

Moto revue

Paris-Dakar :
premières photos

Essais :
Kawa 1000
Monin, Harley XLX 61
et BMW R 80 GS

Nouveautés 83 :
déjà des fuites !

Superbikers : images 82

N° 2588 jeudi 6 janv. 83. 9 F 70 FB - 4 FS

**SUPER
COMPARATIF
250 CROSS**

Honda CR

avec : Carlqvist, Malherbe, Jobé, Sterckx!

Suzuki RM

Kawasaki KX

Yamaha YZ

M2163 - 588 - 9F

EXCLUSIF!

SUPER COMPARATIF

250 CROSS 83 :
avec les stars: Carlqvist



Yamaha YZ

Honda CR

par X. Audouard, ph. P. Boulland et F. Beau

A LA LUMIERE DES ETOILES...

Vous voulez des stars ? En voilà ! Pour le Nouvel An, Moto Revue vous offre l'essai le plus « classe » de l'année, les 250 japonaises 1983 avec — entre autres — Jobé, Malherbe et Carlqvist !



LES JAPONAISES

Malherbe, Jobé, Sterckx!



Suzuki RM



Kawasaki KX



André Malherbe et la 250 Honda CR, la valeur sûre de la catégorie, placée en tête de nos comparatifs pour la troisième fois consécutive.



Un comparatif qui s'annonce chaud, chaud, chaud..."; "... d'un niveau jamais atteint..."; "... on a du mal à découvrir de réels défauts..."; "... vivement le comparatif...".

Eh bien, nous y sommes. Toutes ces « petites phrases » écrites au long des présentations de modèles 250 cross 83 doivent trouver aujourd'hui leur épilogue. L'heure de vérité. Les quatre japonaises, conception, technique et prix comparables, comparées ici pour vous. Avant tout le monde, bien sûr. Et avec les meilleurs pilotes d'usine. « Rien que pour vos yeux »...

Le pourquoi du choix

On vous l'a déjà dit : au départ de tout comparatif, il y a un choix. Arbitraire, comme tout choix l'est forcément un peu. Arbitraire, mais éclairé dans ce cas précis par plusieurs considérations d'ordres technique, économique et, disons, « politique ». Pourquoi donc les quatre japonaises ? D'abord parce que, de toute évidence, elles tiennent le haut de la rampe. Yamaha et Honda occupent des positions de « leader » sur le marché, positions qu'on ne saurait ignorer. De plus, pour la première fois cette année, Suzuki et surtout Kawasaki semblent vouloir « suivre », côté commercial. Techniquement parlant, nous avons là quatre motos très modernes, comparables : monoshock progressif et refroidissement liquide partout, pour la première fois. L'échelle des prix se tient en 2 000 F, et même en 800 F si l'on met de côté la Suzuki : là encore, on compare ce qui est comparable.

Si l'on avait voulu inclure une ou plusieurs « européennes » dans ce choix, qui aurait-on retenu ? Selon toute logique, HVA, KTM ou Maïco. De ces trois marques, seule KTM semble vouloir se battre sur le terrain des Japonais, avec un nouveau modèle très attrayant sur le papier, monoshock et refroidissement liquide en tête. Malheureusement, la belle KTM n'est pas encore là, s'en faut-il de quelques semaines... Dès le départ, ces européennes subissent de toute façon un handicap « prix » non négligeable. De plus, en règle générale, leurs qualités que personne — et surtout pas nous — ne cherche à nier, ces qualités ont du mal à s'exprimer dans le cadre forcément restreint (ne serait-ce que dans le temps) d'un comparatif. Jamais une HVA ou a fortiori une KTM, ne se prendra aussi facilement en main qu'une Yam ou une Honda, motos universelles par excellence. Or, en comparatif, on change de moto tout le temps, on n'a pas le loisir « d'apprendre » une machine en douceur, comme vous le ferez, vous, acheteurs. Résultat : avantage systématique ou presque aux japonaises douces, agréables, « évidentes » à piloter la plupart du temps. Mais avantage parfois fictif : en achetant une européenne, en ne pilotant qu'elle, vous ne ressentirez pas ces évidences qui sautent aux yeux des essayeurs. Et vous ne regretterez pas votre choix.

Alors, on a décidé de ne plus le fausser, votre choix. Je pense sincèrement que si vous avez envie d'acheter une Husky ou une Maïco, si différente de conception d'une Honda ou d'une Kawa, un comparatif où vos favorites seront neuf fois sur dix battues ne doit pas changer votre choix. Je pense tout aussi sincèrement qu'il est dommage de ne pas opposer des motos faites après tout pour le même usage : se placer derrière une grille,

et amener son pilote au maximum de ses possibilités pendant la durée d'une manche... C'est malheureusement le choix que nous avons fait — et voilà le côté politique de la chose — car ces règles du jeu que nous connaissons bien pour en toucher du doigt les imperfections à chaque comparatif, ces règles ne sont pas plus acceptées par les importateurs « européens » qui nous « incendient » à chaque publication d'un comparatif (et pas seulement ceux de *Moto Revue*, puisque la plupart des comparatifs « sérieux » se rejoignent). Les importateurs « européens » sont des gens que nous respectons, ne serait-ce que pour leur attachement fidèle au cross (comprenez : « Quand la plupart des Japonais, eux, s'en foutaient, du cross »); de même que nous apprécions leurs motos, comme la plupart de nos essais « individuels » le prouvent. Conscients de ne pouvoir reconnaître les qualités réelles de ces motos en comparatif face à des japonaises, soucieux de conserver les franches relations avec ces importateurs, nous avons décidé, à *Moto Revue*, de leur réserver « leur » comparatif, ou si vous préférez, de mettre les japonaises à part. Voici le pourquoi de ce (long) « pourquoi du choix », ça valait la peine de s'étendre un peu car l'affaire concerne tous les comparatifs cross à venir, sauf apparition d'un élément nouveau...

Notre cadeau 1983 : les « super-stars » !

Nous voici donc avec quatre japonaises, enfin réunies — la Kawa est arrivée un peu tard — mais toutes livrables à ce jour en France. Pour les accompagner, vous le savez déjà, du très, très beau monde. Notre petit cadeau pour bien démarrer 1983 en compagnie de quelques sérieux prétendants (qui a dit : « favoris ? ») aux principaux titres de champion du monde.

