

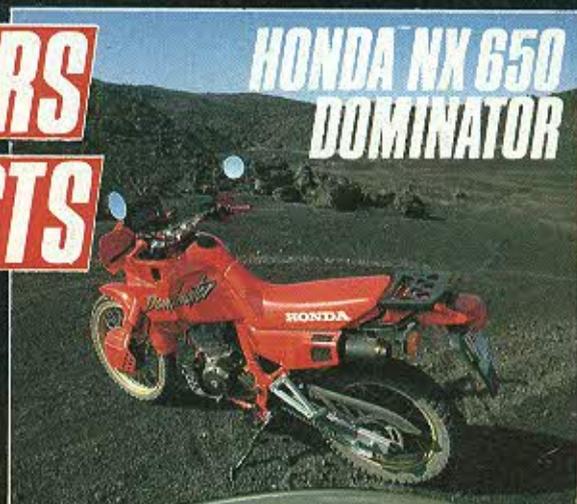
Moto revue

**ESSAI COURSE:
500 CAGIVA GRAND PRIX**

**COMPARATIF
250 CROSS/CR-KX-RM-YZ**

**RALLYE DES PHARAONS:
CAGIVA ENFIN!**

**PREMIERS
CONTACTS**



**SALON
DE
TOKYO**



Comparatif



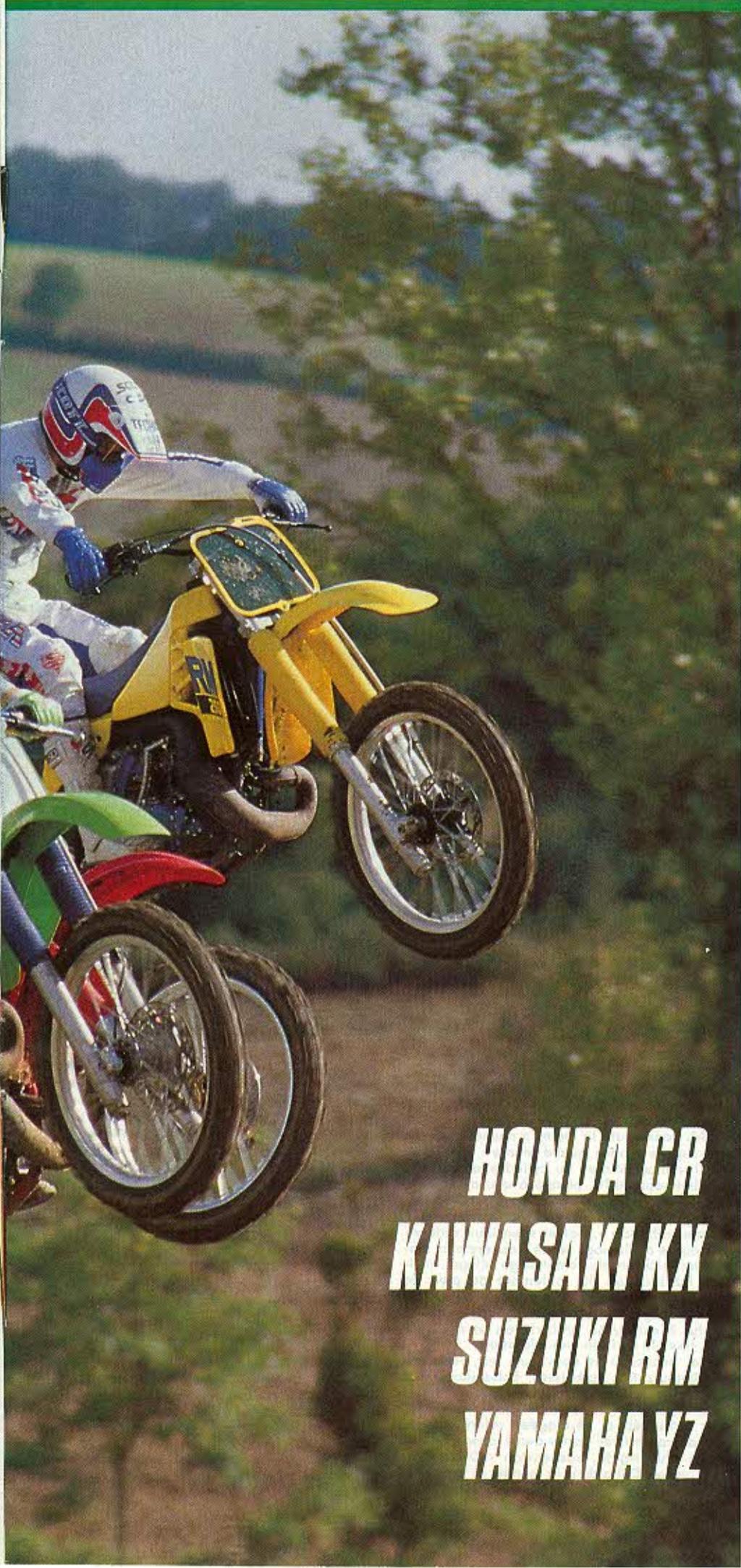
250 CROSS 88
Aériennes!

Certains prétendent que la règle US dite « production rule », celle-là même qui oblige les constructeurs à faire courir leurs pilotes officiels sur des machines étroitement dérivées de la série, est la véritable raison du bouillonnement de recherche et d'innovations chez les Japonais dans la catégorie 250 (la plus importante aux USA). Le fait est que les 250 cross 88 aux yeux bridés constituent un panel de nouveautés sans précédent, et qu'à la conduite elles recèlent, sous une efficacité voisine, des tempéraments bien différents : de quoi satisfaire, et même combler, toute sorte d'acheteur potentiel... En ce cas, nous ne pouvons que remercier le législateur américain !

Après l'avoir été pour les 125, *Moto Revue* est encore le premier journal au monde à vous présenter le comparatif des 250 cross japonaises, un comparatif très attendu en cette année de nouveautés. Notre nouvelle formule d'essai, inaugurée avec les 125, a bien sûr été ressortie pour l'occasion : plein de pilotes de tous niveaux, six circuits choisis en fonction de leur tracé (rapide, lent, pentu, plat, supercross, etc.), de leur état (facile, bosselé, troué, défoncé) et de leur « consistance » (dur, souple, boueux, sablonneux, etc.) aussi différents que possible. L'ensemble des — multiples — enseignements ainsi recueillis va donc être passé, après synthèse, à travers notre nouvelle grille plus « fouillée », les appréciations portées étant pour plus de clarté symbolisées par les petits dessins de notre confrère américain *MX Action*. De quoi visualiser facilement les points forts et faibles des machines en lice, étant entendu que rien ne remplace une lecture « en profondeur » de chaque chapitre de l'essai... Comme de coutume, un staff de pilotes huppés nous a secondé pour les photos : merci donc à Christian Bayle, Jean-François Olive, Jean-Luc Fouchet et l'inévitable samouraï yamahesque de service. Ces inters ont bien entendu été relayés par des nationaux et régionaux de tous poils, de façon à multiplier les impressions et cerner au mieux la vérité de tous. Allez, au boulot.

Le choix des motos

Il s'est imposé de lui-même : à deux semaines près, les européennes n'ont pu être de la partie. La KTM est présentée dans ce même numéro, la Cagiva ne saurait tarder, la Maïco n'étant annoncée que plus tard. En revanche les japonaises sont toutes là, y compris chez les revendeurs (sauf peut-être la RM, mais c'est une question de jours). Va donc pour les japs, toutes d'authentiques nouveautés qui plus est.



**HONDA CR
KAWASAKI KX
SUZUKI RM
YAMAHA YZ**



Ce qui a changé

Yamaha. Nouvelle moto : cadre, angle de chasse, bras oscillant plus long, rapports de suspension, carters-moteur redessinés, Power-valve abaissée, transferts modifiés, un transfert de plus donnant dans le bas-carter, piston allégé, cylindre plus petit, embrayage et boîte renforcés, sélection re-positionnée par rapport au repose-pied, pompe à eau plus efficiente, radiateur gauche agrandi, habillage inédit, guidon redessiné, moteur et jantes argentés, fourche à cartouche, hydraulique d'amortisseur revu, diamètre de disque avant augmenté, disque arrière de 220 mm.

