurrentes. Seule la Honda et la KTM peuvent à la rigueur se regrouper au sein d'une famille qu'on pourrait baptiser « les faciles ». C'est à coup sûr au guidon de celles-là que le pilote moyen se trouvera le plus à l'aise sur une large gamme de circuits différents. Partout où nous avons été ces deux machines ont étalé leur progressivité, la franchise mais aussi le moelleux de leurs reprises, un moelleux favorisant la traction et l'adhérence en toutes circonstances. La KTM est un modèle de douceur sans bien sûr être molle, tandis que la Honda est tellement vive que malgré cette progressivité elle peut surprendre par instants. Cependant, « tout en bas », la Honda est déjà aussi franche qu'ailleurs, tandis que la KTM hésite un peu par manque de couple. Deux moteurs comparables donc dans la qualité de leurs prestations et leur efficacité remarquable, mais avec néanmoins

leur personnalité propre. Dans un registre différent, le moteur Yamaha ne peut guère être soupçonné de manquer d'efficacité. Légèrement — mais en fin de compte pas spectaculairement — plus doux que par le passé, il emmène convenablement à bas régime (pas autant qu'un Honda ou un Suzuki) ; c'est cependant après qu'il connaît son « temps fort », de 1/3 à 3/4 du régime maxi environ. Là, il répond à toutes les sollicitations sans faille, tracte bien, remplit bien, bref il fait parfaitement son job, avec une grande efficacité à défaut d'un brio exceptionnel.

Avec le Suzuki, on retrouve le même genre d'impressions qu'avec le 125 Kawasaki dans notre récent comparatif : voici un moteur qui part fort en bas, enchaîne fort au milieu, sans transition, et ne baisse pas pied en haut. Bref, un moteur complet, irréprochable sur le plan de l'efficacité. Il part tellement fort et tellement soudainement en bas qu'on pourrait presque le trouver brutal. En fait, nous l'avons fait tirer un peu court (13 dents en sortie de boîte au lieu de 14 dents d'origine) en début d'essai, d'où la relative brutalité des reprises. En « 14 dents », le RM allonge plus mais oblige un peu trop vite à rétrograder, dans les côtes par exemple. Deux dents de plus à la couronne seraient sans doute judicieuses pour un terrain « normal ». En fait ce moteur réagit un peu comme le Kawasaki (dont il reprend d'ailleurs quasiment les cotes « longue-course ») c'est-à-dire qu'il tourne très « libre » à bas régime, sans réellement délivrer de couple comme le CR ou le Yam. Une chose est certaine, la valve à l'échappement Suzuki est autrement plus réussie que la chambre adoptée en 86. Reste enfin la Kawa, un cas à part. Il est clair que la puissance délivrée par ce moteur et la soudaineté de l'arrivée (en masse) de celle-ci vers la mi-régime le réservent beaucoup plus aux pilotes expérimentés et aux circuits rapides qu'aux « poireaux » et aux tourniquets. Peut-on pour autant parler de « manque d'efficacité », alors justement que ce comportement brillant quoiqu'impétueux offre un « plus » indéfinissable pour qui sait l'utiliser ? A mon avis non. La KX ne mérite pas l'égalité parce qu'elle se montre aussi efficace que les autres en toutes circonstances, mais parce qu'elle saura parfois se montrer plus performante, même si souvent elle posera des problèmes de contrôle à son pilote. Bien sûr il s'agit d'une 250 et on ne peut parler de moteur « pointu » à son sujet. Sur sol porteur, le KX peut même se montrer redoutable en reprises, grâce à son excellent rendement. Dès que le terrain « bouffe » de la puissance, en revanche, il exigera de l'embrayage et du doigté pour sortir aussi fort que ses adversaires. Vous avez saisi la nuance ? Bon, maintenant, place au « fun ».

• **Agrément général**

1. Honda, KTM, Kawa
2. Suzuki, Yamaha

Un moteur, ce n'est pas qu'une puissance et une efficacité pures. C'est aussi un agrément, un plaisir de conduite, notions qui incluent des données aussi variées que le démarrage, le bruit, les vibrations et surtout le tempérament d'ensemble de l'engin, lequel peut parfaitement être excitant ou ennuyeux à puissance et efficacité égales... Disons tout de suite que les deux moteurs les plus amusants sont la Honda et le KTM. Les reprises foudroyantes mais hyper-progressives du CR et l'allonge toute veloutée du KTM, de même que leur absence de vibrations et leur excellente réponse au coup d'embrayage (« waak ! ») en font de véritables bêtes à plaisir. S'il n'y a là rien de nouveau chez Honda, il faut évidemment saluer bien haut la métamorphose sur ce plan du KTM, passé en un an de moteur à caractère « ancien » à moteur au caractère le plus moderne. C'est tout juste si l'on n'a pas parfois le réflexe de descendre en marche pour vérifier et se persuader qu'on est bien sur une « Katé » ! Seul inconvénient du KTM : sa compression assez conséquente et son