André Malherbe, deux fois champion du monde 500, ça vous convient ? Blessé cette année à Carlsbad lors du GP 500 des USA (jambe fracturée), André a effectué pour vous en quelque sorte sa rentrée, « outdoor », après une apparition à l'indoor de Gênes. Un honneur dont on ne peut que le remercier, surtout au vu des conditions météo de l'essai... Accompagnant la Honda, André s'est montré comme à son habitude agréable, disponible (qui a dit : « facétieux ? »), et il a même été jusqu'à forcer un peu son style « classique » pour la beauté des photos. Georges Jobé, champion puis double vice-champion du monde 250, c'est l'homme sans qui l'essai n'aurait pu se faire. « Driver » de la Suzuki, il nous a offert en outre avec un enthousiasme stupéfiant son infrastructure de travail personnelle... Son hospitalité (et celle des siens), son professionnalisme de tout instant ainsi que son talent sur les motos ne seront jamais assez remerciés. Quant à Hakan Carlqvist, il suffit de savoir que prévenu la veille, alors qu'il rentrait sur l'heure de lointaines vacances, il était le lendemain à l'aube dans un avion Stockholm-Copenhague-Bruxelles (ceci pour se faire une idée de sa conscience professionnelle et de l'estime qu'il porte aux lecteurs de *Moto Revue*). Champion du monde 250 avant d'être deux fois troisième mondial en 500, « Carla » est comme chacun sait le favori du prochain championnat, car il est enfin libéré des séquelles de sa blessure au poignet. Irrésistible dans un bon jour sur sa moto, Hakan est également charmant dans la vie, discret, modeste mais terriblement volontaire. Une force de la nature, Carlqvist. L'avoir avec nous dans cet essai — sur Yamaha, bien sûr — fut à la fois agréable, flatteur et... précieux. Accompagnant la Kawasaki, Eddy Sterckx est un de ces garçons dont les yeux s'allument d'une braise vaguement inquiétante dès lors que l'on

prononce le mot « sable ». Redoutable spécialiste de la silice, ce jeune Flamand a connu son jour de gloire cette année au GP 500 de Hollande où il a « monté » sa Maïco sur la troisième place du podium ! Ce fut tout simplement le meilleur résultat d'une « européenne » en GP 500 82. Ce qui lui vaut aujourd'hui une place d'officiel Kawa-Belgique, avec une machine semi-usine pour les GP 500. Eddy fut particulièrement à son aise lors de l'essai, puisque celui-ci s'est déroulé pour moitié sur un circuit flamand digne des grands classiques sablonneux des grands prix...

Georges Jobé le pense tout à fait capable, sur sa nouvelle monte, d'accrocher « maître » Vromans lui-même dans le sable en 500. Eddy rougirait du compliment, car il est aussi effacé et discret que talentueux à moto.

Voilà, vous connaissez tout le monde. Pour réunir de telles stars, il n'y avait que la Belgique. Malheureusement, la Belgique fin décembre, ce n'est pas Hawaï. Si les 125, lors de notre récent comparatif, n'avaient pu être testées dans la boue, les 250 l'ont été, et comment ! Deux jours incessants de pluie, de gadoue et de sable, pas idéal ni pour les essayeurs, ni pour les photographes qui ont dû faire claquer leurs plus beaux flashes. Heureusement, si l'on excepte la Kawa toute nouvelle, les motos de l'essai avaient déjà toutes été essayées à fond dans des conditions plus « normales », ce n'est donc pas encore aujourd'hui qu'on vous présentera de « l'à peu près » dans *Moto Revue* ! Dernière précision : pas d'avis des pilotes » cette fois-ci, nos stars étant tenues par contrat de ne rouler que sur leurs marques respectives. En réalité, plusieurs d'entre elles se sont dévergondées, hors objectif et pour le plaisir, mais chut ! vous ne saurez rien !... Ajoutons qu'un jour (très) prochain, on retrouvera ces mêmes pour un autre comparatif, puisque dans la foulée et profitant de l'aubaine, on a fait les 500 !

Ce qui est nouveau

Bien sûr, vous les connaissez déjà — sauf les Kawa ! — mais il n'est jamais inutile de remémorer les bonnes choses, en l'occurrence ce que proposent de « plus » que les « 82 » ces modèles 83...

Yamaha : le plus visible concerne les suspensions : nouvelle version à l'arrière du « monocross progressif », avec amortisseur à présent très incliné et non plus à l'horizontale, ce qui a bien sûr entraîné un nouveau dessin du cadre. A l'avant, grosse fourche de 43 mm de diamètre de tubes, réglable en hydraulique. Poids sérieusement abaissé, jusqu'à la limite FIM de 98 kg. Gros reproche fait lors de notre comparatif 82, le radiateur sur la fourche : il s'est désormais dédoublé, et a été placé en position classique, entre réservoir et culasse. Dans la foulée, le guidon a été rétabli dans l'axe de la fourche (et non plus déporté en arrière). Côté moteur, de nouvelles cotes « carrées » 68 x 68 mm (au lieu de 70 x 64 mm) pour un moteur plus agressif, annoncé à 47 ch ! La valve YPVS officie toujours à l'échappement et l'admission se fait à présent à travers huit clapets.

Honda : là aussi, on n'a pas mégoté. D'abord, tout nouveau cadre dont l'arrière est amovible. Les radiateurs sont abaissés sur le cadre, de même que le réservoir, pour un meilleur centrage des masses. Poids ramené à la limite-FIM. Tout nouveau dessin du Pro-link, avec biellettes en alu et rapports corrigés. Amortisseur doublement réglable, compression/détente, comme sur la YZ. Fourche de 43 mm, réglable en hydraulique. Nouveaux moyeux, avec rayons sans coude, et biellettes de frein (avant double came) rallongées. Pédale de frein redessinée. Côté moteur, vilebrequin, diagrammes et pot retouchés nous « donnent » 43 ch à 8 000 tr/mn. Silencieux et kick sont en alu.

Suzuki : ici, on s'est contenté de retouches ne modifiant pas la conception générale de la moto : bien sûr, diagrammes et pot ont évolué, mais Suzuki ne communique pas de puissance « officielle ». Les aménagements concernent donc la partie-cycle : tirants de Full floater, kick et pédale de frein en alu, empattement allongé (bras oscillant + 15 mm), moyeux redessinés (avant simple came, mais rayons sans coudes), amortisseur légèrement modifié (bonbonne à double paroi) et surtout fourche passant de 38 à 43 mm de diamètre de tubes, réglable hydrauliquement. Le poids est bien sûr « limite-FIM », 98 kg, vous l'auriez deviné...

Kawasaki : et voici la petite nouvelle ! Et la plus radicalement modifiée, puisque elle adopte en même temps le refroidissement liquide et un nouveau dessin de son monoshock Uni-track, le précurseur du genre qui n'avait pas évolué depuis trois ans...

Aujourd'hui rendu plus « progressif » par sa nouvelle géométrie, l'Uni-track s'est simplifié, n'utilisant plus qu'un seul tirant vertical, actionnant le balancier par le haut. L'amortisseur est le même que le Suzuki, réglable uniquement en compression. La fourche, toujours de 43 mm (comme tout le monde), est à présent réglable en hydraulique, par vis. L'empattement a été réduit d'1 cm. Le frein à disque donnant toute satisfaction, il est conservé (c'est d'ailleurs le même sur toute la gamme, de la 125 à la 499). La pince est située derrière le fourreau de fourche, et non devant comme sur les Brembo. Les jantes sont les nouvelles DID dorées « extra-larges », mais les rayons sont classiquement courbés. Beaucoup de pièces (fourche, roues, filtre, plastiques) sont standardisées chez Kawasaki, ce qui simplifiera l'approvisionnement du concessionnaire. La KX à air était la plus légère de notre essai 82, le passage au « liquide » ne l'a pas alourdie : 98 kg, bien sûr.