Kawasaki. Moteur très modifié : nouveau KIPS avec triple valve (pas de chambre comme sur la 125), chambre de combustion revue, embiellage alourdi, carbu Keihin de 39 mm, embrayage à commande adoucie et carter séparé, boîtier de filtre avec aérations latérales, fourche à cartouche, géométrie de cadre, nouveaux rapports d'Unitrak, hydraulique d'amortisseur modifié, bras oscillant plus rigide, repose-pieds renforcés, tension de chaîne « poussée », selle plus

plate, béquille remplacée par un triangle façon CR, renfort de guide-chaîne en alu, réservoir abaissé et de plus grande capacité (10 l), cadre vert, moteur gris.

Suzuki. Sans doute la moins « nouvelle » mais beaucoup de modifs quand même : retouches dans les diagrammes du cylindre et dans la valve-boisseau AETC, pompe à eau améliorée, réservoir et radiateur abaissés, admission rallongée, filtre à air agrandi, carbu Mikuni à boisseau « fronde », pot et silencieux redessinés, courbe d'allumage revue, couvercle en magnésium, kick en alu, embiellage allégé, meilleure lubrification du roulement de pied de bielle, commande d'embrayage adoucie, Full Floater corrigé et monté sur cages à aiguilles, fourche à cartouche anti-friction et nouvelle huile, flexible de frein anti-dilatation.

Honda. Beaucoup de nouveau : pot, réservoir et radiateurs très surbaissés, boisseaux d'HPP modifiés et ouvrant plus tôt, segments moins épais, clapets en fibre, admission raccourcie, boîte renforcée et ré-étagée, volant allégé, nouveau cadre avec partie avant caissonnée et arrière plus rigide, suspension « Delta Pro-link », valves Delta dans la fourche et l'amortis-

seur, guidon plus haut, flexible de frein ultra-dur, ancrage de frein arrière modifié, moins de garde au maître-cylindre AR, disques allégés, jantes et haut-moteur argentés, habillage rouge, plaques blanches, couronne allégée. Présentations faites ? On peut donc attaquer.

Gueule/frime

Yam 

Honda-Kawa 

Suz 

Les goûts et les couleurs, évidemment ça se discute. Les couleurs, c'est d'ailleurs sur quoi ont beaucoup joué cette année les constructeurs. Avec plus ou moins de réussite, selon les sondages. Seule la Yamaha fait l'unanimité avec son mariage blanc/gris qui « claque » bien et tient à l'usage : en effet, lorsqu'inévitablement la peinture du moteur saute, « métal sur gris »

La KX et la Honda ont des aspects négatifs : chez Kawa le vert du cadre et la lourdeur de profil du réservoir sont discutables, tandis que chez Honda le rouge carmin vire au sombre sitôt que l'éclat du neuf passe, c'est-à-dire assez vite. Il m'étonnerait que les CR 88 fassent de jolies petites vieilles... Or où est la frime si le look ne tient que quelques semaines ? La Suzuki, de son côté, ne fait guère d'efforts sur le plan de l'esthétique, et pour tout dire elle est plutôt tristounette, vieillotte. Un peu d'audace ne nuirait pas pour la rajeunir.

Le sérieux

Suz-Honda-Kawa-Yam

Un chapitre très riche, dans lequel il nous faut parler de l'équipement, de la finition, de la fiabilité, de la qualité générale de fabrication, voire de la justesse des modifs de l'année par rapport aux prestations du modèle antérieur. Sur ces différents points, disons tout de suite que globalement nos japonaises se tiennent, avec un niveau d'ensemble satisfaisant. Voyons cela moto par moto...

Autant la Suzuki ne flashe pas particulièrement d'apparence, autant lorsqu'on l'observe attentivement de nombreux détails flairent sur elle l'engin sérieusement conçu pour le motocross. La protection en cas de chute par exemple : ainsi le réservoir « couvre »-t-il parfaitement les radiateurs, qui ne risquent pas d'être endommagés. Idem pour les commandes aux pieds, toutes deux repliables et ne dépassant pas ; la pédale de frein extra-plate est d'ailleurs un joyau, tout à fait digne d'une moto d'usine. Très sérieux aussi l'énorme silencieux —quasiment un silencieux d'enduro— passant à travers le cadre (montage très « usine »), et doté d'une double qualité de laine très absorbante : d'abord laine d'acier, puis laine de verre. Ceci pour éviter à cette dernière de s'échapper trop rapidement. Notons à ce sujet que les silencieux de nos quatre machines sont démontables et rechargeables. Retour à la RM pour citer les soudures correctes pour une Japonaise (les meilleures des quatre), et les seules plaques vertes réglementaires du lot. Côté équipement la RM propose la seule fourche à cartouche (KYB) réglable en détente, et des pneus Dunlop K 495 pour terrain dur, mais de bonne qualité. Par rapport à l'an dernier on note une modif de commande de valve (qui cassait) et un renforcement des repose-pieds, par ailleurs plus accrocheurs. La finition est correcte et la qualité de fabrication certaine.

La Yamaha ne présentait pas de problème de fiabilité notoire en 87. En revanche on apprécie qu'un travail ait été réalisé sur la fourche, la boîte à vitesses et le comportement-moteur dans l'ensemble. L'équipement est O.K. avec notamment la fourche KYB à cartouche, l'amortisseur type Ohlins et un guidon bien dessiné. Les Pirelli Sandcross ne sont pas le choix le plus « up-to-date », mais ils restent acceptables. La finition aussi. Remarquons que l'YZ est la seule à ne pas recevoir un traitement de cylindre style nikasil.

La KX a été retouchée sur les plans du comportement-moteur et géométrie de partie-cycle, c'était nécessaire. Les plastiques sont annoncés d'une qualité moins « cassante », espérons que cela soit vrai. Les biellettes d'Uni-trak revues, ce n'était pas du luxe non plus (la roue tapait au fond du garde-boue en 87). Prenons également note du renforcement des repose-pieds et de la très belle finition de la pédale de frein repliable. A propos de finition, celle de la KX est presque l'égal de la CR ; référence absolue en la matière. On apprécie particulièrement l'arrière de cadre en alu avec fixation par BTR à têtes plates, le cadre caissonné au niveau des repose-pieds, la plaque anti-vrillage des potences de guidon montées « souple », le guide-chaîne renforcé et englobant la couronne (comme chez Yam), etc. L'équipement est bon, avec Dunlop K 990 mixtes — excellente monte —, KYB à cartouche, carbu Keihin (meilleure

cote actuellement que l'ancien Mikuni), réservoir de 10 litres pratique en endurance, etc. Le frein avant n'est qu'un mono-piston, mais c'est le plus gros de tous (250 mm). En revanche une couche de peinture grise ne nous empêche pas de reconnaître en un clin d'œil l'ancien guidon fort mal dessiné. Bouh !

Enfin, la CR fait valoir comme toujours une finition de détail remarquable, un bon équipement (Showa à cartouche, Dunlop K 990, carbu Keihin, superbes commandes au guidon) et une qualité d'ensemble estimable. En cas de chute le réservoir est tellement fin que les radiateurs paraissent exposés. Les pédales datent un peu. Certains jugent l'esthétique du silencieux (« façon Montesa 1908 ») discutable. En revanche la durté de frein incassable est un plus. Par rapport à 87, Honda a bien revu la suspension arrière et la rigidité du cadre, mais a été plus loin dans certains domaines qu'on ne l'aurait demandé, tant le modèle précédent nous donnait satisfaction ! On y reviendra...