kick à gauche, lesquels ne simplifient pas le démarrage depuis la position assise en selle (à moins d'être gaucher, bien entendu). La Honda, de son côté, est la plus facile de toutes grâce à un kick bien démultiplié et un moteur compréhensif. Toutes deux émettent un bruit rageur et excitant, avec beaucoup d'admission, le CR étant sensiblement plus rauque que le KTM. En compagnie de ces deux motos faciles et super-sympas, on retrouve la Kawa pour des raisons bien sûr très différentes. Les sensations procurées chez la KX par cette allonge supérieure, ce bruit archi-viril et cette puissance jouissive font oublier les quelques vibrations, le démarrage pas toujours immédiat et les à-coups à la décélération (« pim...pim... pim... ») dignes d'une 500. Derrière, la Suzuki et la Yamaha manquent un peu de personnalité, la Suzuki de par une absence du moindre temps fort dans sa large plage d'utilisation, la Yamaha de par une carence en spontanéité et en élasticité qui en font le moteur le moins « moderne » du lot. Par ailleurs l'une comme l'autre souffrent de vibrations déplaisantes notamment du côté de leur pot d'échappement qui entre en résonance au moindre coup de gaz, et de bruits assez quelconques par rapport aux trois lauréates de ce chapitre. De plus, l'YZ ne démarre que rarement au premier coup de kick. En ce qui concerne son pot, on regrette que Yamaha se soit penché sur l'étanchéité (joint torique) mais ait négligé le problème des vibrations. On peut apparemment atténuer ces vibrations en ajoutant, en plus du joint torique, le joint 86 en sortie de cylindre.

• **Ça baigne dans l'huile ?**  
**1. Honda, Suzuki, Kawa, Yam**  
**2. KTM**

Les transmissions, boîtes et embrayages... Aucun problème chez Honda, Suzuki et Kawa où on annonce des boîtes douces et précises ainsi que des embrayages onctueux et progressifs. La Yam passe ici « à l'orange » à cause d'une boîte à la fermeté jamais démentie d'une année sur l'autre : on ne rate pas de vitesses avec l'YZ, mais il arrive qu'on ne parvienne pas à passer la suivante, pour peu qu'on ait peu de temps pour le faire ou qu'on soit à ce moment là dans une position acrobatique. Ceci étant les habitués de l'YZ ne se plaignent pas de ce phénomène, dont il semble donc qu'on s'accommode assez facilement à l'échelle de la saison. En revanche la seule moto avec laquelle les différents essayeurs ont raté régulièrement des vitesses au cours de l'essai fut la KTM. La boîte de la « Katé » ne se manie apparemment pas comme celle d'une japonaise. Après avoir passé un rapport, on ne peut conserver de pression sur le sélecteur, sous peine de voir la vitesse sauter, phénomène désagréable s'il en est. Par ailleurs le sélecteur de la KTM est trop court, tout comme d'ailleurs celui de la Yam. C'est dommage car l'embrayage de la KTM est carrément digne d'une 125, et sa boîte très douce. Signalons enfin qu'au cours d'essais de départ, les embrayages de la KX et la KTM ont collé quelque peu.

• **Et dans le gras ?**  
**1. Honda, Yam, KTM, Suzuki**  
**2. Kawasaki**

On s'en serait volontiers passé mais les circonstances de l'essai ont fait qu'on a « tâté » du gras, suffisamment en tout cas pour s'apercevoir qu'en cas de « glissance » extrême genre fine pellicule grasse bien lisse sur sol damé, la KX posait de gros problèmes d'adhérence. Le moteur n'est pas seul ici en cause puisque l'avant était aussi concerné, mais il est clair que ses caractéristiques généreuses ont tout pour le rendre délicat dans la boue. A pneus égaux, les autres motos font chacune valoir leurs qualités propres : la Honda joue

sur la franchise de son moteur et l'équilibre de sa partie-cycle, la Yam sur sa grande homogénéité, la KTM sur sa douceur générale et la Suzuki, peut-être un peu plus délicate à doser, sur le côté toujours sain de ses réactions.

Ce qu'elle ont dans le ventre	1. Kaw.	1. Suz.	1. Hon.	2. KTM	2. Yam.
• Le premier frisson	1	1	2	2	2
• L'efficacité réelle	1	1	1	1	1
• Agrément général	1	2	1	1	2
• Ça baigne dans l'huile	1	1	1	2	1
• Et dans le gras ?	2	1	1	1	1
Total	6	6	6	7	7

**Commentaire :** Une hiérarchie difficile à se dessiner car même si les comportements diffèrent sensiblement, le niveau de performances est partout très élevé. Si le Honda fait toujours référence grâce à son moteur à l'aise partout, d'un circuit supercross à un « boulevard » type endurance, le Suzuki n'a franchement rien à lui envier si ce n'est une personnalité aussi attachante que celle du CR. Le moteur RM constitue la grosse surprise de l'essai : Suzuki a vraiment rectifié au mieux le tir de 1986. Le moteur Kawasaki est sans aucun doute l'enfant terrible du lot, il possède des arguments uniques mais ceux-ci savent aussi se retourner contre lui, dans la boue par exemple. Le KTM nous a autant surpris que le Suzuki, voire plus, et s'il n'est pas ébouriffant le puissance on lui reprochera surtout de ne pas encore offrir une boîte aussi « japonaise » que le reste de ses prestations le sont. Encore un petit effort ! On demande également un effort chez Yamaha où l'immobilisme latent finit par jouer des tours. L'efficacité générale n'est pas ici en cause, mais ce moteur manque de piquant par rapport à la concurrence, il reste un moteur « à l'ancienne » et ça se sent.

**III Comment ça passe (la partie cycle, en somme)**

• **C'est lourd ?**  
**1. Kawa, Honda, Yam, KTM, Suzuki**

Petite surprise : aucune moto, pas même la KTM, ne se présente réellement au poids-limite FIM de 98 kg. C'est la Kawa qui s'en rapproche le plus avec 99,5 kg sans essence, les autres suivant avec un bel ensemble à 100,5 kg. Pas de quoi établir une hiérarchie, bien sûr.