Côté moteur, les cotes restent inchangées (70 x 64,9 mm, comme chez Suzuki), mais les diagrammes ont bien sûr évolué, avec au bout du compte un gain d'un demi-cheval : 43 ch à 7 500 tr/mn. Le carbu Mikuni cède la place à un Keihin de 38 mm, et il travaille à travers une boîte à huit clapets en fibre de carbone. Le radiateur, en deux parties (au contraire de la 125, et même des protos de pré-série) est monté classiquement, « à la Yamaha ». Une seule durit, côté droit, est assez exposée car très longue. L'ensemble fait bien moins « fouillis » que sur la Yam, cependant. La finition d'ensemble est exemplaire, comme toujours chez Kawasaki. Le silencieux en alu est démontable et donc « rechargeable ». A noter le dessin inédit du pot, qui contourne le double radiateur par la gauche avant de repasser côté droit de la machine, par dessus le moteur : une solution très « usine », qui permet de conserver une bonne contenance sans risquer de gêner la position du pilote.

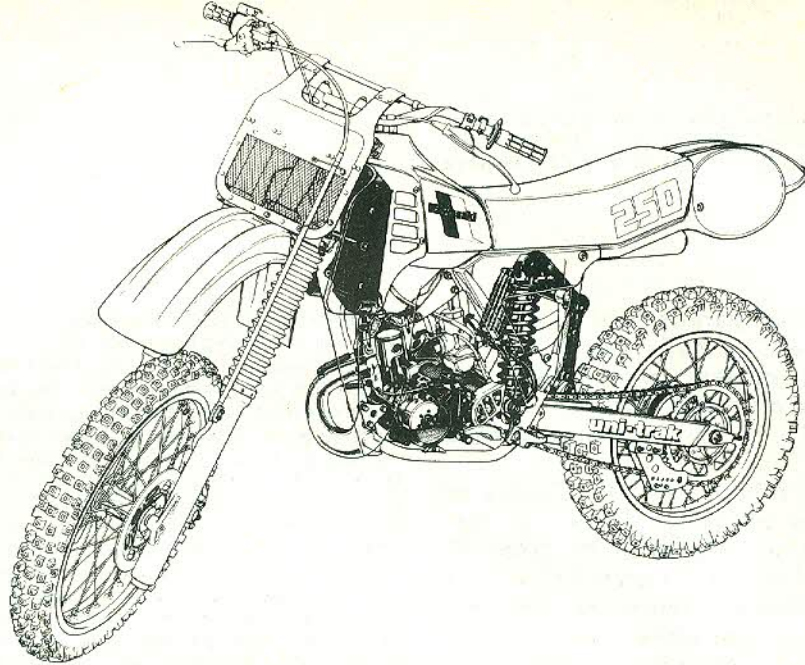
Voilà. Les présentations étant (re) faites, place à l'action. Ou plutôt au statique, puisque notre premier classement séparé, vous le savez, s'intitule « Laquelle vous tente ? »...

1. Laquelle vous tente ?

● Gueule et frime

1. Kawasaki - 2. Honda 3. Suzuki, Yamaha

Je sais bien que « ça ne se discute pas ». Mais on en cause quand même, de l'esthétique. Et il se dégage toujours une tendance. Là, la tendance, c'est que la Kawa est la plus belle. On a déjà admiré son vert pomme en plusieurs occasions, et remarqué qu'il vieillissait plutôt bien. Son alliance avec le doré des jantes et du bras oscillant est parfaite. Côté frime, maintenant qu'elle est



La 250 Kawasaki KX vous livre ses secrets les plus intimes ! Cette très belle moto est la plus « nouvelle » des japonaises. Par rapport à l'an dernier, elle adopte le refroidissement liquide, avec — au contraire de la 125 — deux demi-radiateurs disposés en position classique.

« liquide », son disque offre à la KX un petit « plus » sur les autres. Seconde classée, la Honda plaît. Je trouve toujours qu'il lui manque un décor de réservoir, mais il est certain que la selle bleue, le rouge vif des plastiques et l'équilibre général de cette moto compacte sont des atouts importants. Et elle a un mérite sur la Suzuki et la Yam : elle innove dans les formes. Si vous achetez une Suzuk'83, on ne peut vraiment pas dire que vous soyez dépayés de votre ex-modèle 82 ! La Yam a évolué, mais sa ligne générale reste, avec son blanc salissant et vieillissant, et surtout on lui reproche ses vilaines « œillères » noires sur les radiateurs. La Yam est belle mais quelconque, la Suzuki belle mais « déjà vu ». Et comme on est dans un comparatif de japonaises, cela suffit pour se trouver... derrière.

● Le sérieux

1. Yam, Honda, Suzuki, Kawa

Là, ça se discute à peine. Nos quatre engins ont tous les mêmes qualités : équipement soigné, finitions léchées, grosses fourches, bons freins (même si la Suzuki a le seul simple came du lot), plastique sérieux (on n'a rien cassé dans la boue), commandes ultra étudiées, etc. Côté défauts, on sait que les pneus japs sont médiocres dans le gras, mais excellents sur les circuits secs et caillouteux du Sud... Et puis de toute façon, on n'a que des japonais aujourd'hui, donc égalité totale.

● La « bidouille »

1. Honda - 2. Kawa, Yam, Suzuki

Y a-t-il beaucoup de choses réglables, et tout est-il facilement réglable ? Voici comment le problème se pose. La Honda remporte ce test. Elle se règle dans tous les sens, et facilement : fourche avec vis (comme tout le monde, mais à seize crans !), amortisseur (une vis sans fin pour la détente, très accessible sur la base de l'amorto, plus une molette sur le côté pour la compression, à quatre positions), et il y a en prime l'arrière du cadre démontable pour un meilleur accès à l'amortisseur ainsi qu'une plus grande facilité de lavage. La Yamaha se règle autant que la CR, mais elle n'a pas de cadre démontable, et on peut lui reprocher la vulnérabilité des durits sur le côté droit du moteur : des « Y », des serflex partout (seize en tout !), c'est bien compliqué tout cela. La Suzuki et la Kawa n'ont pas de défaut majeur, mais leur amortisseur se règle difficilement, et seulement en quatre positions de compression. Incontestablement moins perfectionné que les deux autres,

donc. A noter sur la Kawa le très rapide changement de plaquettes de frein, par dépose de la roue (les plaquettes tombent alors par simple action d'un tournevis).