Dernière remarque, d'ordre général : malgré pratiquement une semaine d'essais intensifs dans des circonstances parfois très difficiles (une journée ultra-boueuse), fort peu de problèmes techniques sur ces quatre motos. Les mécanos ont dû en tout et pour tout intervenir sur l'embrayage de la KX qui s'est mis à curieusement tressauter lors d'une séance de départs (le démontage n'a rien montré, et le tressautement a continué) et sur la valve HPP d'une Honda calaminée par de précédents essais-pression un peu lents, donc « encrassants »... A noter qu'ainsi la CR n'avancait vraiment plus, et que ce sera donc un point à surveiller de près pour les utilisateurs. Sinon pas mal de réglages de suspension et de carburation un peu partout, la KX étant dans l'ensemble celle ayant demandé le moins d'ajustements d'un circuit à l'autre...

La bidouille

Kawa

Honda-Suz-Yam

On juge ici la facilité —ou la difficulté— des opérations usuelles auxquelles on ne peut échapper sur un circuit —chaîne, filtre, carbu, pneus, démultiplication (donc roues), voire amortisseur ou nettoyage— ainsi que de la quantité de réglages offerte par les accessoires. La KX possède sur ces différents plans un léger avantage. Bien qu'une durite gêne un peu l'accès à sa bougie, celui à son carbu et son filtre sont faciles (sous la selle, comme pour toutes sauf l'YZ). La tension de chaîne « poussée » (aussi sur la CR) n'est pas des plus pratiques mais elle permet de réduire la largeur du bras oscillant (donc d'améliorer le passage dans les ornières) et de ne rien laisser dépasser à l'arrière de celui-ci (sécurité). Le pignon de sortie de boîte (PSB) tient par un clip : fastoche. En revanche on apprécie le carter d'embrayage indépendant de la pompe à eau (seulement aussi sur la CR), l'arrière de cadre démontable (même remarque), les potences de guidon retournables pour se positionner éventuellement encore plus en avant, l'astuce des aérations supplémentaires escamotables sur les côtés du boîtier de filtre à air et enfin les repose-pieds montés sur une platine boulonnée, donc plus faciles à déplacer si le besoin s'en fait sentir. Sur la Honda, on relève certes l'arrière de cadre et le couvercle d'embrayage, mais l'accès au carburateur est gêné par le pot d'un côté, le réservoir de l'autre. A tel point qu'il faut déposer ce dernier pour intervenir sur l'aiguille, ce qui est tout de même gênant. Le PSB se démonte facilement par un boulon de faible diamètre. Filtre standard, sous la selle. Bougie OK. Tension de chaîne « poussée ». A part ça, pas de gadget particulier, si ce n'est l'optionnelle plus haute ou plus basse.

L'YZ et la RM ne démeritent pas. Tension de chaîne « tirée », bons accès au carbu, à la bou-



La KX a fait son petit effet non seulement en arrivant en caisse à l'essai (inédit !) mais en faisant preuve d'une homogénéité sans faille et d'un brio indéniable.

ça tranche moins que « métal sur noir » (remarque également valable pour Kawa). Et puis le design de l'ensemble selle-réservoir-cache-radiateurs-panneaux latéraux est vraiment très réussi, rappelant avec bonheur celui des 500 d'usine. Super-gueule et super-classe, cette YZ.

gie et au filtre (via le panneau latéral sur l'YZ), elles ont ça en commun. Le cadre de la RM se dépose mais d'un seul côté, l'accès à l'amortisseur étant par ailleurs bon sur l'YZ. Côté PSB, clip chez Suz', gros boulon avec plaque (pas pratique) chez Yam.

Notons pour terminer sur ce chapitre qu'aucune moto ne propose plus de graisseur extérieur de suspension, ce qui nous paraît discutable : certes l'idéal est de démonter régulièrement ses biellettes, mais nombreux sont ceux qui ne le font pas ; à partir de là, un graissage de ce type est préférable à pas de graissage du tout...

Par ailleurs il faut signaler une initiative louable de la part de l'importateur Kawasaki, qui nous a invité à aller choisir au hasard chez un concessionnaire la machine de l'essai. Celle-ci a donc été sortie de caisse aux yeux de tout le monde, rodée et utilisée en priorité pour l'essai. Le comportement de cette KX a été remarquable, si l'on excepte le pépin d'embrayage déjà mentionné et la perte rapide d'un boulon de kick (à surveiller). Enfin notre traditionnel démontage-moteur de fin d'essai n'a été prétexte qu'à une confrontation des différents diagrammes ainsi mis à jour, aucune suspicion de quelque ordre que ce soit n'ayant lieu d'être au vu des cylindres.

Le poids

Honda-Kawa-Yam 

Suz 

La balance a parlé. Son verdict est le suivant : 98,4 kg à vide (104 à plein) pour la CR, 99,5 kg (107) pour la KX, 100 kg (106) pour l'YZ et enfin 102,5 kg (108) pour la RM. Décidément, les Suz' 88 sont lourdes, on l'avait déjà vu avec la 125. Difficile de départager les autres — qui sont dans une moyenne correcte vu la limite-FIM de 98 kg — mais la RM doit se mettre au régime pour 89.

La bonne affaire

Kawa 

Yam 

Suz-Honda 

Si l'on tient compte de son kit de pièces — le seul à être inclus dans le prix — la KX est finalement la moins chère du lot, à 28 339 F clés en mains, c'est-à-dire rendue chez votre concessionnaire. L'YZ, 27 900 F clés en main avec option kit à prix modéré (+ 530 F), ça reste très honnête. La Suz' est annoncée au même prix, mais départ Coignières (compter quasiment 500 F de plus chez vous), et pour l'instant aucune précision concernant un éventuel kit. La Honda, à 28 776 F clés en main avec assurance comprise, est donc à classer dans les mêmes eaux. Remarque : s'il n'y avait eu la baisse de TVA, ces 250 auraient coûté assez près de trois briques. Mama mia !

Le premier coup de kick

Kawa-Suz-Yam-Honda 

Le démarrage lui-même, mais aussi les premiers coups de gaz, à l'arrêt, et le bruit. Voilà ce qui contribue aux impressions premières lors de la prise de contact avec une machine, impressions qui ont bien sûr leur importance. Sur le plan du coup de kick, rien qui dépasse le cadre de la prise en main d'une moto : toutes démarrent correctement, l'YZ étant celle qui demande le plus d'habitude pour « chercher la compression ». Par ailleurs, sur cette même

machine, on a tendance à kicker le pied de travers, l'intérieur du pied butant souvent contre le repose-pied en fin de course. Rien de grave cependant. Les autres kicks sont bien dessinés (CR et KX un peu hauts), et les compressions restent faciles à vaincre. Question bruits, une fois en selle celui de la Yamaha est très plaisant, rauque et rageur à la fois. La KX et la RM sont comme toujours plus métalliques, la CR restant franchement à part. Afin de satisfaire par avance à la future réglementation FIM de réduction du bruit, la paroi du pot Honda est plus épaisse. D'où un certain étouffement du bruit (et aussi des sensations), du moins pour le pilote. Le bruit lui-même est toujours extrêmement sourd et velouté à la fois, mais plus « interiorisé » que celui de l'an dernier. Un mot des vibrations : malgré le rattachement de la culasse au cadre sur nos quatre machines, elles restent présentes à l'arrêt, mais pas gênantes en action.