• **On est bien dessus ?**  
**1. Honda, KTM**  
**2. Yam, Kawa, Suzuki**

Comme d'habitude la Honda s'impose ici grâce à la position très naturelle offerte par l'ensemble selle-guidon-réservoir-repose-pieds. Bon sang, est-ce si dur d'étudier comme il faut un poste aussi essentiel que la position, pour que des constructeurs réputés perdent régulièrement un point à ce chapitre ? Honda, lui, parvient bien à chaque fois à s'imposer, au travers d'un plébiscite général... La surprise vient de ce que la KTM se joigne à la belle rouge, grâce à son superbe guidon alu bien dessiné, à une selle plus sympa que d'habitude (au début on a peur que ses bords soient trop « carrés », mais en roulant ils ne gênent pas du tout) et à un gabarit nettement réduit qui semble d'ailleurs calqué d'assez près sur celui de la CR. Chez Yamaha, Kawa et Suzuki on n'est pas seul

sauf que le guidon est à chaque fois trop haut (Yam), trop incurvé (Kawa) ou les deux (Suzuki). Bien sûr les motos sont conduisibles ainsi, surtout avec de l'habitude. Mais en passant de l'une à l'autre au rythme de l'essai, les différences sautent aux yeux et elles sont toutes en faveur de la CR et la MX. A noter aussi que les selles Kawa et Suzuki ne sont absolument pas remboursées dans leur partie arrière, que le levier de frein avant raccourci de la KX n'apporte pas grand chose, que la pédale de frein de la KTM est trop planquée à l'intérieur et qu'il arrive que la botte droite du pilote se coince sous le panneau latéral de la CR. Sur le plan du gabarit, outre la CR et la MX plutôt menues, on qualifiera l'YZ de moyenne, la KX d'assez imposante et la RM de basse et étroite au niveau de son réservoir.

• **Ça vire bien ?**  
**1. Honda, KTM**  
**2. Suzuki, Yam, Kawa**

Les 250 ont fait de gros progrès et sont maintenant parfaitement maniables. Seulement certaines d'entre elles le sont davantage que les autres, et on parle là encore une fois de la CR et la MX. Leur position et leur gabarit ne sont sans doute pas pour rien dans cet état de fait, toujours est-il que la Honda et la Katé s'inscrivent en rigolant dans les épingles, avec une précision diabolique et une sensation de légèreté que ne procurent pas les autres. La KTM est en outre avantagée dans les ornières profondes et étroites par l'absence de fourreaux dépassant en dessous de sa fourche White Power. Difficile de reprocher quoi que ce soit aux autres motos de l'essai sur le plan de la maniabilité ; la Yamaha est compacte mais moins précise que les deux sus-nommées, la Suzuki est désavantagée par un vilain guidon et une légère tendance à glisser de l'avant (du moins dans le gras), enfin la Kawasaki paraît un peu plus empruntée, un peu plus longue que les autres (c'est du reste celle qui a le plus grand empattement). Rassurez-vous, tout cela reste dans des normes plus qu'acceptables, on a simplement primé deux super-vireuses face à trois très bonnes vireuses qui pourraient même devenir encore meilleures pour le prix d'un guidon bien dessiné, soit 250 F. Pas de quoi se lamenter !

• **C'est bien suspendu ?**  
**1. Suzuki**  
**2. Kawasaki, Honda, KTM, Yamaha**

Dans les suspensions, c'est bien simple : il y a l'avant, l'arrière, et l'accord avant-arrière. Trivial, non ? En ce qui concerne l'avant, trois fourches nous ont paru excellentes, dont une encore un poil meilleur que les autres, celle de la Honda (Showa à cartouche) qui décidément fait référence en matière de moelleux et d'efficacité. Les deux autres sont la KYB à cartouche de la Suzuki, remarquable de rigidité et restant bien haute dans les freinages bosselés, et la KYB « TCV » de la Kawa, bien plus progressive que l'an dernier à la réception des sauts. La fourche « Variable Damper » de la Yamaha n'a pas convaincu, du moins sur nos motos d'essai ; alors que ce système est censé empêcher de plonger au freinage, c'est justement ce reproche qu'on a adressé principalement à la KYB de l'YZ. Une cale de 4 mm au-dessus de chaque ressort a constitué un début de réponse, mais il semble surtout que la solution réside en des ressorts plus durs. Même remarque pour la KTM qui dispose avec la WP d'un excellent potentiel d'amortissement hydraulique mais dont les variations d'assiette en général – et en particulier au freinage – sont beaucoup trop importantes. Disons que la WP telle qu'elle est livrée sur la MX est capable d'amortir aussi bien un choc