● La bonne affaire

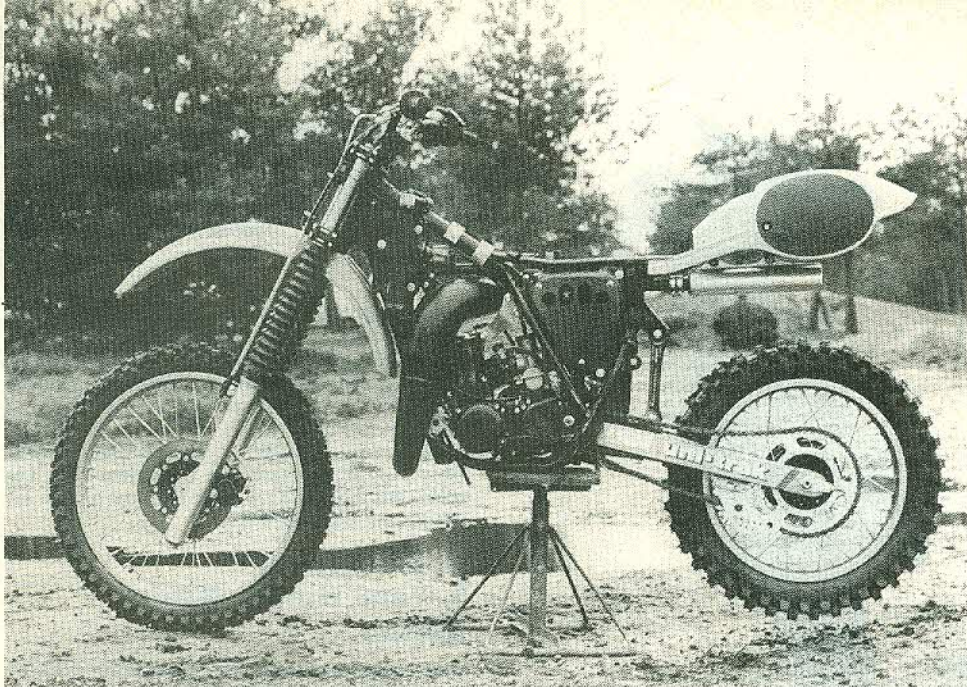
1. Honda - 2. Kawa, Yam 3. Suzuki

Là, pas de discussion possible, des chiffres : 17 396 F la Honda clés en main, on ne dirait pas comme ça, mais ce n'est pas cher. C'est même la moins chère, et d'assez loin. Bravo Honda ! Sur-tout qu'il existe un kit assez complet (2 pistons, 6 gicleurs, pignon, ressort d'amortisseur, mousse de filtre, patins de chaîne, plus des tas de joints) pour 700 F de plus. La Kawa, à 18 216 F, n'est pas trop chère par rapport à l'an dernier (+ 500 F), compte tenu de la modernisation effectuée. La Yam, à 18 389 F clés en main, est bien moins chère qu'annoncé au salon (on parlait de 19 500 F), et elle aussi propose un kit sympa à 637 F. La Suzuki, en revanche, est chère, sans raison apparente : 19 523 F. Pourtant, elle n'a pas évolué. D'autant plus bizarre que la 125 est la moins chère de sa catégorie...

Laquelle vous tente ?	1. Honda	2. Kawa	3. Yamaha	4. Suzuki
● Gueule et frime	2	1	3	3
● Le sérieux	1	1	1	1
● La « bidouille »	1	2	2	2
● La bonne affaire	1	2	2	3
● TOTAL	5	6	8	9

Commentaire : Eh eh, pas mal de différences déjà ! La Honda se détache au statistique. Pourquoi ? Parce qu'elle est belle, bien foutue et pas chère. La Kawa est encore plus belle, mais plus chère. La Yam plaît moins que les autres, et elle le paye. Moins chère que l'an dernier (!), elle reste plus chère que la CR. Enfin, la Suzuki ne justifie son prix élevé par aucun argument de beauté d'équipement ou de nouveauté. Voilà pourquoi elle ferme la marche. Mais ça ne fait que commencer !

Cette fois-ci, on en est sûr ! Vérifiés sur la balance officielle de la fédé belge, les poids des 250 cross japonaises 83 sont bien « limite-FIM », soit 98 kg pour toutes !



Architecture classique, mais finition ultra-soignée pour la Kawa KX. Outre le refroidissement liquide, la grosse nouveauté 83 est la nouvelle architecture de la suspension « Uni-trak », avec une seule branche verticale actionnant un basculeur qui donne une meilleure progressivité.



mais le RM prend des tours, ne s'essouffle pas... Tout ça, c'est de l'impression. Mais profitant d'un long et large chemin plat, Georges Jobé et moi-même (poids comparable) avons réalisé des essais systématiques d'accélération-reprise-vitesse de pointe, avec échange de pilote à chaque fois, et avons donc ainsi dégagé la vérité vraie ! Eh bien, à notre grande surprise, la Kawa a mis tout le monde d'accord. Elle est plus puissante et plus rapide que les autres, c'est évident même si ce n'est pas déterminant. Mais ce qui nous a le plus surpris, c'est qu'elle a même surclassé tout le monde en reprise à partir de la seconde, au ralenti, sans embrayage, prenant systématiquement une longueur et demie à ses adversaires. Mais pour tout vous dire, je n'aime qu'à moitié ce genre de tests : s'ils révèlent à coup sûr les possibilités exactes d'un moteur, ils ne le font que dans un contexte donné, c'est-à-dire une surface plane et horizontale. Vous en connaissez, vous, des circuits de cross plats et horizontaux ? Je suis convaincu que sur un circuit, en sortie de virage bosselé par exemple, la Kawa n'aurait pas un tel avantage sur les autres, car son moteur est un poil creux en bas, ce qui ne se sentait pas sur notre chemin-test, mais était perceptible sur le circuit. Reste que le KX est le plus puissant, le plus impressionnant, il a gagné ce test.

Derrière, les essais systématiques ne sont pas arrivés à départager la Honda de la Yam (cette dernière toutefois un chouia plus rapide en pointe), ce qui n'a rien d'étonnant, mais pas non plus ces deux-là de la vaillante RM Suzuki, pas impressionnante pour deux sous, très spéciale dans sa manière de pousser, mais finalement aussi puissante et forte en reprise que les autres.

● L'efficacité réelle

1. Yam, Honda - 2. Kawa, Suzuki

Comment la puissance est-elle « passée » à la roue arrière, comment se comporte le moteur dans les passages délicats, se montre-t-il docile et « conciliant », en deux mots conseillerez-vous cette moto à votre petite sœur qui débute ? Voilà le sens de ce test, remporté par la Yam et la Honda. Reines des bas et moyens régimes, ces deux motos font preuve d'une efficacité diabolique, comme l'avaient fait avant elles leurs petites sœurs les 125. Tous les chevaux sont passés à la roue arrière de façon *utile*, c'est-à-dire qu'ils font progresser la machine vers l'avant, pas vers le côté (dérapage) ou dans le sens vertical (cabrage). L'YZ et le CR devancent de peu ici le KX et le RM car ils gardent mieux leurs tours ; bosses, sable ou montées ne les perturbent pas. On aborde rarement une difficulté à plein régime : plutôt à moyen régime. Or, les moyens régimes, l'YZ et le CR les adorent, ils y règnent en maîtres grâce à leur extraordinaire remplissage. Voilà pourquoi la Yam et la Honda sont plus faciles à conduire que les deux autres : la Kawa est un peu creuse, et ses chevaux plus brutaux, la Suzuki au contraire est un peu molle, sa démultiplication mal adaptée fait qu'on ne se trouve pas toujours sur le bon rapport au bon moment, et alors le moteur pardonne moins qu'un YZ ou un CR. Le RM et le KX ne sont vraiment pas difficiles à piloter, mais ils ont la malchance de tomber sur deux phénomènes, l'YZ et le CR. D'où le classement.

● Ça baigne dans l'huile ?