« En bas »

Yam-Kawa 

Suz 

Honda 

Vous n'avez pas oublié le principe ? En détaillant successivement chaque parcelle de régime, on tient compte à la fois du comportement-moteur dans cette plage et de la puissance qui y est délivrée. Evidemment, on est loin des 125 et aucune de ces 250 ne peut être qualifiée de « pointue ». Deux d'entre elles sont néanmoins particulièrement enthousiasmantes, l'YZ et la KX. L'YZ possède un punch réellement dévastateur, sans se montrer pour autant brutale, ce qui est nouveau. Docile, puissante et efficace, telle est cette Yam qui marque un sensible progrès par rapport au modèle précédent. La Kawa ne part pas tout à fait aussi « docile » ni d'aussi bas que l'YZ... Rien à voir pourtant là non plus avec la brutalité extrême de la KX 87 ! Très facile et très agréable, cette 88 est transfigurée par le nouveau KIPS, le Keihin et le reste. La Suzuki possède un « plus » par rapport à toutes les autres, à savoir une instantanéité de réaction à toute sollicitation de la poignée de gaz hors du commun, et ce quel que soit le régime-moteur. La raison ? Sans doute son vilebrequin allégé. En bas, cela se traduit par des reprises immédiates, sans que l'on puisse parler cependant d'un comportement hyper-régulier, du moins pas au même titre que les deux précitées. D'ailleurs, dès que le terrain offre une certaine résistance, le recours à l'embrayage est plus fréquent. Le cas de la CR est à l'opposé de la RM : sur un filet de gaz, cette CR avance inexorablement, mais le couple et la puissance disponibles sont inférieurs à ceux de l'an dernier. Là n'est cependant pas le problème : celui-ci se situe au niveau de la relative lenteur des montées en régime, comme si cette moto était étouffée quelque part. On peut donc en théorie se passer de l'embrayage — le moteur arrive à se débrouiller seul — mais dans les faits le désir de sortir au plus vite des virages fait qu'on a tendance à se jeter dessus ! Bien plus, en tous cas, qu'avec les autres.

Au milieu

Kawa-Yam 

Honda-Suz 

Sur la lancée de leurs bas-régimes, sans transition marquée, le Kawa et le Yam sont transcendants au milieu. Sur ces moteurs, un coup d'embrayage en sortie de virage conduit directement au cœur de la puissance et du couple, ceux-ci s'avérant alors parfaitement utilisables : un régal. Notons un décalage entre les deux stars des moyens régimes : l'YZ est surtout bon dans



le bas et au milieu de ces moyens régimes, tandis que la KX explose dans leur milieu et leur haut. Au bout du compte, une efficacité comparable, et phénoménale. Autant sur une 125 les hauts-régimes sont souvent les plus jouissifs, autant sur une 250 c'est au milieu (le « milieu » allant du 1/3 aux 3/4 d'ouverture des gaz, c'est-à-dire l'essentiel de la plage d'utilisation normale) que ça se passe. La RM et la CR restent ici dans les mêmes dispositions qu'en bas : sur la jaune on ressent un certain manque de couple mais uniquement sur terrain mou, et sur la rouge on est confondu de voir un bon couple anihilé par des variations de régime toujours un peu laborieuses (cependant plus les tours augmentent, moins elles le sont).

Comportements donc acceptables, mais face aux deux autres elles ne font pas le poids ici.

A fond

Honda-Suz 



Comme nous l'avions pressenti en essai individuel, Yamaha redresse fortement la barre avec une 250 YZ modernisée, à l'aise partout, plaisante pour tous et même... amusante. Bravo.

Kawa 🏍️

Yam 🏍️

Un chapitre à venir traitant de la puissance maxi, on ne différenciera pas ici la RM de la CR, toutes deux acceptant mieux que les autres les très hauts régimes. La CR y connaît même son « moment » le plus fort, étant entendu qu'à fond la paresse des changements de régime n'est plus qu'un lointain souvenir. En haut, ce moteur démenage vraiment. Comparativement, le Suzuki mouline, mais c'est par manque de puissance. Des tours, il en prend, et même si c'est beaucoup moins important sur une 250 qu'une 125, ça peut toujours servir. Comme on l'a déjà vu, c'est un peu plus tôt qu'« à fond » (disons aux 3/4 du maxi) que le Kawa donne son meilleur. Par la suite, il plafonne légèrement. Pas autant toutefois que l'YZ, laquelle en

autre demande grâce plus tôt. On retrouve ici l'option des ingénieurs Yamaha, déjà observée sur la 125. Disons tout net qu'elle nous paraît nettement plus justifiable sur la 250, toujours apte à reprendre sur le rapport supérieur grâce à son couple et son punch à moyens régimes. Sur le terrain, on ne met que très rarement en évidence cette carence dans les hauts régimes, on se contente de monter une vitesse sans rien perdre en efficacité. Cependant, il n'est pas niable que l'YZ soit la seule à plafonner si l'on insiste vraiment sur un rapport intermédiaire.

Coffre

Yam-Kawa 🏍️

Honda-Suz 🏍️

Décidément, les moteurs Yam et Kawa ont plus d'une caractéristique en commun ; le coffre et le couple qu'ils offrent tout au long de leur plage d'utilisation sont toujours vigoureux, sans jamais être débordants. L'efficacité même,

aussi bien chez l'une que chez l'autre. Sur la Honda, le couple maxi est sans doute important, mais placé plus haut que chez les deux lauréates, et par conséquent moins utilisable. La RM, elle, mise à fond sur la vivacité, au détriment du couple pur, c'est vrai. Mais le choix est très défendable, s'agissant d'une 250 disposant de toute façon du minimum de couple vital. La Suz' renferme plus que ce minimum ; elle fait certes un peu « petite cylindrée » face aux trois autres, mais elle résiste correctement au « mou » et sort très fort des épingles, aucune raison de moins bien la juger donc.

Patate

Honda 🏍️

Kawa 🏍️

Yam-Suz 🏍️

Même si je la considère personnellement secondaire sur une 250, la puissance maxi vous ob-

sède peut-être ; en ce cas sachez que la CR est le bestiau du lot. Grosse, grosse patate. Lors de nos essais systématiques sur route, elle a nettement disposé de tout le monde... Seule la KX lui résiste presque. Presque seulement car la Honda continue à pousser au moment où la Kawa commence à plafonner. Mais jamais sur un circuit on ne se plaint d'un quelconque manque de puissance sur la KX ! Dans l'absolu, l'YZ et la RM rendent un peu de puissance aux deux autres, c'est vrai. Mais il faut savoir qu'avant de les emmener sur la route — test qu'on réserve toujours pour la fin, de façon à ne pas avoir d'idées préconçues lors de l'essai proprement dit — on s'attendait à une bonne prestation de la RM. Preuve qu'en utilisation cross, ce handicap de puissance est bien difficile à mettre en évidence.

Ça baigne dans l'huile ?

Suzuki-Honda 

Kawa-Yam 

Il n'existe pas dans ce lot de 250 de transmission parfaite. Honda et Suzuki disposent des meilleurs embrayages, mais celui de la Yam est en net progrès, tout près des autres. Le KX est impeccable lui aussi... Sauf lors des départs où on a déjà évoqué son étrange problème (propre à notre moto d'essai ? Possible). La différence se fait davantage sur les boîtes : la plus douce et celle qui passe le mieux dans les circonstances difficiles (pleine charge, bosses, régime maxi, etc.) est la Suzuki. Mais la longueur de sa course de sélecteur est une gêne. La Honda est bonne mais un peu plus ferme.

La Yam et la Kawa présentent (une fois de plus !) les mêmes symptômes : parfois elles ne « passent » pas, lors des circonstances décrites plus haut. Les deux moteurs s'avérant désagréables à utiliser en surrégime, le problème en est d'autant plus sensible. Précisons cependant que sur l'YZ la sélection est clairement améliorée par rapport au modèle précédent, sans atteindre encore la douceur et la maniabilité souhaitables.