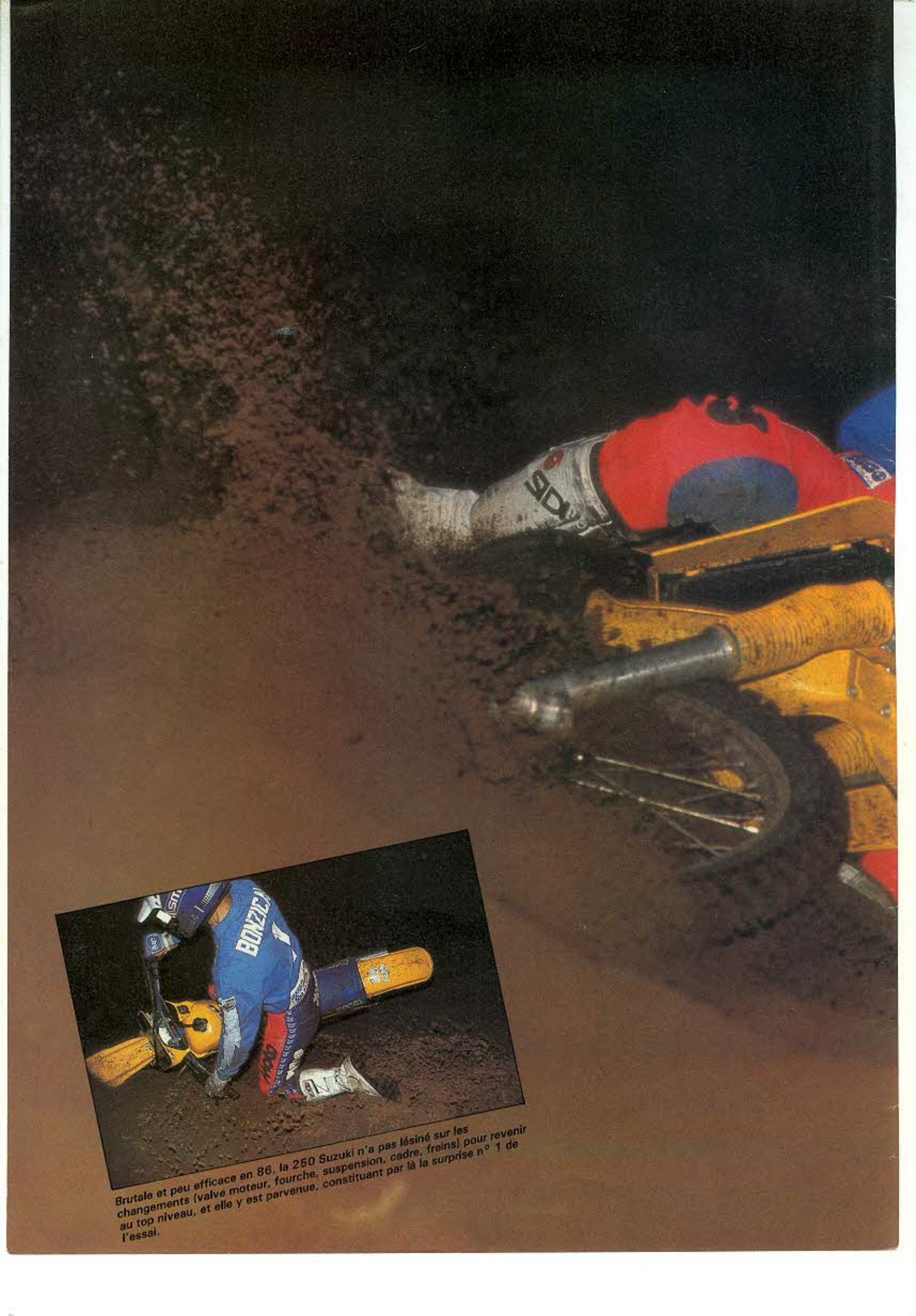
La 250 Honda CR reste la référence de la catégorie, après ses incroyables succès en 86 aux USA. Son moteur détiend un mélange très savant de vivacité et de velouté avec, à la clé, une efficacité redoutable qui ne laisse pas de côté l'aspect « plaisir ». Position de conduite, maniabilité, freinage et fourche sont également pour elle des atouts majeurs, que Patrick Fura a mis en valeur pour notre photographe.







Brutale et peu efficace en 86, la 250 Suzuki n'a pas lésiné sur les changements (valve moteur, fourche, suspension, cadre, freins) pour revenir au top niveau, et elle y est parvenue, constituant par là la surprise n° 1 de l'essai.









donné que la Showa de la CR, mais que là où l'une absorbera l'impact sur 10 cm de débattement, l'autre en réclamera 15. Nous avons essayé à la fois des cales de ressort et un apport d'huile supplémentaire pour finir par monter la fourche d'origine d'une MX500, identique mais équipée de ressorts plus durs. Là, le mieux fut sensible, mais il semble qu'on puisse aller encore plus loin dans cette direction... dommage que KTM ne le fasse pas à notre place, car rappelons-le la qualité de l'amortissement lui-même est remarquable chez cette WP. Et d'autant plus dommage que la dernière version du Pro-Lever est une réussite totale : l'arrière de la KTM reste imperturbable dans les champs de bosses, offrant un excellent confort ce qui n'a pas toujours été le cas, loin s'en faut. A ce titre, il est l'égal du « Full Floater » Suzuki, lequel se permet d'année en année (et malgré une évolution permanente) de rester au top

des suspensions modernes. Une fois encore, le F.F.S. est le plus à l'aise lorsqu'il s'agit d'encaisser de grosses bosses à haute comme à basse vitesse. Confortable et efficace à la fois, il autorise en prime cette année une meilleure « sensibilité » de ce qui se passe sous la roue arrière. Les trois autres suspensions apparaissent un ton en dessous. Le monocross Yamaha fonctionne correctement, mais il efface moins bien les trous que les deux pré-cités.