1. Kawa, Suzuki, Honda 2. Yam

Pas de mystère ici, au chapitre des transmissions : c'est tout japonais, ce qui signifie commandes

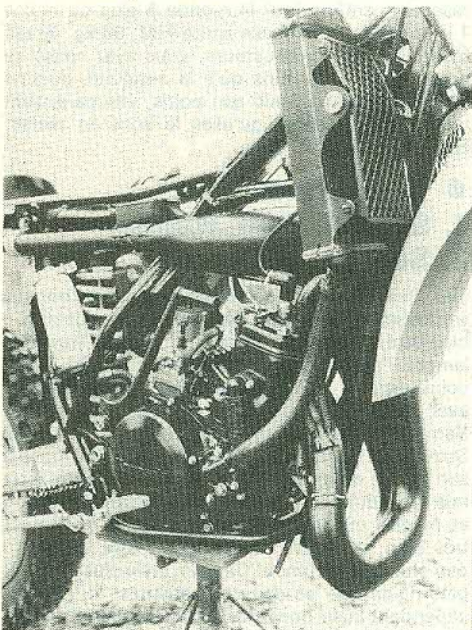
II. Ce qu'elles ont dans le ventre (le moteur, quoi)

● Le premier coup de kick 1. Yam, Honda, Suzuki, Kawasaki

Avez-vous irrésistiblement envie de partir plein pot avec ces motos, une fois que vous les avez fait démarrer ? Sont-elles excitantes ? Oui. Oui, oui, oui. Quatre 250 japonaises modernes, liquides, revendiquant toutes 43 ch ou plus, ça ne peut que vous donner des envies ! Quatre motos piaffantes, répondant au moindre coup de gaz, avec une régularité de fonctionnement commune, avec fort peu de vibrations, des bruits raisonnables (le Honda le plus rageur, le Yam le plus rauque, le Kawa plus métallique et le Suzuki plus calme d'apparence, plus grave et civilisé, avec plus d'inertie aussi)... Bref, pas possible de départager nos belles ici, vous l'aviez compris.

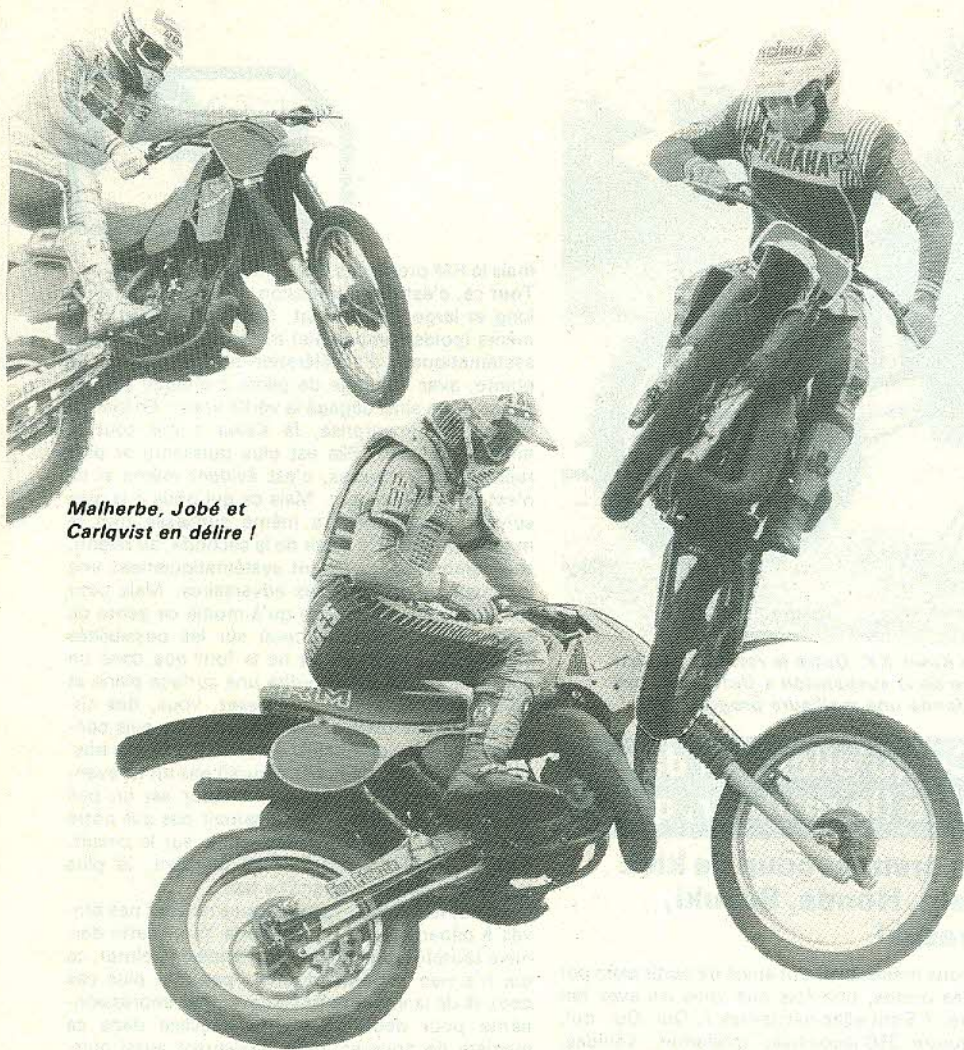
● Le premier frisson 1. Kawa - 2. Yam, Honda, Suzuki

D'abord, les impressions : la Honda possède un couple outrageux, une reprise en sortie de virage violente autant qu'immédiate, on jurerait la 500. Après, si l'on insiste, ça pousse toujours très fort mais ce n'est pas le déchaînement du début. Un moteur débordant d'enthousiasme, mais qui demande à « passer du rapport » pour rester dans sa meilleure plage, les moyens-3/4 de régime. Le Yam, c'est différent mais voisin, disons « cousin » : la reprise en bas est encore plus étonnante, car aussi géniale en se montrant moins violente, un remplissage d'une « douceur-viguer » qui doit sans doute pas mal à la valve d'échappement YPVS, car le comportement de l'YZ est unique. Ici encore, tirer à fond les régimes est possible, mais n'apporte pas grand-chose. L'YZ prend des tours, mais n'est pas super efficace « tout en haut » ; il préfère qu'on passe des vitesses et retombe dans ses meilleurs régimes de puissance, qui sont les mêmes que ceux du CR. Parlons à présent du Kawa : à première vue, il s'avère moins décisif « en bas » que l'YZ et le CR, marque un léger creux avant de se réveiller vers, disons, 1/3 de régime, et de se déchaîner alors, en poursuivant sa poussée plus haut, semble-t-il, que les deux précités. Enfin le Suzuki est très différent des autres : plus velouté, plus « rond » à tous les régimes, il donne aussi l'impression d'être moins agressif, de posséder plus d'inertie et de tirer plus long. Les montées en régime sont moins vives,



Admirez ce détail du moteur KX et de ses « à-côtés » ! Le pot repasse par-dessus la culasse, façon « usine », et l'on note une durité assez longue entre radiateur et pompe à eau. Ce moteur est donné pour 43 ch à 7 500 tr/mn.





Malherbe, Jobé et Carlqvist en délire !

Eddy Sterckx, peut-être le futur roi du sable en GP 500, ici au guidon de la toute nouvelle 250 Kawasaki KX. La KX peut être considérée comme la révélation de notre essai ; c'est la première fois qu'on trouve une Kawa au super top niveau d'un comparatif.

s'adapter à l'une ou l'autre de ces motos, c'est une affaire de guidon. Disons simplement que la plus étroite est la Honda, la plus haute la Kawa, et que le KX ainsi que le RM proposent des guidons d'origine assez hauts par rapport à la selle. La forme du guidon Honda est assez particulière (quoique l'on s'habitue), la plus classique pour le pilote moyen semblant être finalement l'YZ. Les selles sont toutes OK, qu'elles montent ou non sur le réservoir. Egalité générale.