Le « fun »

Suz-Kawa-Yam 

Honda 

Il s'agit ici de faire la synthèse des courbes de puissance, souvent plus importantes pour le plaisir et l'efficacité de conduite que la puissance elle-même. Disposant d'une très bonne réponse à l'embrayage et d'une phénoménale capacité à varier instantanément de régime, la RM se conduit assez comme une 125, et pourrait passer pour la plus drôle et la plus progressive du lot. Mais sa progressivité cache en fait l'absence de « temps fort », de moment où le moteur tracte réellement. Tandis que la Kawa et la Yam savent enchaîner en douceur leurs différents temps forts. Sur ces motos, le « wâak » à bas et moyens régimes est un enchantement en même temps qu'un atout non négligeable pour le supercross, et on a vu que leur « plafonnement » à hauts régimes ne limitait pas le plaisir qu'on pouvait tirer d'eux. La CR est une nouvelle fois bien à part. La progressivité de sa courbe est réelle, supérieure même aux autres, mais cette courbe est sans arrêt ascendante : plus les tours montent, plus il y a de chevaux. Inhabituel, pour une 250. Ce qui fait qu'on « cherche » un peu un régime privilégié autour duquel on pourrait jouer de la boîte et de l'embrayage pour en retirer le maximum de plaisir et d'efficacité à la fois. Ce régime existe bien, mais c'est le *plein régime* ! Et pour maintenir un engin de 50 ch à fond, croyez-moi, il faut s'accrocher. On entend parfaitement sur cette CR quand s'ouvre la valve HPP, au début des hauts régimes, et c'est là que tout se passe. En-

dessous, là justement où le moteur précédent régnait en maître, on manque de vivacité et de punch. Finalement, ce moteur doit être cravaché comme un moteur pointu, alors qu'il ne l'est pas ! Une conception élitiste, qui dans l'ensemble n'a pas séduit les pilotes de l'essai. Sans compter que le bruit, partie intégrante du *fun*, est très étouffé par ce pot décidément contesté (plusieurs d'entre nous lui attribuant ce comportement un peu lymphatique du moteur, ce que nient les techniciens Honda - cf. encadré)...

Holeshot ?

Suz 

Honda-Kawa-Yam 

Après avoir copieusement fait « chauffer les galettes » pendant une bonne demi-heure tout en échangeant méthodiquement d'engins, les essayeurs sont tombés d'accord pour dire... que la RM partait réellement très bien. Certes, ce n'est pas la plus puissante, mais c'est la plus facile à contrôler de l'embrayage, et on a déjà eu l'occasion de souligner la douceur de sa boîte, propice aux changements instantanés si importants lorsqu'on traque le holeshot. La Kawa serait tout aussi bonne si l'on était sûrs que son embrayage tienne le coup : moins bien servie par la boîte, elle bénéficie en effet de sa super-courbe de puissance tout au long de la ligne droite. Si les départs faisaient 200 m de long, nul doute que la Honda serait la reine du holeshot, du fait de sa puissance supérieure. Mais elle est de loin la plus difficile à maîtriser à la sortie de grille : nos départs — en 2^e — ont montré une forte propension au cabrage (déjà constatée sur la 125, mais aggravée ici par le surcroît de puissance), cabrage qui se répète même quasi-systématiquement en 3^e ! Avec une super-habitude, la CR peut s'avérer une arme redoutable au départ. Mais les risques de se rater sont à son guidon nettement plus importants qu'à celui des autres. Quant à l'YZ, elle a un peu de mal à « s'arracher » de la grille en 2^e, et il faut par la suite avoir l'oreille fine pour passer ses rapports au meilleur moment, juste avant qu'elle ne plafonne.

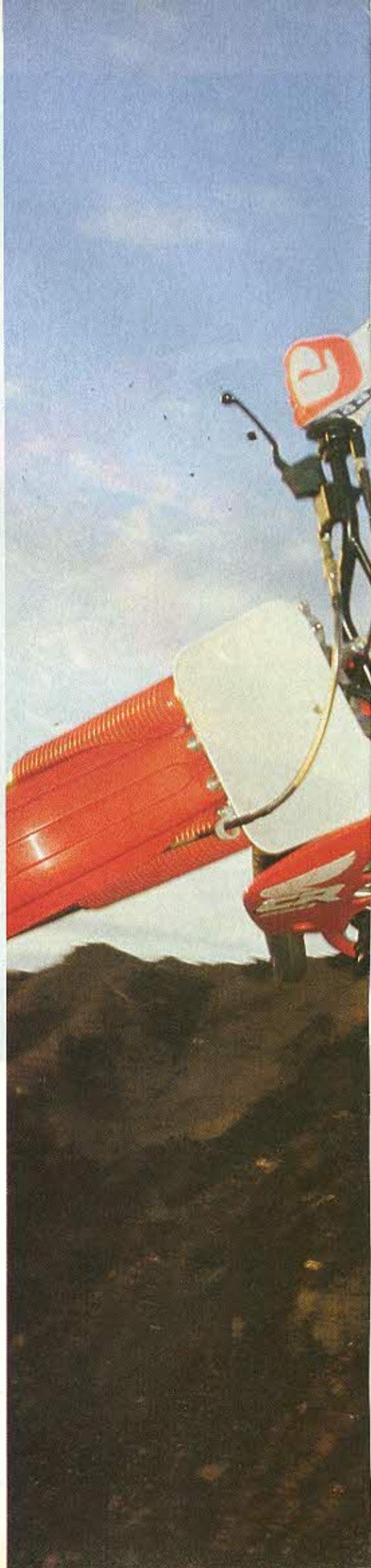
On est bien dessus ?

Yam-Honda 

Kawa-Suz 

Seules l'YZ et la CR proposent d'origine une position convenant à tous. L'étroitesse de leur réservoir et le dessin judicieux de leur guidon (plus haut que le 87 sur la Honda) sont d'excellents atouts. La selle de la Honda est plus douce que son homologue de chez Yam, mais toutes deux valent mieux que celle de la Kawa (très molle d'origine, qu'en sera-t-il après quelques mois d'utilisation ?), laquelle manque aussi de rembourrage sur l'arrière, tout comme celle de la Suzuki. Une Suzuki à laquelle beaucoup ne se sont pas habitués, sans pouvoir exactement préciser pourquoi. On manque un peu de repères sur cette moto pour se sentir vraiment bien. Sur la Kawa, le guidon est à jeter au plus vite (trop haut et trop recourbé vers l'arrière), étant entendu qu'un Renthall de forme Honda 87 change radicalement la moto. En revanche, la largeur du réservoir est sensible par rapport aux CR et YZ. A noter que plusieurs se sont plaints de brûlures occasionnées par le pot de la Yam, et que la Honda est celle dont les repose-pieds sont les moins proches de la selle (donc dont la position est la moins « jockey »).

La 250 CR crée l'événement (et la polémique ?) en battant en brèche son image de moto universelle. Aujourd'hui, elle est devenue élitiste et quelque peu déroutante pour le débutant. Ceci étant, le potentiel du moteur est impressionnant, et la nouvelle suspension arrière enfin dans la norme.





Enquête sur une CR pas au dessus de tout soupçon

S'agissant du best-seller de la catégorie —comme d'une autre machine— l'erreur judiciaire est détestable. Mais avec la Honda, on dispose d'un certain nombre de relais d'information permettant d'y voir un peu plus clair. C'est pourquoi nous avons successivement demandé à Roger de Coster, Dave Arnold (team manager Honda US), Mitch Payton (de Pro Circuit) et même Ricky Johnson s'ils avaient constaté un problème sur cette 250 CR qu'au contraire de nous, ils testent depuis plusieurs mois. La seule chose reconnue par tous fut la relative lenteur des montées en régime de ce 88 par rapport au 87. Roger et Ricky ont ajouté qu'avec un usage approprié —et abondant, c'est vrai— de l'embrayage, ce trait de caractère était quasiment gommé. Roger, Dave, et, bien entendu, Mitch (c'est son job !) ont par ailleurs certifié qu'avec l'échappement mis au point par ce dernier (l'usine en a bien sûr aussi un) l'amélioration « en bas » et « au milieu » était nette. Roger a précisé qu'il fallait se méfier du facteur bruit : la 250 CR, avec ses parois de pot épaisses, anticipe sur la future législation FIM et fausse un peu les impressions au guidon, ce que ne fera pas un pot adaptable aux parois plus fines. « The D. » insiste aussi sur le fait que la moto est sensible à la carburation, et que la marge d'origine est très importante (20 points, de 185 à 165 en gicleur principal). Par ailleurs, Arnold réfute l'hypothèse selon laquelle le nouveau volant d'inertie (trop) allégé serait à l'origine du manque « d'assise » du moteur à bas régimes. Tous disent que les magazines et surtout les pilotes US (au style très agressif, ne l'oublions pas) apprécient beaucoup la moto. Serions-nous donc à côté de la plaque ? Pour en avoir le cœur net, une comparaison directe a été faite avec une CR 87 en état correct. La différence de fraîcheur a joué bien sûr en faveur de la 88, mais dans des tests côte à côte sur la route on a mis en évidence la courbe de puissance sensiblement plus soudaine au début des moyens régimes de la 87, la 88 rattrapant par la suite son handicap dans les hauts régimes, sans pour autant y ridiculiser sa devancière. Il y a donc bel et bien eu changement d'orientation, et celui-ci est palpable. Pas de quoi néanmoins retourner de fond en comble l'opinion sur la 250 CR, nous a-t-il semblé. Il se pourrait donc que cette troisième CR, appartenant à un particulier et strictement standard, ait eu un meilleur comportement global que les deux de notre comparatif, fournies par Honda-France. Pourquoi ? Mystère. En tout état de cause, nous vous tiendrons au courant de toute nouvelle de nature à compléter cet essai, comme par exemple l'essai d'un pot spécial à l'occasion de la venue des rivaux à Bercy...