L'Unitrak Kawasaki est lui aussi exempt de toute mauvaise réaction, mais filtre moins les chocs. En ce qui concerne ces deux suspensions, il s'agit davantage d'une carence en confort qu'en efficacité pure. Le Pro-link Honda, enfin, est le seul à qui il arrive — en de rares occasions — de se mélanger un peu les pinceaux. Bien secondée pourtant par le nouveau Showa, cette suspension n'apprécie encore que modérément les circuits ra-

pides et défoncés comme Navarrenx, où après qu'elle ait encaissé sans histoire trois ou quatre bosses, la cinquième la fait chahuter plus que ses rivales. Partout ailleurs, en revanche, le Pro-link donne très bonne satisfaction, autant que l'Unitrak et le Monocross. De bons progrès donc, mais pas encore ce qui se fait de mieux sur circuit très exigeant. Faites les comptes : seule la Suzuki figure au sommet de la hiérarchie à l'avant comme à l'arrière. Ceux-ci étant de surcroît correctement accordés d'origine, elle remporte donc ce test. Pour les autres, c'est partout : « peut mieux faire », et du reste à force de réglage on doit pouvoir obtenir un résultat quasi-équivalent à celui de la Suz' tant le potentiel a chaque fois paru bel et bien présent (je pense là aux fourches KTM et Yamaha ainsi qu'aux arrières Honda et Kawal). D'où l'égalité... derrière la RM.

*La 250 Kawasaki 87 fait preuve d'un tempérament de feu, c'est l'enfant terrible de la classe. Le brio de son moteur conviendra évidemment mieux aux pilotes expérimentés, mais c'est encore dans sa partie-cycle qu'on trouve le plus gros motif de satisfaction par rapport à 86. La KX est revenue dans la « normalité », et c'est une bonne nouvelle.*







- **Ça tient le parquet ?**
- 1. Suzuki, Yamaha
- 2. Kawa, Honda, KTM

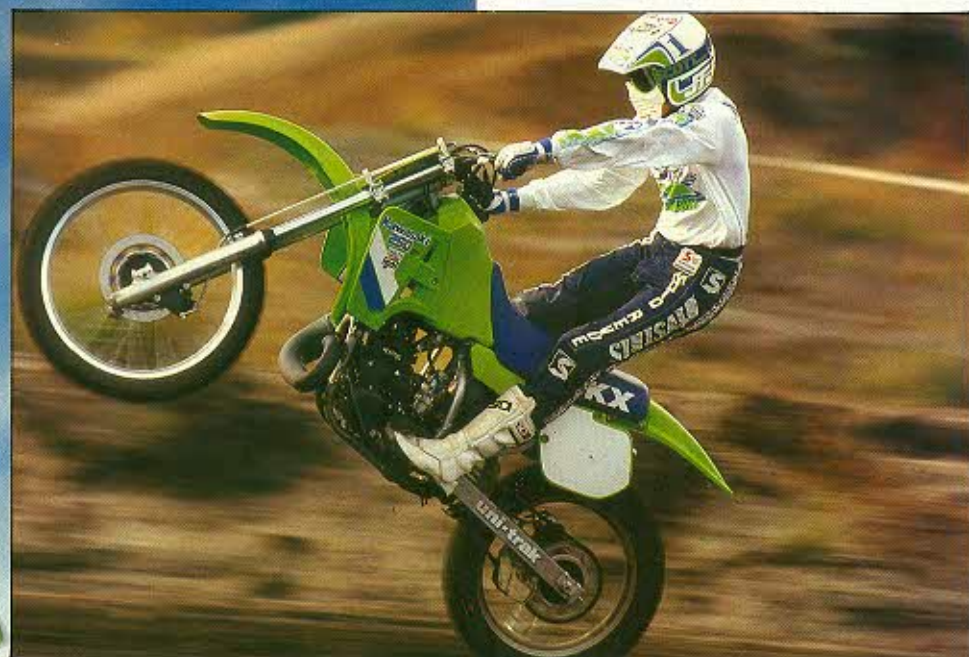
Il s'agit ici, aussi indépendamment que possible des suspensions, de juger la géométrie d'ensemble des cadres, leur capacité de subir de grands chocs lors de sauts, de courbes défoncées, de longues descentes, etc. Ce type de difficultés, nous en avons été largement pourvus lors de cet essai, ce qui nous autorise à dire sans détours que la Suzuki tient magnifiquement le parquet. C'est la plus sécurisante du lot dans les sections les plus rapides et les plus délicates. Un vrai rail. Mais si l'on fait abstraction de sa fourche (qui vaut certainement mieux que ce que nous avons pu juger lors du comparatif, d'après ce que je me souviens de l'essai individuel réalisé avec Danny Laporte),

la Yam tient elle aussi parfaitement le parquet, et ne craint aucune des situations décrites plus haut. La Kawasaki n'est pas loin de l'égaliser (ce qui dénote une nette progression par rapport à 86), mais elle nous a montré dans les vagues de sable un comportement d'ensemble plus flou, moins précis que celui de l'YZ et la RM. Le caractère du moteur, qui demande à être cravaché sur ce type de terrain et impose donc des trajectoires moins rigoureuses (l'important étant de conserver des tours) peut avoir sa part de responsabilité à ce chapitre... La Honda, lorsque ça va très vite et notamment en descente, semble un peu légère de l'avant, et même si rien de désagréable ne se produit, l'impression de sécurité est moindre que chez les lauréates de ce poste. Même remarque pour la KTM : il faut sans doute voir dans cette « solidarité » Honda-KTM le pendant de leur maniabilité extrême. Ajoutons que la KTM, peut-être à cause des problèmes de fourche évoqués plus haut, a tendance à osciller désagréablement de l'avant dès qu'on tient moins fermement le guidon

pressionnante. Le souvenir des impressions de mon collègue Lecorre lors de l'essai individuel de cette moto et les commentaires des pilotes comme Gervaise et Perrin qui ont disposé de modèles 87 pour la Coupe des As tendent à me faire penser que ces Brembo valent mieux que ce qu'ils ont bien voulu nous montrer. Cependant, un changement général des plaquettes n'a guère transformé leur prestation, d'où le classement.

