# HONDA 250 NX

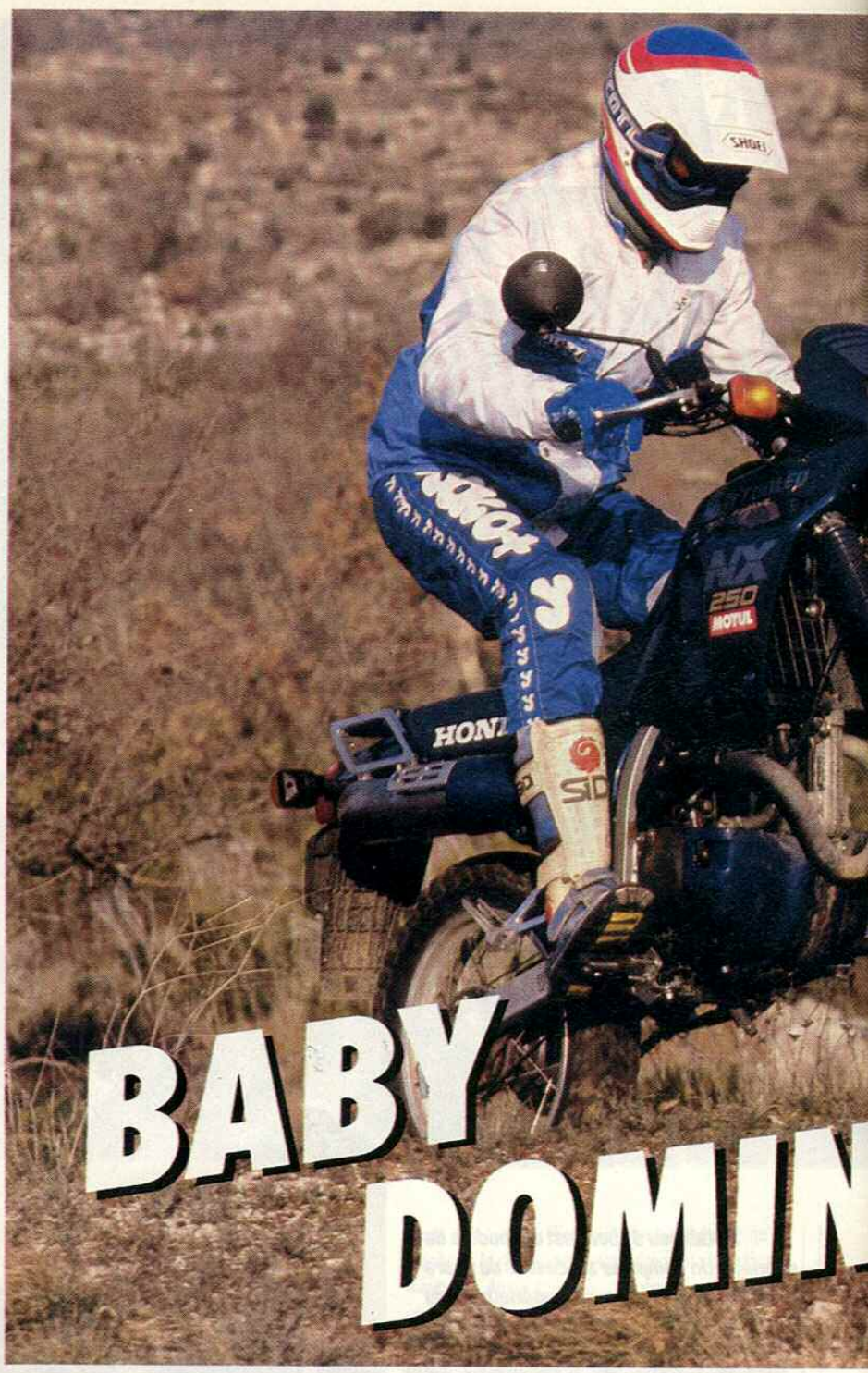
**La nouvelle gamme monocylindre Honda, baptisée NX, a tout d'abord été pensée et conçue pour le marché américain. C'est un événement car jusqu'alors les trails étaient voués au marché européen et plus particulièrement à la France et à l'Italie.**