Bien suspendue ?

Kawa-Suz 

Yam-Honda 

Belle amélioration globale cette année, grâce évidemment à la généralisation des fourches à cartouche, clairement supérieures aux fourches classiques. La moto la plus irréprochable est la Kawa. Elle allie un amortissement des gros impacts supérieur à un confort remarquable, aussi bien devant que derrière. La qualité de l'amortissement arrière est exemplaire, mais celui de la Suzuki l'est aussi : le Full Floater, sans cesse modifié, conserve ses qualités de base. Ces deux suspensions attaquent les bosses de front et les effacent, sans chercher à les contourner. La fourche de la RM, malgré sa plus grande sophistication (réglage détente), n'apporte rien de plus que celle de la KX. Pris séparément les éléments de la RM sont comparables à ceux de la KX, mais leur accord d'origine nous est apparu moins bon. En gros, l'avant de la RM paraît souple et l'arrière ferme. Des ressorts de fourche plus durs semblent nécessaires, car en tentant de jouer sur l'hydraulique nous avons fini par sensiblement perdre en qualité d'amortissement. Néanmoins une fois ses propres réglages effectués, le Suzukiste disposera de super-suspensions, cela ne fait aucun doute. Chez Yamaha, excellente surprise avec une fourche apparemment plus progressive et plus moëlleuse que sur la 125. L'arrière, en revanche, bien que



correct, est le moins confortable du lot. Sur les plus grands chocs, en pleine accélération par exemple, la suspension « bute » légèrement sur l'obstacle. Aucune mauvaise réaction, juste un peu de chahut. La grande inconnue de ce chapitre, c'était cependant la nouvelle suspension Honda. Eh bien ce « Delta Pro-Link » nous a plutôt surpris, en bien. D'entrée, il se place aux côtés du monocross Yamaha, avec même davantage de confort. Sans peut-être gommer aussi bien les trous que l'Unitrak et le Full Floater, le Delta peut d'ores-et-déjà être considéré comme une réussite, surtout par rapport au Pro-link classique dont il fait totalement oublier les réactions annexes qui ont handicapé jusqu'à présent les CR. Les valves Delta dans la fourche nous ont moins convaincus : apparemment, la Showa 87 filtre mieux les petits chocs que la 88, laquelle reste tout de même dans le bon paquet.

Elle tient le parquet ?

Kawa-Yam 
Suz-Honda 

Net avantage ici aux duettistes KX-YZ, véritables rails quelles que soient les circonstances, et nous en avons rencontré de difficiles ! Ces deux machines sont réellement hyper-sécurisantes, et on ne craint d'aborder ni les descentes ni les sauts les plus impressionnants à leur guidon. La CR, malgré le Delta, conserve le même caractère que d'habitude, à savoir une oscillation latérale du guidon au passage des bosses dures, principalement sur l'angle et à haute vitesse. Pas dangereux, mais énervant quand on constate que les autres passent au

même endroit sans broncher. La Suzuki n'est pas irréprochable non plus, mais chez elle c'est davantage un problème d'équilibre : on a l'impression d'être en présence d'un arrière large et lourd, tandis que l'avant est étroit et léger. On rejoint un peu le problème évoqué au chapitre précédent : probable que les suspensions mieux réglées, l'équilibre s'améliorerait et la tenue de parquet avec. Reste que l'avant a tendance à flotter et même à se dérober (sur le gras) sur cette moto, par ailleurs assez difficile à guider dans le sable. D'où la cotation.

Elle vire bien ?

Honda 
Suz-Yam-Kawa 

Notons d'entrée que toutes ces deux-et-demi virent extrêmement bien, compte tenu de leur cylindrée, et c'est un fait nouveau. Personne ne sera bien surpris d'apprendre que la CR reste la vireuse la plus naturelle, la plus facile à balancer. Centre de gravité super-bas, réservoir très étroit et position sur l'avant favorisée, autant de facteurs positifs sur ce plan. La Suzuki serait quasiment au niveau (malgré son poids) si elle ne glissait pas légèrement de l'avant et si sa position était plus universelle, car son moteur super-vif permet une bonne assise à la remise des gaz et son empattement est le plus court. Super réponse-moteur aussi chez la Kawa, mais là guidon et réservoir sont des handicaps, de même que l'empattement (le plus long). Enfin la Yam vire elle aussi très correctement, sans avoir cependant l'agilité de la CR du fait d'une inertie latérale supérieure. Mais, répétons-le, bilan ultra-positif pour des 250.

Elle freine ?

Honda-Kawa 
Yam-Suz 

Avec la généralisation des disques AV-AR, ce chapitre est devenu un exercice de haut pinailage. C'est vrai donc que d'une moto à l'autre, on sent que la Kawa et surtout la Honda sont les meilleures freineuses, avec un « feeling » supérieur et un « piqué » radical. Ceci étant, comment aller sérieusement prétendre que l'YZ et la RM manquent de freinage ? Pourtant, il est exact qu'elles ont une réponse un peu moins nette et un peu plus d'inertie sur ce plan que les deux autres. Pinaillage, vous étiez prévenus.

Sur les grands boulevards

Kawa-Yam-Suz-Honda 

Vous ne serez pas surpris que la Kawa et la Yam, super-stables et bien suspendues, soient à l'aise sur les grands circuits rapides, et ce malgré leur relative désaffection envers les régimes maxi (pour emmener une 250 à fond de cinq, il faut déjà un très, très grand boulevard). Plus à l'aise cependant à fond et magnifiquement suspendue, la RM tire très bien son épingle du jeu sur ce type de terrain. La Honda, quant à elle, peut difficilement être mise à l'écart, le caractère et la puissance de son moteur lui donnant un avantage indéniable en vitesse de pointe, ce qui en endurance par exemple pourra avoir une importance certaine. Quitte à tenir un peu plus fermement le guidon.

tion par rapport à l'année dernière où elle glissait de partout !) se plaçaient parfaitement et s'appuyaient sur leur « coffre », la CR et la RM posaient des problèmes d'adhérence et de guidage bien plus importants. Dans le sable, la RM « naviguait » toujours, tandis que la CR relevait la tête. Mais dans les virages hyper-mous, sa tendance à toujours « recouper » la trajectoire la rend beaucoup moins agréable que l'YZ et la KX, cette fois-ci dans l'ordre inverse de la boue (YZ un poil mieux, KX un peu « encombrante »)...

SOS fatigue

Kawa 

Suz-Yam-Honda 

Lorsque vos bras commencent à fléchir, vos coudes à tomber et votre derrière à s'asseoir... vous appréciez la KX docile, confortable de

selle et de suspension, pas trop haute, ne réclamant pas sans cesse de changements de vitesse, etc. A côté d'elle, la Suzuki sera trop vivace, la Yam moins confortable et la Honda trop violente... Mais chacune sera capable de vous trainer jusqu'à l'arrivée, car à la vérité elles sont toutes civilisées.

