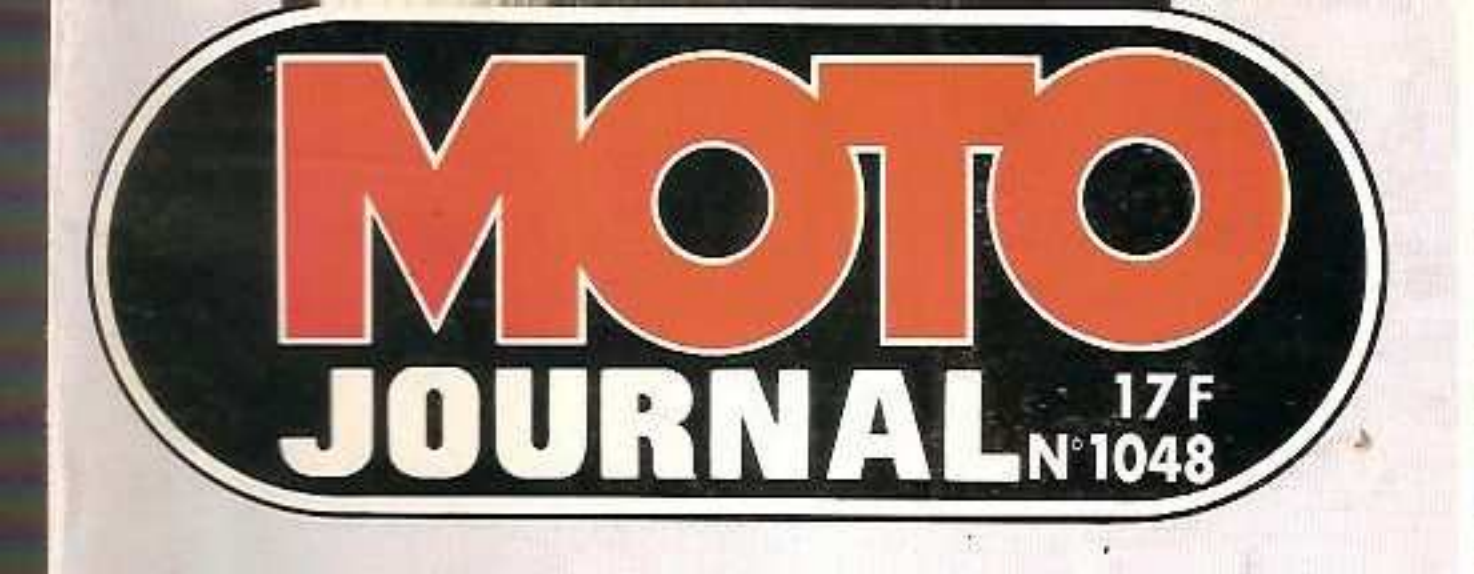


CONTACT

HONDA 250 NSR

CADALORA REPLICA

DOSSIER

SPECIAL EQUIPEMENT

BASIQUE, ROUTIERE, SPORTIVE, COMMENT L'AMELIORER

VITESSE

GRAND PRIX DE FRANCE

13 PAGES D'IMAGES, DE RUMEURS, DE COMMENTAIRES

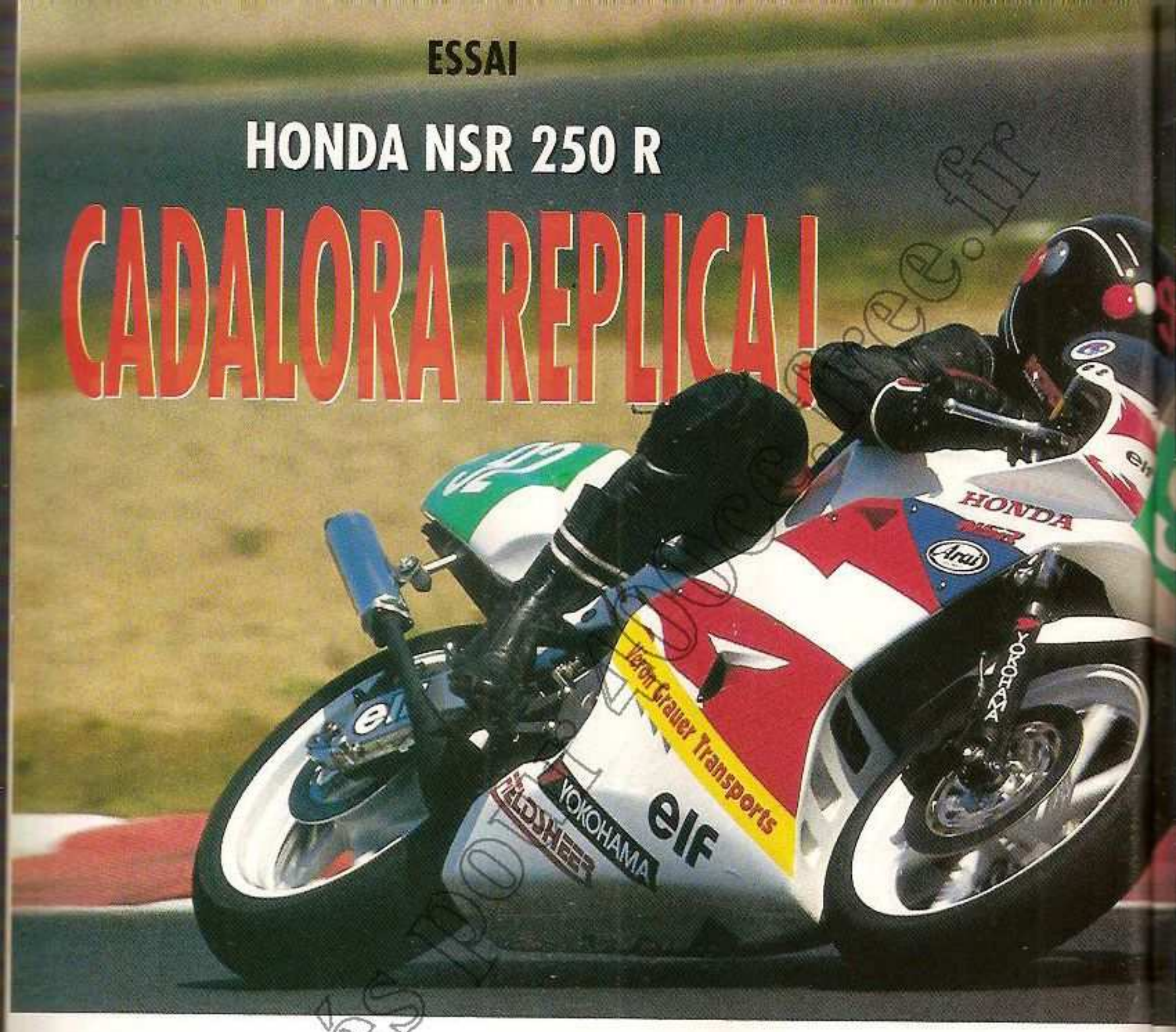
M 2042 - 1048 - 17,00 F

23 JUILLET 1992 - SUISSE 5,30 FS - CANADA 5,25 $
COTE D'IVOIRE 1185F CFA - BELGIQUE 121 FB
ANTILLES, REUNION, GUYANE 25,50 FF

Gamesdoomsday

HONDA NSR 250 R

CADALORA REPLICA !



Invité par Honda Suisse lors de l'épreuve nivernaise du championnat helvétique, j'ai pu essayer en course la Honda NSR 250 R. Dommage que cette débauche technologique soit si onéreuse et décourage Honda France de l'importer car la NSR est un jouet fabuleux au potentiel d'efficacité impressionnant.