● C'est lourd ?

1. Yam, Honda, Kawa, Suzuki

Nous avons pesé toutes les motos avec les balances officielles de la fédération belge, toutes neuves. Verdict, tous pleins faits : Yam 105 kg ; Honda 103,5 kg ; Suzuki 104 kg ; Kawasaki 104 kg. Ce qui, compte tenu des contenances-réservoir, amène tout le monde à plus ou moins 1 kg près de la fameuse limite FIM, 98 kg. Bravo messieurs les constructeurs, vous avez cessé de nous mentir. Ajoutons qu'à la conduite, aucune de ces motos ne renie son poids, elle paraissent toutes aussi légères qu'elles le sont en réalité. Encore une égalité, donc.

● Ça vire bien ?

1. Suzuki, Yam, Honda - 2. Suzuki

Les Suzuki sont traditionnellement de bonnes « vireuses ». Cette 250 RM ne fait pas exception : bien calé à l'avant du réservoir, on place très facilement l'avant, particulièrement dans les petits coins vicieux. Facile de recouper les trajectoires avec cette moto courte et maniable. Cependant, Yam et Honda sont du même tonneau que cette Suzuki. La Honda est un régal à balancer, grâce à son centre de gravité placé très bas. L'inertie latérale est réduite à son maximum, la direction légère et précise elle aussi. La Yam s'inscrit également très bien, pourtant, demandant à être forcée un peu plus que la Honda. Dans un style plus ferme et plus rigide que les deux précédentes, la Yam est cependant aussi bonne qu'elles en virages, notamment ceux avec appui. La Kawa est un peu plus haute, moins facile que ses collègues à placer, sans doute du fait d'un angle de fourche assez « ouvert ». La différence est tellement minime qu'il est un peu dur de lui faire perdre un point ici (car en fait, elle vire très correctement, cette KX !), mais il faut bien les départager, ces bécanes !

● Ça tient le parquet ?

1. Yam, Kawa - 2. Honda - 3. Suzuki

Là, on devient sévère. Que l'YZ et la KX soient super-stables, en courbes comme en lignes droites défoncées, cela ne fait aucun doute. L'angle de fourche de la Kawa lui refait gagner le point perdu au test précédent, et la Yam est un rail, comme la 125.

La Honda elle aussi tient super le parquet, sans aucun problème. Mais l'arrière paraît moins sûr, plus « court » que les deux autres, plus indépendant par rapport au reste de la moto. L'YZ et la KX, elles, semblent taillées d'un seul bloc. C'est dur pour la Honda, mais on a dit qu'il fallait départager. Alors, on départage ! La Suzuki, en revanche, c'est net : cette moto tient moins bien son cap que les autres, son cadre paraît moins rigide même si ses suspensions réglées plus souples que les autres (d'origine), ont sans doute une part de responsabilité sur ce coup... Dernière, la Suzuk'.

douces, onctueuses et précises... D'accord, sauf que la boîte de la Yam est cette fois-ci franchement dure, et que cela me revient à l'esprit pour la troisième fois consécutive (présentation au Danemark, puis comparatif 125). La Yam est la seule moto sur laquelle je me sois dit à chaque fois : « Mince, j'ai mal au pied, que ce sélecteur est dur et cette boîte ferme ! ». Les boîtes Yam 83 font des ampoules sur le dessus du pouce gauche, et je ne suis pas le seul à l'avoir remarqué. De plus, le sélecteur est un peu bas d'origine, et si on le remonte, il vient toucher le pignon de sortie de boîte. Un point de perdu.

● Et dans le gras ?

1. Yam - 2. Kawa, Honda, Suzuki

La Yam récupère très vite ici son point perdu au test précédent : à la description du moteur YZ (remplissage, douceur et efficacité à la fois), vous aurez compris que ce moulin avait tout pour s'exprimer à plein dans la boue. C'est le cas. Grâce aussi à une partie-cycle stable, qui ne décroche pas, adhère correctement, transmet à la piste toutes les qualités de ce moteur. Les autres vont bien, mais un poil moins dans la boue. La Honda aurait tout pour bien se comporter, mais est-ce sa puissance un peu violente ? Toujours est-il que le train arrière perd plus facilement son adhérence (notamment latérale) que celui de l'YZ. Un bras oscillant un peu court, peut-être. La Kawa est bien stable, mais sa puissance arrive brutalement, ce qui n'est jamais très bon pour l'adhérence. Et quand elle décroche, elle décroche « lourd », l'arrière est pesant à ramener dans l'axe. Le moteur Suzuki, avec ses montées en régime douces et longues, s'exprimerait mieux s'il n'était monté dans une partie-cycle plutôt baladeuse, qui ne garde pas aussi bien son cap que toutes les autres, c'est indéniable. Mais rien de tout cela n'est bien dangereux, et même si la Yam domine ici, les autres s'en sortent très honorablement.

Ce qu'elles ont dans le ventre, le moteur, quoi

	1. Yamaha	1. Honda	1. Kawa	2. Suzuki
• Le premier coup de kick	1	1	1	1
• Le premier frisson	2	2	1	2
• L'efficacité réelle	1	1	2	2
• Ça baigne dans l'huile ?	2	1	1	1
• Et dans le gras ?	1	2	2	2
• TOTAL	7	7	7	8

Commentaire : Bigre, le classement se resserre ! Trois ex-arquo et un second qui colle au groupe de tête : pas de doute, nous avons là trois super-moteurs. Les japonais maîtrisent à fond le refroidissement liquide et nous proposent aujourd'hui des blocs à la fois super-puissants et ultra dociles, faciles à piloter et efficaces. Yam et Honda se dégagent du lot par leur efficacité et leurs extraordinaires capacités jusqu'aux 3/4 de régime, mais le Kawa les règle toutes sur le plan du brio absolu. Le Suzuki, quoique plus typé que les trois autres, ne s'en laisse pas compter et la différence est trop minime pour qu'on puisse le considérer comme perdant sur ce chapitre.

III. Comment ça passe ? (bref, la partie-cycle)

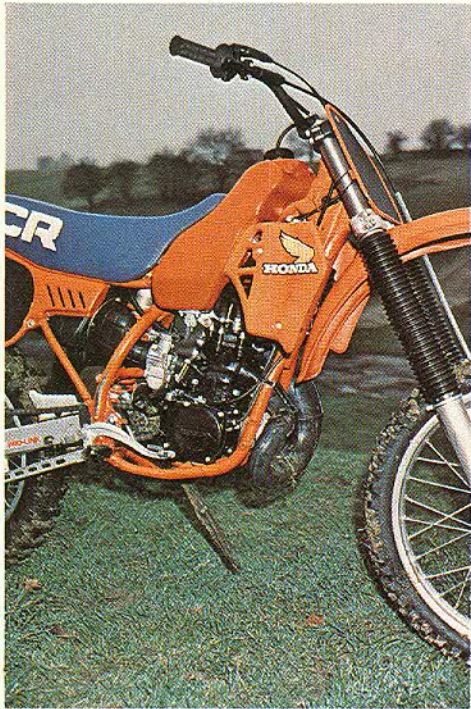
● On est bien dessus ?