En championnat

Honda-Kawa-Suz-Yam 

Là, peu importe l'énergie, le confort, seules les performances pures comptent. Du coup, on serait tenté de mettre la surpuissante Honda devant, mais ce serait vraiment faire fi de l'efficacité. Or, celles de la KX, la RM et l'YZ sont sans conteste égales à celle de la CR, par ailleurs plus élitiste. Ces quatre motos sont rigoureusement capables de performances similaires, à pilote égal. C'est leur tempérament qui diffère, et c'est aussi ce qui fait leur charme.

L'avis des pilotes

Quelques avis parmi les plus significatifs que nous ayons recueillis auprès de nos pilotes-invités...

Eric Toffoli, pilote de ligue *mid-pack*, client 250 Yam après avoir possédé des Suzuki et KTM : « Ça va de plus en plus vite, mais on gagne aussi en sécurité avec ces 250 88. Les fourches à cartouche constituent selon moi une grosse amélioration. Mon choix : 1. KX pour le plaisir car elle va bien partout, pas de défaut, rien qui cloche chez elle. 2. ex-aequo les autres. La Honda me servirait bien pour les courses de plage que je fais en début de saison et aussi en endurance, du fait de son moteur explosif. Elle est beaucoup plus dure à exploiter sur un terrain de cross. Je trouve que l'on est positionné un peu trop sur l'avant. Ceci dit c'est mieux pour virer, seule la RM vire aussi bien. Sur cette RM, j'aime le moteur vif, mais j'ai trouvé la fourche trop molle. Enfin la Yam j'y suis habitué, c'est une bonne moto sûre, avec laquelle on n'a pas d'embêtements. Cela étant, je n'ai pas trouvé la différence si flagrante que ça avec ma 87. »

Bruno David, 3^e du championnat national 250/500 et champion de ligue de Guyenne 500 sur Honda-Moreau, est un habitué de nos essais (dont il est d'ailleurs, en tant que viticulteur, le fournisseur officiel de pinard) : « De ces 250, je dirais que trois se sont perfectionnés et atteignent cette année le top, tandis qu'une a innové, mais reste à perfectionner : c'est bien sûr la Honda, dont la partie-cycle m'a parfois donné l'impression d'être sous-dimensionnée par rapport à la puissance du moteur, malgré la suspension arrière bien meilleure. La 87 était à mon sens plus homogène de prime abord. Par contre, avec l'habitude, on doit pouvoir aller vite avec. Sur ce, mon choix. 1. Kawa. Son moteur n'est pas surpuissant, mais amplement suffisant. Sinon, RAS. Très sécurisante. 2. ex-aequo Yam et Suzuki. Elles ont toutes les deux un défaut : la suspension AR de l'YZ ne va pas toujours très bien — c'est selon les circuits — tandis que le moteur RM mouline trop. Je pense qu'on gagnerait à la faire tirer plus long. La Yam a évolué considérablement côté amusement. J'ai pris mon pied à plus d'une reprise avec cette moto. La RM est trois fois moins sécurisante que la Yam, son avant glisse. Finalement je préfère cette dernière. Au fil de l'essai j'ai d'ailleurs toujours hésité entre elle et la Kawa. C'est le circuit rapido, dur et défoncé du dernier jour qui a fait pencher la balance. »

Eric Lebras, lui aussi pilote de ligue moyen sur 125 Yam achetée, après avoir eu une 250 KTM. « Dans l'ensemble j'ai trouvé ces motos assez faciles, moins physiques que je l'aurais craint après une saison en 125. Il y a deux motos sur lesquelles je me suis senti tout de suite à l'aise, ce sont la RM et l'YZ. Je choisis en 1^{er} la RM pour son moteur facile, sans à-coups, sa très bonne partie-cycle et sa faculté à bien virer. Dommage que l'avant glisse un peu. 2. la Yam elle aussi sans histoire, facile. Suspension un peu moins bonne que la Suz'. 3. Honda. Elle arrache trop pour moi cette moto, c'est la plus puissante mais elle est brutale. La partie-cycle gigote un peu, mais finalement pas trop. 4. La KX : je n'arrive pas à me caler sur cette moto. La partie-cycle est bonne, mais le frein arrière trop brutal. »

Christian Bayle, inutile de présenter : « Chacune a ses petits avantages et inconvénients, mais j'accepterais sans hésiter de rouler sur toutes. Ajustées à mes goûts, elles seraient sûrement d'une ef-

ficacité équivalente. Mon choix : 1. la Yam qui m'a paru la plus efficace telle que. Rigidité, position, agrément général, coffre du moteur en bas, suspension, freinage me paraissent être ses qualités. Léger manque de puissance en haut. 2. La Kawa. C'est vrai que son moteur pousse bien, linéaire, et que ses suspensions sont super. Mais pour un inter je la trouve trop « confortable » à rouler, pas assez sèche. La position n'était pas idéale pour moi. D'autre part, je l'ai trouvée moins précise, lorsque je la couchais dans une ornière, l'avant avait tendance à en sortir. 3. La Suz' car ce que j'appelle les agréments de conduite — position, leviers, etc. — ne vont pas. Par contre le moteur est super, il réagit impeccablement à l'embrayage, sans temps de réponse, et la suspension AR est bonne. L'arrière me paraît en revanche lourd, et son frein est le moins bon du lot. »

L'opinion de **Jean-Luc Fouchet** : « Pour moi, la Yam est légèrement devant car sympa, facile, plus fine que la Kawa, son guidon est enfin bien dessiné, et elle s'adapte à tous les terrains que nous avons rencontrés. Elle garde néanmoins du passé l'effroyable bruit de chaîne et quelques vibrations de pot. Mais sa réputation plaide pour elle. Derrière, la Kawa a un certain aspect « 500 » car plus large, mais après quelques tours on l'apprivoise et on apprécie la partie-cycle d'enfer, d'une grande sûreté. Elle ne m'inspire simplement pas la même confiance que la Yam, sans doute par préjugé. La Suzuki est sympa partout, sans mauvaises réactions, avec un moteur pas exhubérant mais complet. L'arrière est trop lourd par rapport à l'avant, ça se sent en virant au frein arrière par exemple. La Honda est un cas à part, celle qu'il faut le plus se mettre en mains avant de la juger. C'est la plus exigeante pour son pilote, mais elle lui en donne pour son argent. Elle ne demande qu'à aller vite, et plus on va vite mieux elle s'exprime, au contraire de la Suzuki par exemple. J'aime aussi son caractère « supercross ». Pour moi elle est apte à te faire progresser, c'est comme ça qu'il faut la prendre, plutôt que d'essayer de l'adapter à son propre pilotage. En résumé, les réflexions ci-dessus ne constituent pas un classement, particulièrement délicat à établir cette année. »

On l'appelle Riri, et c'était le bûcheron (d'or) de l'essai. Il va moins vite qu'il le croit (ou le prétend !) mais est au-dessus du *mid-pack* dans sa ligue, sur sa 250 Honda perso. Il nous a tenu quelques propos à peine cohérents, que je vous livre sans la moindre garantie... « J'achète la Yam, même s'il faut la trafiquer un peu (kit) pour gagner de la puissance, car tout le reste est bien. On n'est pas positionné trop devant comme la Honda, ni trop derrière comme la Kawa. Le moteur est exploitable, super en sortie de virage. 2. La Suz', car son moteur est également bien en sortie de virage, souple et pas violent, tu fais pas le drapeau derrière (sic) ! Excellente suspension arrière aussi. 3. ex-aequo les deux autres. La CR a une puissance « top » pour un très bon pilote, mais pour moi qui ne suis que bon (re-sic), elle est trop méchante. Bonne amélioration de l'arrière par rapport à ma 87. La Kawa, je n'aime pas trop sa position, ni sa selle molle. Les freins sont trop violents. Mais c'est la mieux suspendue, et pour moi qui suis fainéant, c'est primordial. Tiens, du coup je me demande si ce n'est pas elle que je préfère ! Tout ça pour te dire qu'il s'agit d'un choix archi-serré, très difficile. Toutes sont bien. »

C'est le mot de la fin !