Christian Lacombe

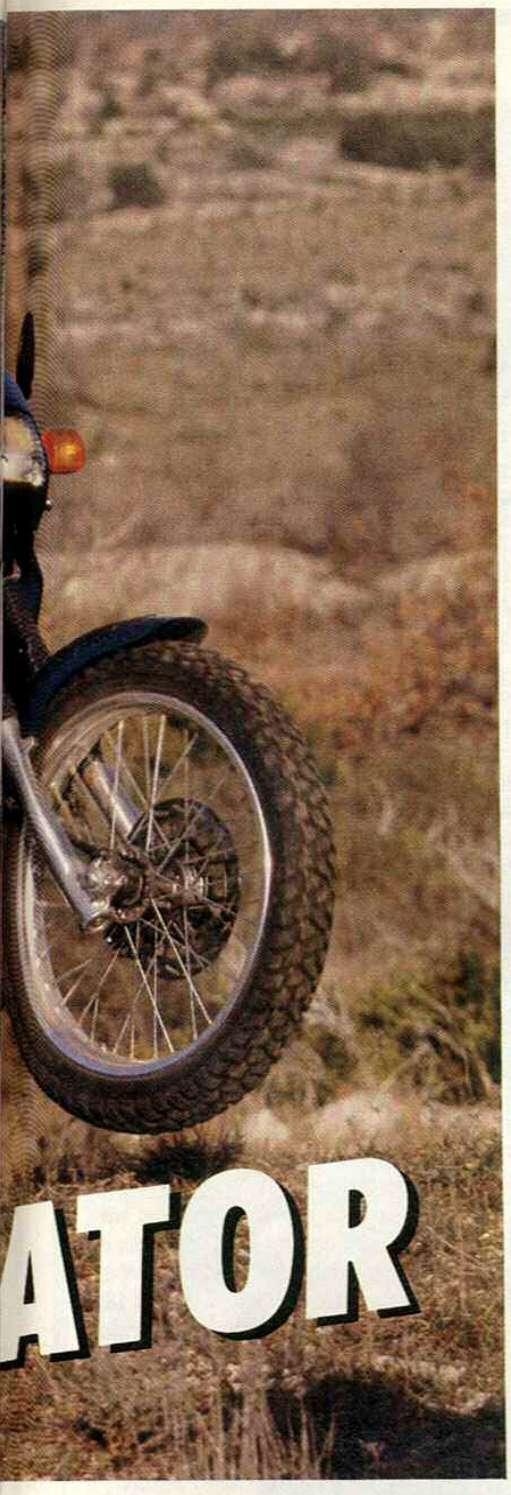
Pour séduire les Ricains la gamme NX qui existe là-bas en 125, 250 et 650 cm³ a adopté un look élégant grâce à une livrée de couleur claire voir pastel. C'est que les NX (surtout les 125 et 250) s'adressent en priorité à une clientèle féminine. Pour « Monsieur » la 650 est plus adaptée. Cette même 650 qui en Europe gagne en agressivité par une couleur rouge et un ostensible sigle Dominator. La NX 250, sorte de Baby Dominator dans ses proportions, est un modèle de facilité d'utilisation. Par là elle convient à une clientèle néophyte. Au Japon, déjà, les motardes en raffolent mais comment la situer sur le marché Français ?

## Petite 250 ou grosse 125 ?

Il est probable que la NX 250 ne serait pas ici si Yamaha n'avait pas sorti sa 250 TDR. L'annonce de ce nouveau concept moto (un de plus pour Yamaha) a fait réagir le commercial de chez Honda qui a choisi dans la gamme 88 ce qui semblait correspondre le mieux à la TDR. Mais ne nous trompons pas, la NX n'a rien à voir avec la TDR, il lui manque 30 ch et sa petitesse limite par la taille le nombre de ses utilisateurs. Un grand pilote aura tendance à se cogner les genoux dans le guidon mais jusqu'à 1,72 on s'y installe correctement. Bien entendu elle est sur mesure pour les petits pilotes. Dans l'esprit c'est plus un trail qu'un fun bike. La roue avant de 19 pouces n'est pas un signe distinctif puisqu'elle devrait se généraliser sur tous les trails d'ici peu. La NX est vraiment une mini Dominator et pas seulement esthétiquement. Elle présente, toutes proportions



***Adieu le kick, place au démarreur électrique avec, comme sur la Dominator, un nouveau système de décompresseur très efficace qui réduit de 30 % l'effort à produire par le démarreur. Le nouvel allumage CDI concourt aussi à améliorer les démarrages moteur.***




***La NX 250 a une hauteur de selle rabaissée par rapport à la XLR 250 R. Sa fourche débat sur 220 mm et le Delta Pro-link est emprunté à la gamme cross ainsi que le frein avant à disque. Le freinage est parfaitement à la hauteur des performances qui sont par ailleurs modestes.***

gardées, la même vivacité moteur et son comportement en partie-cycle offre la même sécurité d'utilisation. Au premier contact la NX 250 surprend par son agilité et sa vivacité à tel point qu'on se croirait sur une 125 cm³. D'ailleurs la NX a presque les mensurations d'un 125 trail et un poids très approchant. 118 kg à sec pour 26 ch c'est le rapport poids/puissance d'une super 125 avec en prime les agréments du moteur 4 temps.

## Futur gromono ?

Sur route tournicotante la NX est d'une efficacité redoutable pour ceux qui ont l'attaque et dans ces conditions une TDR ne lui collera pas un boulevard.