Comment ça passe ?	1. Hon.	1. Suz.	2. KTM	3. Kawa	4. Yam.
• C'est lourd ?	1	1	1	1	1
• On est bien dessus ?	1	2	1	2	2
• Ça vire bien ?	1	2	1	2	2
• C'est bien suspendu ?	2	1	2	2	2
• Ça tient le parquet ?	2	1	2	2	1
• Ça freine ?	1	1	2	1	2
TOTAL	8	8	9	10	10

**Commentaire :** La Honda tire encore une fois son épingle du jeu grâce à une position « universelle », un freinage et une maniabilité au top. C'est une moto sur laquelle tout un chacun se trouve bien tout de suite, une moto confortable, facile et saine. Saine, on peut dire que la RM l'est aussi, c'est même sa qualité n° 1. Aucun type de circuit ne lui fait peur, et c'est la mieux suspendue du lot. Son freinage étant de plus en bons progrès, la voilà à égalité avec la CR. A un guidon et une selle près, elle aurait même pu être devant. Juste derrière la CR et la RM, la KTM affiche une métamorphose aussi nette que côté moteur. Basse, agile, maniable, la KTM marque des points là où naguère elle en perdait, et inversement. Dommage de se doter d'une fourche comme la White Power et de rater les réglages d'origine... Mais le travail sur la suspension arrière paye. Reste le mystère des freins, qui valent certainement mieux que ce qu'on nous a donné à tester. Un bilan globalement très positif tout de même pour la « Katé ». Comme sa petite sœur 125, la Kawa souffre de l'absence de réels points forts qui la privent de points faciles et la fait souvent apparaître au 2<sup>e</sup> niveau, même si c'est juste derrière les leaders (en suspension par exemple), il est un peu injuste de voir Kawasaki ainsi devancé alors que les progrès réalisés en partie-cycle sont sans doute les plus significatifs du lot. Mais c'est la loi du comparatif. Une loi qui frappe aussi l'YZ, exactement pour les mêmes raisons. La Yam est sévèrement notée au freinage, mais telle que nous l'avons essayée sa suspension ne valait pas les autres... Entre cette YZ et le haut du tableau, il n'y a cependant qu'une marge très faible : deux points, c'est rien.



ou qu'on se fait un peu embarquer à la réception d'un saut ou lors d'un freinage dans les bosses par exemple. Trop de changements d'assiette, trop d'oscillations inutiles sur les suspensions nuisent à sa tenue de parquet.

- **Ça freine ?**
- 1. Honda, Kawa, Suzuki
- 2. Yam, KTM

Deux surprises ici : autant sur l'essai des 125 l'YZ n'avait pas paru le moins du monde souffrir de ne posséder « qu'un tambour à l'arrière, autant ici, sur ces motos plus lourdes et plus puissantes donc plus rapides les disques nous ont paru offrir un surcroît de sécurité, d'autant que le frein avant mono-piston de la Yam n'est pas aussi bon que les double-pistons de la Honda (comme d'habitude le meilleur) et de la Suzuki (en gros progrès), tandis que le frein arrière de la Kawasaki est le plus redoutable de tous, sans pourtant faire preuve d'une quelconque brutalité. La deuxième surprise provient des Brembo quatre-pistons de la KTM, dont l'avant manque de mordant et l'arrière se montre si progressif qu'on se demande s'il est réellement puissant. Bien sûr, dans un cas comme dans l'autre, il suffit de tirer ou de pousser plus fort sur le levier, et le résultat est là ; reste qu'on attendait mieux de freins d'apparence aussi im-

## Conclusion

La conclusion, c'est d'abord que nous avons cette année un bon lot de 250. Si l'on ajoute les totaux de nos trois tableaux, la moins bien lotie est rien moins en effet que l'YZ, dont chacun sait à quel point elle est proche de la championne du Monde de Jacky Vimond ! Voilà qui suffit à bien mettre les choses en place et à démontrer que la bataille fut serrée, même si elle a donné des résultats clairs. Ces résultats, c'est d'abord la révélation de la Suzuki, et la confirmation de la Honda. Après divers tâtonnements ratés ou réussis (système à l'échappement et suspension), Suzuki semble enfin avoir trouvé la bonne formule et l'ensemble,



parfaitement cohérent à défaut d'être aussi excitant que certains, est de nature à relancer une marque au passé prestigieux mais à l'étoile ternie depuis déjà pas mal de saisons. Pourvu qu'elle nous arrive à temps ! Chez Honda, le travail réalisé à partir de motos de série — notamment aux USA — paye comptant : la CR est un produit parfaitement élaboré, mûri, qui fait à présent référence dans presque tous les domaines et notamment dans celui du moteur, compromis magique entre couple, élasticité, progressivité, vivacité et puissance pure. Amusant et efficace, ce moteur est un joyau dans un écrin à sa mesure, c'est-à-dire dans une partie-cycle agréable, amusante à piloter et efficace. Tout près de ces deux grandes réussites, deux autres pourtant bien différentes : la KTM et la Kawa. Pour la KTM, cet excellent accessit vaut à mon sens mieux que le tableau d'honneur de 86 : attachante et surtout plaisante