Amusante, très vivante de moteur et brillamment suspendue, la RM 250 possède une personnalité à part, plus « 125 » que les autres. Certains détails de finition démontrent par ailleurs une machine bien conçue pour le motocross.

Tourniquets

Kawa-Suz-Yam 

Honda 

Vous n'allez pas manquer d'être étonnés de voir la Honda moins bien cotée ici, alors qu'elle vire mieux que les autres. Paradoxal, certes. Mais le moteur de la CR est tellement différent, avec son arrivée massive de puissance assez haut dans les tours, arrivée qui entraîne de fréquents cabrages, qu'au bout du compte elle s'avère bien plus éprouvante que les autres sur les tourniquets (sans compter les recours fréquents à l'embrayage), et ce malgré ses facultés de vireuse. La Suz, en revanche, vire dans un mouchoir et pétille côté moteur. La Kawa freine super et sa puissance est des plus utilisables. La Yam est bonne partout, sans histoire.

Dans le « mou »

Kawa-Yam 

Honda-Suz 

Cette fois-ci, on a eu de la boue, et pas qu'un peu. A pneus égaux, nous fûmes alors surpris des différences sensibles de comportement des motos. Là où l'YZ et surtout la KX (quelle évolu-



Conclusion (s)

Conclusion, un essai moins « limpide » que celui des 125, une hiérarchie qui se dessine moins bien. Je viens de le dire, les tempéraments différents mais les ressources sont partout telles que les performances à attendre sont avant tout dépendantes du pilote. A part cela, on constate que nous sommes en présence de trois motos « classiques » et d'une novatrice. Compte tenu de l'incontestable réussite « universelle » de la CR 87, on peut être surpris de la démarche de Honda consistant à innover radicalement. Une CR 87 avec un Delta Pro-link se serait sans doute mieux comportée dans ce test. Néanmoins, elle n'aurait certainement pas supplanté la KX et l'YZ 88, elles-mêmes visiblement inspirées de la CR 87 originale : moteur élastique et puissant — avec prépondérance en bas et au milieu — excellente réponse à l'embrayage, « fun » et efficacité. La Suzuki, elle, a

suivi un chemin différent, avec un moteur très vif et... efficace, plus à la manière d'un 125 que d'un 250. Notons tout de même que le moteur idéal ayant la douceur « en bas » de la Yam, son punch à moyen régime, celui de la KX aux 3/4, la puissance maxi de la CR, la vivacité générale de la RM ainsi que sa transmission (avec une course de sélecteur moins longue), ce moteur reste à fabriquer. Serait-il seulement conduisible ? A voir ! L'alchimie d'un moteur de course est quelque chose de très difficilement définissable... D'autant qu'il doit être en adéquation parfaite avec sa partie-cycle. Sur les 88, celles-ci (les partie-cycles) ont incontestablement progressé : meilleures fourches, meilleures suspensions arrière, maniabilité accrue, ergonomies améliorées, freinages d'enfer. Du bon boulot ! Moto par moto, voici donc maintenant ce qu'on peut conclure. La Kawa est encore, comme en 125, une moto ayant un minimum de défauts, et ça paye en comparatif. Elle est cent fois plus accessible, docile et sécu-

risante que le modèle précédent. Même remarque pour la Yamaha, qui malgré le titre mondial 86 de Vimond perdait du terrain. Comparable sur bien des points à la Kawa, l'YZ est (re) devenue une moto de pointe, hargneuse, intéressante à piloter, avec une personnalité bien plus attachante qu'auparavant et peu de défauts. La RM ne goûte guère certaines formes de circuits, mais partout ailleurs elle se montre amusante et efficace. Reste à bien la mettre au point et à s'adapter un peu à ses qualités. Enfin, pour s'adapter à celles de la CR, l'an dernier encore la référence en la matière d'« universalité », il faudra probablement déjà être un pilote de bon niveau, ou alors modifier ses caractéristiques par l'intermédiaire des préparateurs, si ceux-ci y parviennent. Il y a sans doute de quoi faire de la 250 CR l'arme absolue, tant le potentiel est là. Mais ce « premier jet » tombe face à une cohorte inédite de jolies réussites, ce qui explique sa difficulté à les supplanter...

	Kawasaki KX 250	Yamaha YZ 250	Suzuki RM 250	Honda CR 250
Moteur				
Alésage/course ; cylindrée	67,4 x 70 mm ; 249 cm ³	68 x 68 mm ; 246 cm ³	67 x 70 mm ; 246 cm ³	66,4 x 72 mm ; 249,3 cm ³
Cylindre	revêtement « électrofusion »	chemise réalisable	revêtement Baron	revêtement nikasil
Système à l'échappement	triple valve KIPS	power valve YPVS	boisseau/valve AEC	valve HPP
Puissance maxi	51 ch à 8 000 tr/min	53,8 ch à 8 000 tr/min	51 ch à 8 750 tr/min	51 ch à 8 500 tr/min
Couple maxi	4,7 mkg à 7 500 tr/min	5,11 mkg à 7 000 tr/min	4,72 mkg à 7 500 tr/min	4,58 mkg à 8 000 tr/min
Carburateur	Keihin diam. 39 mm	Mikuni 38 mm	Mikuni 34 mm	Keihin 38 mm
Admission	jupe du piston	jupe du piston	jupe du piston	jupe du piston
Boîte, rapport finale	5 rapports ; 14/47	5 rapports ; 14/49	5 rapports	5 rapports ; 14/51
Partie-cycle				
Fourche	KYB à cartouche ; déb. 300 mm	KYB à cartouche ; déb. 305 mm	KYB à cartouche ; réglage détente ; déb. 310 mm	Showa à cartouche ; déb. 305 mm
Suspension AR	Unitrak, amort. KYB, déb. 330 mm	Monocross, amort. type Ohlins, déb. 310 mm	Full Floater, amort. KYB, déb. 320 mm	Delta Pro-link, amort. déb. 310 mm
Freins	AV disque mono piston AR disque 220 mm	AV disque double piston 230 mm AR disque 220 mm	AV disque double piston 240 mm AR disque 220 mm	AV disque double piston 240 mm AR disque 221 mm
L x l x h	2200 x 815 x 1205 mm	2180 x 850 x 1225 mm	2170 x 820 x 1270	2180 x 825 x 1215 mm
Empattement / hauteur de selle	1500/960 mm	1480/950 mm	1470/980 mm	1480/950 mm
Garde au sol / h. repose-pieds	370/430 mm	340/425 mm	365/445 mm	340/410 mm
Poids vérifié à sec	99,5 kg	100 kg	102 kg	98,4 kg
Pneus	Dunlop K 990	Pirelli Sandcross	Dunlop K 495	Dunlop K 990
Réservoirs	9,9 l.	8 l.	8 l.	7,5 l.
Prix/disponibilité	28 339 F kit inclus 1 494 F immédiate	27 900 F clés en mains ; kit + 530 F/immédiate	27 900 F TTC départ Coignères/novembre	28 776 F, clés en mains assurance comprise ; kit + 850 F/immédiate
Importateur	KMF	Sonauto	Suzuki-France	Honda-France



Kawasaki KX 250



Yamaha YZ 250



Honda CR 250



Suzuki RM 250



Vent de suspicion après la séance-démontage : heureusement rien n'était suspect, car ils étaient prêts à en venir aux mains !

Et voilà le travail...

	Super 	Dans le coup 	Potable 	Gouffre 
	Kawa KX	Suzuki RM	Yamaha YZ	Honda CR
Gueule/frime				
Le sérieux				
La « bidouille »				
Le poids				
La bonne affaire				
Le premier coup de kick				
« En bas »				
Au milieu				
A fond				
Coffre				
« Patate »				
Ça baigne dans l'huile				
Le « fun »				
Holashot ?				
On est bien dessus ?				
Bien suspendue ?				
Elle tient le parquet ?				
Elle vire bien ?				
Elle freine ?				
Sur les grands boulevards				
Tourniquets				
Dans le « mou »				
SOS fatigue				
En championnat				