1. Yam, Honda, Suzuki, Kawasaki

Egalité absolue. Pourtant ces motos ne se ressemblent pas toutes. Mais nous non plus, on ne se ressemble pas tous ! Disons que chacune de nos quatre prétendantes possède un gabarit moyen, passe-partout. La RM par exemple n'est pas interdite aux « grands » comme sa petite sœur la 125. D'autre part, il n'y a rien, sur aucune autre moto, qui vienne gêner outrageusement (ou même un tout petit peu) la position du pilote, comme le pot par exemple sur la 125 Cagiva. Tout crossman normalement constitué pourra donc



Hakan Carlqvist est venu de Suède pour essayer avec nous la 250 Yamaha YZ « K », une moto qui en vaut la peine ! Battue au « statique » par la Honda moins chère et plus belle, l'YZ se rattrape « sur le terrain », où elle ne craint personne...



● C'est bien suspendu ?
1. Yam, Suzuki, Kawa
2. Honda

La Yam truste les premières places, fussent-elles ex-aequo, comme ici avec la Suzuki et la Kawa. On retrouve chez elle le comportement de la 125, qui avait de même dominé la « partie-cycle » dans notre récent comparatif : fourche extra, suspension sans histoire et surtout sans surprise, confort, R.A.S. Rigidité et douceur à la fois, ce qu'on appelle une progressivité réussie. La Suzuki ne souffre pas en 250 d'une fourche faiblarde comme en 125 : la « 43 mm » est OK, et le Full floater toujours aussi moelleux, confortable et efficace. Réglée très molle d'origine, la RM convient mieux ainsi aux débutants, il faudra l'affermir pour rouler vraiment vite. La Kawa est une excellente surprise : sa fourche est très impressionnante, avalant gloutonnement les trous (au freinage par exemple) et les réceptions de sauts, sans que l'on retrouve jamais ce « flou » qui caractérise la 125. Derrière, l'Uni-track est en gros progrès, il sait se montrer à la fois confortable et efficace dans les trous, et son accord avec la fourche ne pose plus aujourd'hui aucun problème. La Honda, enfin, n'a pas convaincu autant que les autres : certes sa fourche est excellente quoique réglée trop molle d'origine, mais la progressivité du Pro-link ne nous a pas paru irréprochable, et la suspension ne travaillait pas avec suffisamment de moelleux. Possible que tout cela puisse se régler, mais une fois

encore, il faut départager. Bien sûr, le niveau global de ce test est très élevé, et sans commune mesure avec ce qui se faisait il y a à peine deux saisons...

● Les « tremplineuses »
1. Honda, Yam, Kawa
2. Suzuki

Se régale-t-on en saut avec nos petits monstres ? Dans l'ensemble, oui. Les motos sont saines et très stables à l'exception de la Suzuki qui paye cher son manque de rigidité. Avec des motos-FIM à 98 kg, des réservoirs fins et des fourches de 43 mm, il y a là matière à « s'en occuper », en toute sécurité.

● Ça freine ?
1. Kawa, Honda, Yam,
Suzuki

On retrouve le dilemme du comparatif 125 : c'est vrai que le disque Kawa est excellent, super puissant, progressif et agréable au toucher, mais est-ce une raison pour le préférer aux fantastiques tambours Honda, Yam et même Suzuki (malgré l'absence de double came), qui ne nous ont posé aucun problème d'étanchéité dans des conditions pourtant désastreuses, et sont des merveilles de puissance eux aussi ? Non, je n'ai pas le cœur de départager ici.

(Ci-contre, à gauche). Rarement nous avons eu quatre motos aussi semblables pour un comparatif : quatre refroidissements « liquides », quatre monoshocks (Honda « Pro-Link », Suzuki « Floater », Yamaha « monocross », Kawasaki « Uni-trak »), des machines à la pointe de la technologie cross, proches parentes des machines d'usine...

Comment ça passe ?	1. Yamaha	2. Kawa	3. Honda	4. Suzuki
• On est bien dessus ?	1	1	1	1
• C'est lourd ?	1	1	1	1
• Ça vire bien ?	1	2	1	1
• Ça tient le paquet ?	1	1	2	3
• C'est bien suspendu ?	1	1	2	1
• Les « tremplineuses »	1	1	1	2
• Ça freine ?	1	1	1	1
• TOTAL	7	8	9	10

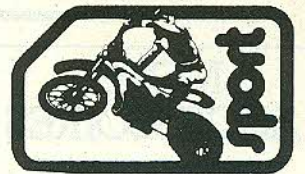
Commentaire : Parcours sans-faute pour la Yam, partie-cycle sans défaut notable pour le pilote moyen. Agréable, stable et maniable, freinant bien, l'YZ 250 n'est pas pourtant aussi évidente d'approche que sa petite sœur 125. La Kawa constitue ici encore une excellente surprise. Avec ce nouvel Uni-trak, les ingénieurs « verts » ont trouvé semble-t-il la solution à leurs problèmes passés. A présent bien équilibrée, de géométrie plus classique, bien servie de plus par une super-fourche, la KX n'a rien à craindre de personne. La Honda suit tout cela de très près, les deux très légers défauts relevés (et qui ne font peut-être qu'un) ne remettant absolument pas en cause l'efficacité de la partie-cycle CR. Enfin la Suzuki clôt le chapitre encore une fois tout près des autres : bien suspendue, maniable, la RM se tortille un peu trop sur des suspensions molles, et cela nuit à la précision de conduite, ce qui l'a pénalisé à plusieurs reprises. Là encore, un réglage aurait pu atténuer le phénomène, et la partie-cycle de la RM peut être qualifiée de très convenable...

Conclusion

Comme vous le savez maintenant, il n'y a pas de « grand total » dans nos comparatifs cross, celui-ci pouvant être interprété — à tort — comme un classement exhaustif des machines en présence. Si l'on ajoute nos trois totaux « statique, moteur, partie-cycle », on s'aperçoit que Honda et Kawasaki (21 pts) devancent d'un chouïa la Yamaha (22 pts). Ce qui confirme le maintien au top-niveau d'une Honda qui depuis déjà deux saisons termine en tête de nos comparatifs 250. Ce qui salue également l'arrivée tant attendue d'une Kawasaki dans le groupe des « stars » du cross ! La nouvelle KX marque un tournant décisif dans l'évolution des « vertes » et constitue la surprise de cet essai. La Yamaha, pénalisée par une ligne qui plaît moins et ne surprend plus, et de surcroît plus chère que la Honda, a marqué le coup au statique. Mais c'est bien elle qui remporte le total « moteur, partie-cycle » ! Voilà pourquoi nous nous méfions du « grand total »... L'YZ est toujours, plus que jamais (et plus que l'an dernier en tout cas), en tête de la catégorie en matière de performances. Enfin la Suzuki (27 pts) apparaît comme la plus typée du lot, presque une européenne au milieu des japonaises. Il faudra s'adapter à sa personnalité, mais une fois cette adaptation réalisée, la RM sera à coup sûr une arme efficace. Reste que l'immobilisme Suzuki en 1983 ne paye pas face au travail permanent des concurrents japonais. Et on ne comprend pas, dès lors, pourquoi la RM est la plus chère du lot...