à rouler, la MX a franchi cette année un pas décisif dans son évolution, un pas qui n'en fait plus une moto « à part » mais bien une moto qui se pilote comme les autres, avec évidemment sa personnalité à elle. Alors, bien sûr, il reste quelques détails à régler (fourche, freins), mais le potentiel est là, et la KTM a tout pour devenir un engin super-sympa, tout en restant une arme pour gagner. Fanas de la marque, ne regrettez surtout pas cette évolution nouvelle de la MX, la 86 était en quelque sorte l'apothéose d'une logique ancienne, tandis qu'avec la 87 KTM s'ouvre une voie nouvelle, beaucoup plus large que la précédente. Avec la Kawasaki, qui se retrouve sur la même ligne que la KTM, on doit aussi saluer un effort d'originalité : délibérément brillante, la KX accepte d'avoir les qualités de ses défauts autant

que les défauts de ses qualités, du moins en ce qui concerne le moteur. La partie-cycle, en progrès flagrants, suit bien, faisant de cette moto un ensemble à la personnalité forte, mais cohérente, à notre sens la meilleure 250 KX jamais produite. On n'en dira pas autant de l'YZ qui face aux attaques en règle de la concurrence ne peut raisonnablement rester aussi statique sans perdre de son auréole. Certes, la Yam a été intelligemment modifiée par rapport à l'an dernier, après l'avoir déjà été en 86 par rapport à 85. Mais on ne peut sérieusement soutenir que l'effort de la firme aux diapasons soit comparable à celui de ses challengers. Alors, bien sûr, l'YZ ne rend quasiment rien en efficacité à la concurrence, elle reste une moto sérieuse, performante, avec ses atouts habituels, et c'est même la moins chère du lot. Mais elle ne fait plus autant « à la pointe du combat », plus aussi moderne qu'il y a quelques saisons. La 125







a montré la voie en 86, la 250 suivra très certainement dans un proche avenir. En attendant elle peut faire valoir ses qualités traditionnelles de machine « bien née » et sa maturité. Et elle est autant capable de gagner des courses que toutes les autres, ce qui après tout est son job.

**Eric Bernard n'a pas été dépaycé par l'YZ 87, une machine sérieuse (trop ?) en tous points, mais dont l'efficacité ne saurait évidemment être mise en doute puisqu'elle dérive très étroitement de la championne du monde de Jacky Vimond !**



## L'opinion des pilotes

Comme d'habitude, nous avons demandé aux principaux pilotes de l'essai d'établir quel serait leur classement personnel, s'ils avaient la possibilité de choisir une moto pour courir. Les pilotes officiels se sont bien sûr abstenus de classer leur propre marque.

• **Eric Bernard** (19 ans, 4<sup>e</sup> à la Coupe de l'Avenir, officiel Sonauto en 250 pour 87, avec l'aide de son concessionnaire et employeur Lebrasseur de la Roche-sur-Yon que l'on remercie au passage pour avoir libéré du jour au lendemain son poulain). « C'était la première fois que j'essayais réellement autre chose qu'une Yamaha, ça m'a donc fait drôle. Cela dit, globalement le niveau — des moteurs en tous cas — paraît très homogène. Personnellement j'étais bien sur toutes les motos. Pour courir, je choisirais en priorité la Kawa car je pense que je saurais exploiter son moteur qui offre un « plus » par rapport à la concurrence (si j'étais débutant, mon avis serait tout autre). Par ailleurs la KX a une bonne fourche et elle freine bien, j'aime moins son arrière. Ensuite j'opterais pour la KTM, qui est celle qui me procurait le plus de plaisir de pilotage. J'aime son allonge, elle m'a paru efficace partout, y compris sur le terrain supercross. J'ai apprécié sa partie-cycle facile, seul le freinage m'a un peu gêné. Je

peu, il faut s'habituer à « mettre un rapport de plus » avec elle, ce qui n'est pas dans mon tempérament. Elle possède en revanche une bonne plage « au milieu » et avec le Renthal qu'on a mis, c'était sur elle que je trouvais le mieux ma position, surtout au freinage où on peut se mettre bien en arrière ».

• **Patrick Fura** a déjà participé à de nombreux essais pour MR. Le pilote Honda-Moreau a jugé qu'il y avait « beaucoup moins de différence entre les motos que ce qu'on a connu par le passé. Certaines motos vont bien sur certains circuits et moins bien sur d'autres. 1 : Yamaha pour l'ensemble de la moto, à part un certain manque de chevaux et quelques vibrations. Mais le comportement global de la partie-cycle me convient. 2 : Kawa et Suzuki ex aequo, le moteur de la KX est vraiment très bon pour moi, de même que les suspensions mais je lui reproche d'être un peu « floue », comme si le cadre n'était pas tout à fait assez rigide à la réception de certains sauts. Le comportement général de la Suzuki est un peu meilleur, sa puissance pratiquement équivalente, mais c'est une moto qui réclame un temps d'adaptation plus long que les autres. 4 : KTM ; j'ai trouvé que la KTM vieillissait en cours d'essai. Le premier jour j'ai apprécié le moteur nettement plus souple que par le passé, même si pour moi il manque un peu de puissance maxi. Mais par la suite j'ai été gêné par la boîte trop précise et les guidonnages au freinage.