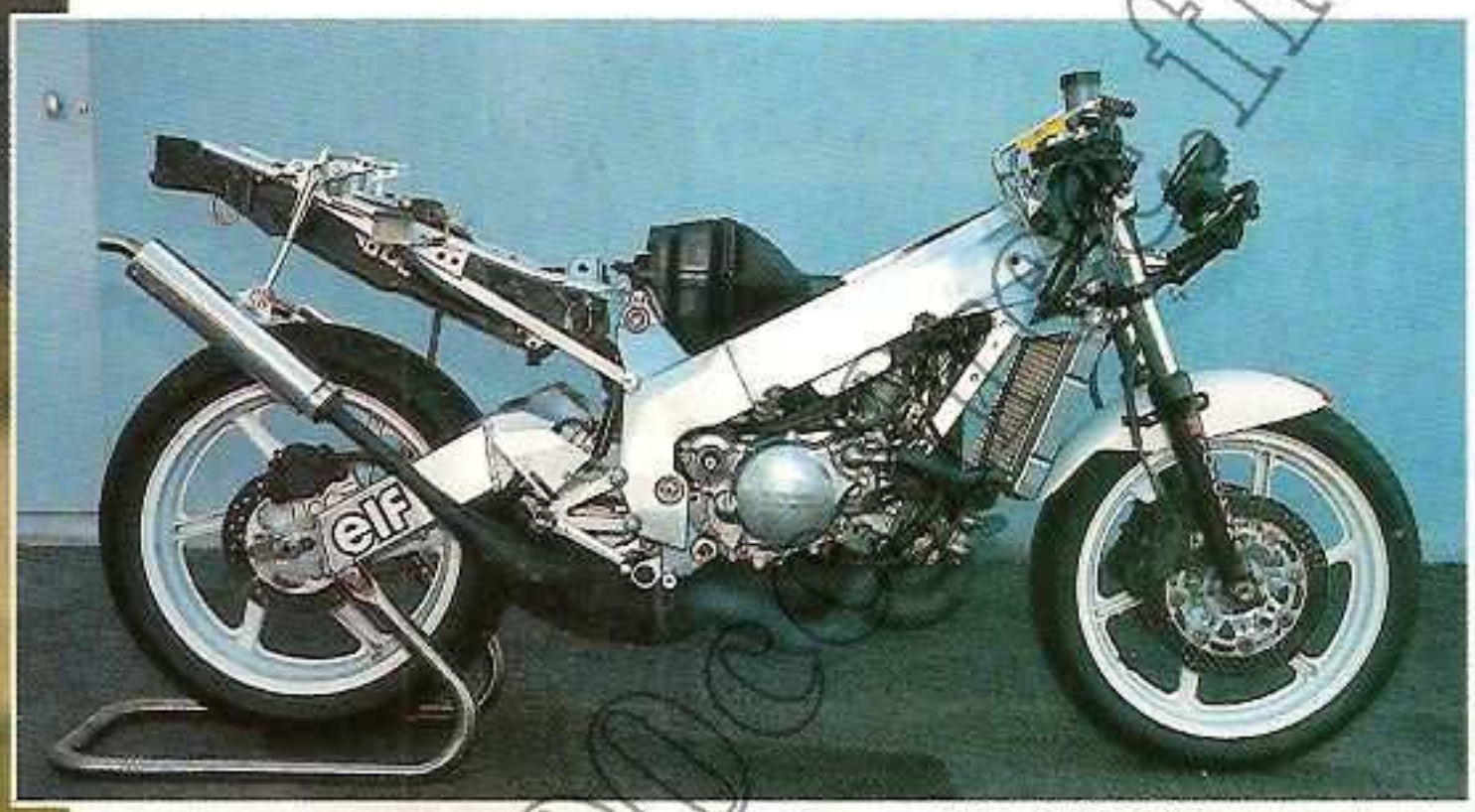
Par Bertrand Sebileau, photos Maurice Bulla.

Au Japon, le créneau de la 250 cm³ super sportive fait l'objet d'une lutte acharnée entre les constructeurs qui surenchérissent à tout va, tant techniquement qu'esthétiquement. Chacun dispose d'un modèle très sophistiqué qui adopte immédiatement les solutions techniques développées en compétition pour aguicher la clientèle. En France, deux importateurs seulement se sont décidés à rentrer ces magnifiques joujoux. Suzuki avec la RGV et Kawasaki avec la KR1. Oui mais voilà, celle qui fait fureur au Japon est la Honda qui reprend la même appellation que la machine de Cadalora dont elle s'inspire. Son architecture tant en moteur qu'en partie-cycle est en effet directement comparable à celle de la NSR de Cadalora qui caracole actuellement en tête des Grands Prix 250 cm³. Comme filiation, on a connu pire !

Pour essayer cette géniale petite sportive, j'ai profité du championnat helvétique et de sa manche courue à Magny-Cours pour chevaucher la seule disponible en Europe, la numéro 92 de Honda Suisse. Il faut vous préciser en effet que cette machine n'est importée qu'en Suisse, au nombre limité de cinquante-deux exemplaires, tous destinés à la compétition (et non homologués pour une utilisation routière) dans le cadre de la Honda Cup, l'équivalent suisse de notre French Cup.

Cada en point de mire

Entre la NSR 250 R "de route" et son modèle de course, il y a plus que des ressemblances. Il s'agit davantage de similitudes tant ces deux machines semblent sorties du même moule. Architecture du châssis aluminium et du moteur bicylindre en V, solutions techniques employées, matériaux utilisés, forme et dimension du bras



Toute nue, la Honda NSR 250 R reste superbe. Appréciez le généreux bras oscillant "banane" et le cadre alu qui calque au plus près celui de la version course. Le bicylindre deux-temps en V à 90° qui découle directement du moteur de course puisqu'on retrouve des carters identiques ainsi qu'une boîte de vitesses à cassette, hérite d'une gestion électronique de type PGM III qui commande l'allumage et les valves d'échappement, mais qui gère aussi la carburation en fonction de multiples paramètres comme la position ou la vitesse d'ouverture des boisseaux, le régime moteur, la position des guillotines d'échappement ainsi que le rapport de vitesse engagé. Cette débauche de technologie concourt à l'agrément et à l'efficacité fabuleuse de cette moto.