Son pilote devra attendre les courbes et les bouts droits pour faire parler la puissance. Alors la NX avouera son handicap, un moteur trop sage. Ce nouveau mono 4 temps semble bridé quelque part, peut-être pour satisfaire à l'image cool de cette machine (n'oublions pas qu'elle vise une clientèle féminine aux USA et au Japon), mais nous, on souhaiterait 10 ch de mieux ce qui ne devrait pas poser un problème technique vu l'architecture très évoluée de ce moteur qui, soit-dit en passant, est proche de celle du KLR 250 Kawasaki. Cette mécanique n'a plus rien à voir avec les monos existants dans la marque. La culasse renferme deux ACT qui attaquent directement les queues de soupapes dont le jeu se règle au moyen de pastilles d'épaisseur. Le refroidissement à eau se prolonge jusqu'aux sièges de soupapes (4 soupapes) afin de les refroidir de façon uniforme ce qui réduit l'usure des sièges et du coup espace la fréquence des réglages. La chambre de combustion est du type « en toit » et non plus hémisphérique comme sur les moteurs RFVC. Les conduits d'admission sont plus directs pour un meilleur remplissage. Le traitement Nikasil du cylindre réduit son poids tout en améliorant le rendement thermique. Le refroidissement de ce moteur est particulièrement soigné ce qui permet par ailleurs de réduire l'épaisseur de certaines pièces comme le piston d'où un gain de poids (d'environ 10 %) et un poids réduit du piston qui entraîne à son tour une diminution du poids de nombreuses pièces mobiles ce qui limite les pertes de puissance provoquées par les frictions mécaniques.

Bref ce nouveau moteur qui ne pèse que 32 kg pourrait bien préfigurer les monos des années 90. Chez Honda le quart-de-litre sert souvent de base à l'élaboration de toute une gamme.

## Chasse aux grammes

Dans l'élaboration de la NX 250 la chasse aux grammes n'est pas seulement centrée sur le moteur.

La partie cycle recèle quelques astuces comme le cadre simple berceau interrompu réalisé en tôle emboutie et le silencieux d'échappement qui sert d'élément porteur à la selle. D'autre part des biellettes en duralium pour l'articulation de l'amortisseur arrière contribuent à la réduction du poids global.

Cette suspension est dans son épure identique à celle de la Dominator et de l'Africa twin (Delta pro-link).

Son efficacité est étonnante malgré un amortissement faiblard et en tout terrain la NX 250 se comporte remarquablement bien et fait regretter que la forme des guidons se soient pas adaptée.

La NX 250 cherche sa voie. Cette très jolie petite machine ne concurrence pas la TDR Yam. La NX affiche de réelles qualités trail (très à l'aise sur petite route et en tout terrain).

On l'appréciera aussi beaucoup en ville. Une moto facile qui fera le bonheur des débutants et sera un très agréable engin de tous les jours pour les autres.

C.L.

### FICHE TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| **Modèle :** | HONDA 250 NX |
| **MOTEUR** | |
| **Type :** | monocylindre 4 temps refroidi par eau |
| **Distribution :** | double ACT, 4 soupapes |
| **Cylindrée :** | 239 cm³ |
| **Alésage x course :** | 68,5 x 64,8 mm |
| **Rapport volumétrique :** | 11 à 1 |
| **Puissance maxi :** | 26 ch |
| **Régime maxi :** | 8 500 tr/mn |
| **Couple maxi :** | 2,4 kg/m à 7 000 tr/mn |
| **Alimentation :** | un carbu de 32 mm de diamètre |
| **Lubrification :** | carter humide |
| **Mise en route :** | démarreur électrique |
| **TRANSMISSION** | |
| **Transmission primaire :** | pignons à taille droite |
| **Embrayage :** | multidisque dans bain d'huile |
| **Boîte de vitesses :** | 6 rapports |
| **Transmission secondaire :** | chaîne à joints toriques |
| **EQUIPEMENT ELECTRIQUE** | |
| **Générateur :** | alternateur |
| **Batterie :** | 12 V |
| **Allumage :** | électronique CDI |
| **Projecteur :** | iode |
| **PARTIE-CYCLE** | |
| **Carrosserie :** | carénage fixé au cadre |
| **Cadre :** | simple berceau intérrompu |
| **Suspension avant :** | téléhydraulique, 37 mm de diamètre, débattement 220 mm |
| **Suspension arrière :** | Delta Pro Link, débattement 200 mm |
| **Frein avant :** | simple disque, étrier double piston |
| **Frein arrière :** | tambour |
| **Roue :** | 19 AV et 16 AR |
| **Pneus :** | 90/100 - 19 à l'AV et 120/90 - 16 à l'AR |
| **CAPACITES** | |
| **Essence :** | 9 litres |
| **DIMENSIONS ET POIDS** | |
| **Hauteur de selle :** | 820 mm |
| **Empattement :** | 1 350 mm |
| **Poids à sec (usine) :** | 118 kg |

### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

| **Marque** | **HONDA** | |
|---|---|---|
| **Modèle** | **250 NX** | **600 SHADOW** |
| **Prix clés en main** | 24 163 F | 37 410 F |
| **Disponibilité** | avril 88 | mi-mars 88 |
| **Coloris** | bleu turquoise, rouge | bleu foncé, rouge foncé |
| **Garantie** | 1 an, pièces et M.O. kilométrage illimité | 1 an, pièces et M.O., 2 ans sur moteur-transmission |
| **Adresse :** | Honda-France, BP 46, 77312 Marne-la-Vallée, Cedex 02 | |