• **Yannick Kervella**, qui accompagnait Olivier Perrin, a pris plus de plaisir à cet essai qu'à celui de l'an dernier : « Cette fois-ci je me suis régalé avec toutes les motos, aucune n'est rebutante comme ça arrive parfois. 1 : Kawa pour son moteur diabolique en haut et malgré sa boîte à mon avis mal étagée : en sortie de virage sur sol mou, il y a un trou très important entre chaque vitesse. Ceci étant je suis bien dessus. L'amortisseur est un peu ferme. 2 : Suzuki : surprise ! Le moteur reprend sur 1 mm d'ouverture des gaz, et c'est quasiment pour moi la plus maniable. La partie-cycle est remarquable à haute vitesse, malgré là aussi un arrière un peu ferme à mon goût. La position en revanche ne m'a pas emballé. 3 : ex aequo Yam et KTM. La Yam est globalement bien, mais le moteur reprend moins bas et va moins bien que le Suzuki par exemple. Le frein arrière n'est pas redoutable. Bonne suspension par contre à l'arrière, mais quelques problèmes de fourche, comme l'an dernier d'ailleurs. La KTM m'a d'abord fait une excellente impression, mais au fil de l'essai trop de petits défauts sont ressortis (ça vaut peut être néanmoins mieux qu'un gros) comme la boîte et les mauvais réglages d'origine de la fourche. Sinon c'est une moto fine, excellente en supercross. Elle manque un peu de pêche en haut. »

• **Bruno David** (20 ans, 5<sup>e</sup> du championnat open national — 1<sup>er</sup> 500 — champion de ligue de Guyenne en 500 — pilote Honda — Moreau) « Il est clair que pas une seule de ces motos n'est un « char d'assaut », qu'elles sont toutes bonnes, j'ai été frappé par l'évolution de la KTM.

1 Suzuki : c'est la plus soignée de toutes, il est difficile de lui trouver des défauts, que ce soit en moteur ou en partie-cycle.

2 Kawa : elle est amusante de par son moteur agressif, mais elle se montre parfois un peu floue et la suspension arrière ne m'a pas emballé.

3 KTM : c'est une jolie moto, chouette équipée, dont le moteur est particulièrement progressif et agréable. Mais j'ai détesté sa sélection de vitesses.

4 Yamaha : ce n'est évidemment pas une mauvaise moto, mais c'est la moins amusante du lot ».

• **Lionel Lataste** (Lionel navigue aux alentours de la 5<sup>e</sup> place du championnat de ligue de Guyenne 125 depuis quelques saisons, mais roule régulièrement en 250. C'est un client Honda).

« C'est la première fois que j'essaie autre chose qu'une Honda, c'est super-intéressant. Je sors deux motos du lot : la Suzuki en haut, la KTM en bas.

1 Suzuki : car tout est bien dessus, elle est certainement super pour courir. C'est elle qui m'a le plus surpris.

2. Globalement ex-exquo la Honda, la Kawa et à la rigueur la Yam. La CR a un excellent moteur, vif en sortie de virage, son freinage et sa fourche sont au top mais son arrière tape encore parfois dans les trous. Sur la Kawa, j'ai apprécié la vivacité du moteur, un moteur chez qui il n'y a pas de temps de réponse et qui repart comme une bombe dans les tours. En revanche, il manque de couple en bas. La position n'est pas super, tout comme la suspension arrière. Sur la Yam, il y a un bon moteur mais je n'ai pas trop aimé la fourche. Sur le circuit type supercross elle était précise mais flottait à grande vitesse. Enfin je place la KTM en dernière position car la suspension trop molle et le freinage moyen (impossible d'attraper cette fichue pédale !) m'ont vraiment gêné. Elle s'assoit à la réception des sauts. En revanche le moteur est sympa.

terminerais par la Suzuki et la Honda ex-aequo, pas bien loin des autres puisque je n'ai finalement que peu de remarques négatives à leur sujet. Le Honda est très puissant à bas régime, il a beaucoup de couple, tellement qu'il m'emporte les bras et me fatigue. Bien qu'il accepte de monter haut, sa puissance me paraît concentrée en bas. Les freins sont super, la maniabilité aussi, mais je n'aime pas la suspension arrière. Chez la Suz, c'est l'avant qui me tarabuste un peu, je l'ai moins aimée que les autres ; mais il faut reconnaître que c'est une super partie-cycle, et que le moteur monte bien dans les tours. Elle ne m'accroche cependant pas à cause de sa position et de ses vibrations ».

• **Olivier Perrin**, pilote officiel KTM : « Sur ces 250 87 je dirai d'abord qu'elles sont toutes recommandables pour ce qu'on appelle le « pilote moyen » qui de toute façon aura du mal à exploiter plus de 60 % de leur potentiel, ce qui est déjà pas mal. Maintenant, d'un point de vue plus poussé, on arrive à déterminer des différences mais elles ne sont pas fondamentales. Sur ce, je place la Kawa légèrement devant pour son moteur plus saignant que les autres, ce qui correspond assez bien à mon pilotage. Ceci dit, même si elle n'est beaucoup « normalisée », elle conserve un petit truc à part dans son train avant auquel il faut s'habituer. Derrière, je renonce à départager les autres motos qui vont toutes bien. La RM, dont j'ai eu l'occasion d'essayer récemment l'ancien modèle, a énormément évolué, elle a des chevaux partout. Dommage qu'elle vibre, et que l'avant ne m'ait pas entièrement convaincu. Idem pour l'arrière de la Honda, très acceptable cependant par rapport à ce que j'ai pu essayer sur des CR 86 de mes stagiaires. J'aime le moteur qui repart super sur un coup d'embrayage. À la limite c'est l'YZ qui m'a le moins amusé car elle plafonne un