NSR 250 R d'origine hormis l'habillage composite et la suppression des éléments routiers imposés par l'utilisation piste et la version compétition-client, celle d'A. Bosshard - qui est en tête du championnat élite 250 cm³ et qui est un des représentants suisses en Grand Prix - derrière elle. Plus que des ressemblances, on peut parler de similitudes tant l'architecture de ces machines est comparable. Si la compé-client semble plus ramassée sur l'avant, c'est essentiellement dû à sa béquille arrière plus haute.

HONDA CUP NSR 250 R 1992

Jean-Pierre Gantener, le responsable promotion de Honda Suisse et organisateur de la Honda Cup, peut être fier des résultats de son travail. Le premier point positif concerne l'effort consenti par Honda Suisse et les différents annonceurs de la coupe pour restreindre le coût global de participation. En effet, pour 12 500 francs suisses soit approximativement 47 500 F, vous avez la Honda NSR 250 R, les combinaison/bottes/gants Fieldsheer, le casque Arai et l'inscription aux dix courses. Pas mal non? Ensuite, le lauréat se voit attribuer une RS 250 R d'une valeur de 35 000 francs suisses, soit environ 133 000 F, le dauphin 38 000 F à valoir sur l'achat d'une RS 125 ou 250, 19 000 F pour la troisième etc. Enfin, pour clôturer le chapitre récompenses, le premier de chaque épreuve reçoit 1900 F, le deuxième 1 140 F, le troisième 760 F tandis que le plus rapide en course hérite d'un train de pneus Yokohama et le plus rapide en essai, de cinq litres d'huile Elf.

Vous comprendrez donc aisément que la bagarre sur la piste soit intense et, que les six courses déjà courues ont consacré six pilotes différents sur la plus haute marche du podium. Objectifs atteints donc pour JP Gantener avec ce championnat de promotion on ne peut plus ouvert, on ne peut plus formateur et dont sa réussite fait l'unanimité. Bravo !

La Honda NSR 250 R est au Japon, la plus prisée des "street racers". Après essai dans le cadre du championnat suisse, la NSR n'étant pas homologuée en Europe pour un usage routier, on comprend tout à fait l'engouement des Japonais !

oscillant, disposition des éléments, design de l'habillage, électronique de bord... Pas de doute, la NSR ne diffère du modèle de course que par les exigences de la fabrication en grande série et par celles de l'utilisation routière. Cela en fait une version adoucie de la compé-client qui gagne beaucoup en facilité sans trop perdre en efficacité ! La position de conduite est typée Honda mais reste plus classique que celle de la RC 30, l'assise étant moins sur l'avant.

L'ergonomie est parfaitement étudiée et l'on se sent instantanément à l'aise aux commandes. Légère, la Honda se manie comme un vélo. Boîte de vitesses et

FICHE TECHNIQUE

Modèle	Honda NSR 250 R
MOTEUR	
Type	bicylindre 2 temps en V à 90°, refroidissement par eau
Distribution	admission à clapets carbone dans le carter, valve à commande électronique à l'échappement
Cylindrée	249,6 cm³
Alésage	54 mm
Course	54,5 mm
Puissance maxi	52 ch à 11 000 tr/mn
Puissance maxi	12 000 tr/mn
Couple maxi	3,7 m/kg à 8 500 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs à guillotines
Lubrification	par graissage séparé
Mise en route	par kick
TRANSMISSIONS	
Embrayage	multidisque en bain d'huile à commande mécanique
Transmission primaire	rapport 2,360
Boîte de vitesses	à 6 rapports
1re	(2,846) 41,8 %
2e	(2,000) 59,5 %
3e	(1,578) 75,4 %
4e	(1,333) 89,3 %
5e	(1,190) 91,0 %
6e	(1,083) 100 %
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques, rapport 2,666
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	
Générateur	alternateur
Allumage	électronique système PGM III
Eclairage	H 4 60/55 W
PARTIE-CYCLE	
Carrosserie	carénage intégral, selle biplace
Cadre	double longeron supérieur en caisson aluminium
Direction	sur roulements
Angle de chasse/chasse	23°15'/87 mm
Suspension avant	fourche télescopique hydraulique à cartouche
Suspension arrière	bras oscillant en alu type banane, mono-amortisseur type Prolink
Frein avant	double disque ∅ 280 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	simple disque ∅ 220 mm, étrier à double pistons
Roues	en aluminium coulé à 6 branches
Pneus	AV : 110/70 R 17 ; AR : 150/60 R 17
DIMENSIONS ET POIDS	
Empattement	1 340 mm
Essence	16 litres
Poids à sec (usine)	151 kg