Fiches techniques

	Honda 250 CR	Yamaha 250 YZ LC	Suzuki 250 RMD	Kawasaki KX 250
MOTEUR				
	Mono 2T refroidi par eau	Mono 2 T refroidi par eau	Monot 2T refroidi par eau	Mono 2T refroidi par eau
Alésage x course ; cylindrée	66 x 72 mm ; 246,3 cm ³	68 x 68 mm ; 246 cm ³	70 x 65 mm ; 246 cm ³	70 x 64,9 mm ; 249 cm ³
Puissance maxi (catalogue)	43 ch à 8 000 tr/mn	47 ch à 8 250 tr/mn	n.c.	43 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi	4m/kg à 7 000 tr/mn	4,23 m/kg à 7 500 tr/mn	n.c.	4,0 m/kg à 6 500 tr/mn
Alimentation	Keihin Ø 36 mm + clapets	Mikuni Ø 38 mm + clapets	Mikuni Ø 38 mm (boisseau plat) + clapets	Keihin Ø 38 mm + clapets
Allumage	électronique CDI	électronique CDI	électronique CDI	électronique CDI
Boîte	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports
PARTIE-CYCLE				
Cadre	simple berceau dédoublé ; arrière démontable	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé	simple berceau dédoublé
Suspension AV	fourche air + huile, Ø 43 mm, déb. 300 mm, amortissement réglable par vis	fourche air + huile, Ø 43 mm, déb. 300 mm, amortissements réglable par vis	fourche air + huile, Ø 43 mm, déb. 285 mm, amortissement réglable par vis	fourche air + huile, Ø 43 mm, déb. 285 mm, amortissement réglable par vis
Suspension AR	monoshock système « Pro/link », amortisseur réglable comp./dét., déb. 305 mm	monoshock système « monocross progressif » amortisseur réglable comp./dét., déb. 320 mm	monoshock système « Full-Floater », amortisseur réglable compression déb. 317 mm	monoshock système « Uni-trak », amortisseur réglable en compression, déb. 305 mm
Roues (freins, pneus)	freins tambour Ø 130 mm (AV double came) ; pneus Bridgestone, jante DID	freins tambour Ø 130 mm (AV double came) ; pneus Dunlop, jantes DID « large »	freins tambour Ø 130 mm AV, 120 mm AR ; pneus Bridgestone	frein AV à disque Ø 210 mm, AR tambour Ø 110 mm ; pneus Dunlop, jantes DID « large »
Longueur x largeur x hauteur	2160 x 845 x 1240 mm	2170 x 850 x 1230 mm	2175 x 840 x 1265 mm	2175 x 830 x 1245 mm
Hauteur de selle	965 mm	960 mm	960 mm	970 mm
Empattement/garde au sol	1480 mm ; 340 mm	1470 mm ; 335 mm	1473 mm ; 372 mm	1465 mm ; 350 mm
Contenance réservoir	7,5 l	8,6 l	7,8 l	9 l
Poids vérifié à sec	98 kg	98 kg	98 kg	98 kg
Prix/disponibilité	17 396 F ttc (+ kit option 700 F) ; immédiate	18 024 F ttc (+ kit option 637 F) ; immédiate	19 523 F ttc ; immédiate	18 216 F ttc ; immédiate
Importateur	Honda France	Sonauto	Ets. Bonnet	Kawasaki Motors France. Belgique : Ets. Vigoni

Merci messieurs !

Nous avons été accueillis comme des rois en Belgique (sauf par la météo, mais ça on s'en doutait avant). La famille Jobé dans son ensemble s'est dévouée sans compter, pour notre confort et notre organisation. L'importateur Kawasaki, M. Vigoni, assisté de deux de ses concessionnaires, nous a fourni la KX, introuvable ailleurs... Luc Steenmans de Motor Fashion (Zwarte arend PVBA, Dorstraat 20, 2090 Strabroek), sponsor d'Eddy Sterckx, distribue les KX pour la fédé officielle belge. J.-P. Claassens de Delta Motor (De Daries 115, 2370 Arendonk) distribue les KX pour les fédés « pirates » BLM et VBM. Que tous deux soient chaudement remerciés, ainsi que Suzuki-Belgique et son concessionnaire Jean Robert, dont le magasin est situé rue de Marchienne, 6418 Gozée. Honda France et Yamaha-Sonauto, représentés par les jeunes, enthousiastes et compétents, Pascal et Jean-Pierre, étaient bien sûr du coup. Quant aux pilotes Georges Jobé, André Malherbe, Hakan Carlqvist, Eddy Sterckx, Jean-Claude Laquaye et Jean-Paul Mingels, qui se sont couverts de boue pour nous — et en plus, dans la joie ! — on n'en finirait pas de les remercier.



Honda 250 CR



Suzuki 250 RM « D »



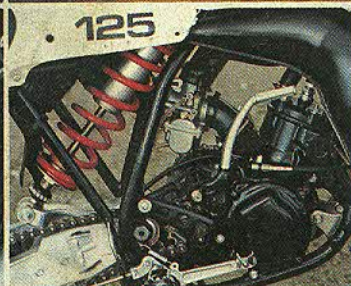
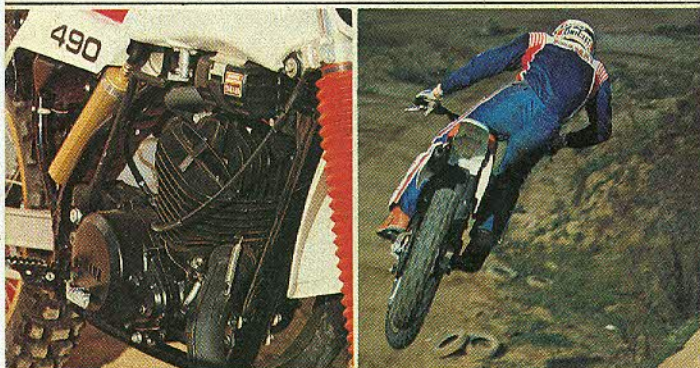
Kawasaki 250 KX



Yamaha 250 YZ « K »

Georges Jobé, aussi beau sur la 250 Suzuki RM « D » de série que sur sa RH usine ! Malheureusement, Suzuki ne montre pas au niveau de la série le dynamisme qu'on attend au vu des succès en GP. Cela dit, la RM reste une valeur sûre...

LES PRIVÉS A LA FÊTE.



Nouveaux cadres, système de refroidissement modifié, moteurs plus souples et plus puissants, nouvelle suspension mono-cross 1983, admission plus performante et induction énergétique, bras oscillant et réservoir redessinés.

Que de nouveautés et d'améliorations techniques dans la conception des nouvelles YAMAHA!

YZ 50, YZ 80 LC, YZ 125 LC, YZ 250 LC et YZ 490. C'est une gamme très complète et les pilotes

YAMAHA vont se trouver à la fête dans tous les championnats de la saison prochaine.

Après une telle moisson de victoires en 1982, 18 titres de champions dans 22 ligues, 3 titres de champion de France sur 5 en motocross, le succès n'endort pas YAMAHA.

Avec de telles armes pour courir, il sera bien difficile de barrer la route à nos pilotes pour qui la course aux diapasons YAMAHA est grande ouverte en 1983.



32 titres de Champion du Monde.
Champion du monde motocross 250cc 81.82.