La même, strictement d'origine, annoncée pour 52 chevaux et 151 kilos. Le bras oscillant alu déjà largement dimensionné, dispose du côté gauche d'un important renfort supérieur, tandis que l'on peut voir le soin apporté au refroidissement avec les nombreuses ouïes de captation ou d'évacuation d'air sur le flanc de carénage.

embrayage impeccables, moteur à la fois canonesque et doux, freinage super efficace, la NSR se montre très vite aussi réjouissante que performante d'autant que les pneumatiques Bridgestone qui la chaussent s'avèrent très accrocheurs. Seul, un très léger dribling de la roue avant quand on stabilise la machine sur l'angle en entrée de courbe vient assombrir un tableau idyllique que ni la vérification de l'équilibrage de roue, ni les réglages de fourche ne résorberont. Le feeling de la limite et la précision de guidage demeurent néanmoins parfaits. Mais hormis ce détail qui n'a d'autre conséquence que de vous obliger à réaccélérer plus tôt pour reporter l'appui sur l'arrière et soulager ainsi la gomme avant martyrisée, la Honda est rare de perfection. Rigide, équilibrée et légère, regroupant tous les atouts de ses rivales sans posséder leurs défauts... Sûr qu'on tient l'aspi de Cadalora avec cette petite bombe. Après deux séances chrono qui me permettent de régler la moto, essentiellement en démultiplication finale, je suis loin sur la grille, en vingt-huitième position, mon modèle de 1991 n'étant, semble-t-il, pas tout à fait au même niveau de performance que les machines de 1992. "Et puis, ch'est qu'ils ne chôment pâs les chuiches de devânt". Bien décidé à ne pas me laisser faire, j'attaque fort après un départ moyen. Graduellement, je sollicite davantage la machine qui répond génialement et reste parfaitement saine et docile. Je grapille des places jusqu'à me retrouver en tête de la deuxième vague, derrière un paquet compact ayant eu le temps de prendre le large. Sans aspi, impossible de les rejoindre. Heureusement, après deux tours sans parvenir à réduire l'écart, un concurrent rapide qui remonte de loin, me passe et, dans son sillage, me permet de ramarrer le peloton de tête qui entre-temps, s'est hélas effiloché. Je dépasse encore quelques rivaux et termine treizième, content de ma course comme si j'avais gagné. Il faut dire que je me suis donné et que la machine s'est livrée, sans vice et sans vicissitudes. Un régal... quand on y a goûté...

Hélas donc, cette machine n'est pas importée, son coût étant jugé trop élevé par Honda France, puisque estimé équivalent à celui de la VFR 400 RR commercialisée à 59 000 F. Effectivement, c'est un peu cher, mais quel dommage eut égard aux qualités de l'engin. Veinards de Suisses de pouvoir s'arsouiller sur ces Cadalora Replicas. Certes, il nous reste ses rivales, la Kawasaki KR1 et la Suzuki RGV pour s'éclater. Mais quand on a goûté à la Honda... BS.

CHAMPIONNAT OUTDOOR

Si les Suisses ont la chance de pouvoir rouler sur la Honda NSR 250 R dans le cadre de la Honda Cup intégrée au championnat suisse, en revanche, ils n'ont pas la même veine en ce qui concerne les circuits puisqu'ils n'en n'ont qu'un, celui de Lignières où se disputera la finale en l'occurrence. De ce fait, ce championnat regroupant les catégories 125 et 250 élite, side-car et Superbike qui correspondent à notre championnat Open, la Honda Cup NSR 92 et la coupe 125 Aprilia, s'expatrie sur divers circuits européens. Avec cinq épreuves disputées à Lédenon, Magny-Cours, Carole, Dijon et le Castellet, la France est la première terre d'asile devant l'Italie avec Monza et Varano, la Hollande avec Most et l'Autriche avec Zeltweg.

Avec la Honda NSR 250 R, on a Cadalora en ligne de mire tant cette petite bombe s'avère efficace et plaisante à piloter. Seuls les impératifs de la grande série et de l'utilisation routière ont assagi cette Replica très proche de la version compétition-client. Stabilité, agilité et précision, freinage et moteur doux et puissants, il est difficile de lui trouver des défauts.

Scan moto 125