EN DIRECT DU JAPON

LES 250 JOUENT LES STARS

Une Yamaha 250 TZR qui se prend pour une TZ compé-client et une Kawasaki KDX 200 SR encore plus orientée vers l'enduro que l'actuel KMX, sont les deux nouveautés les plus excitantes de ce début d'année.

Par E.Maurice et B. Thiébault.

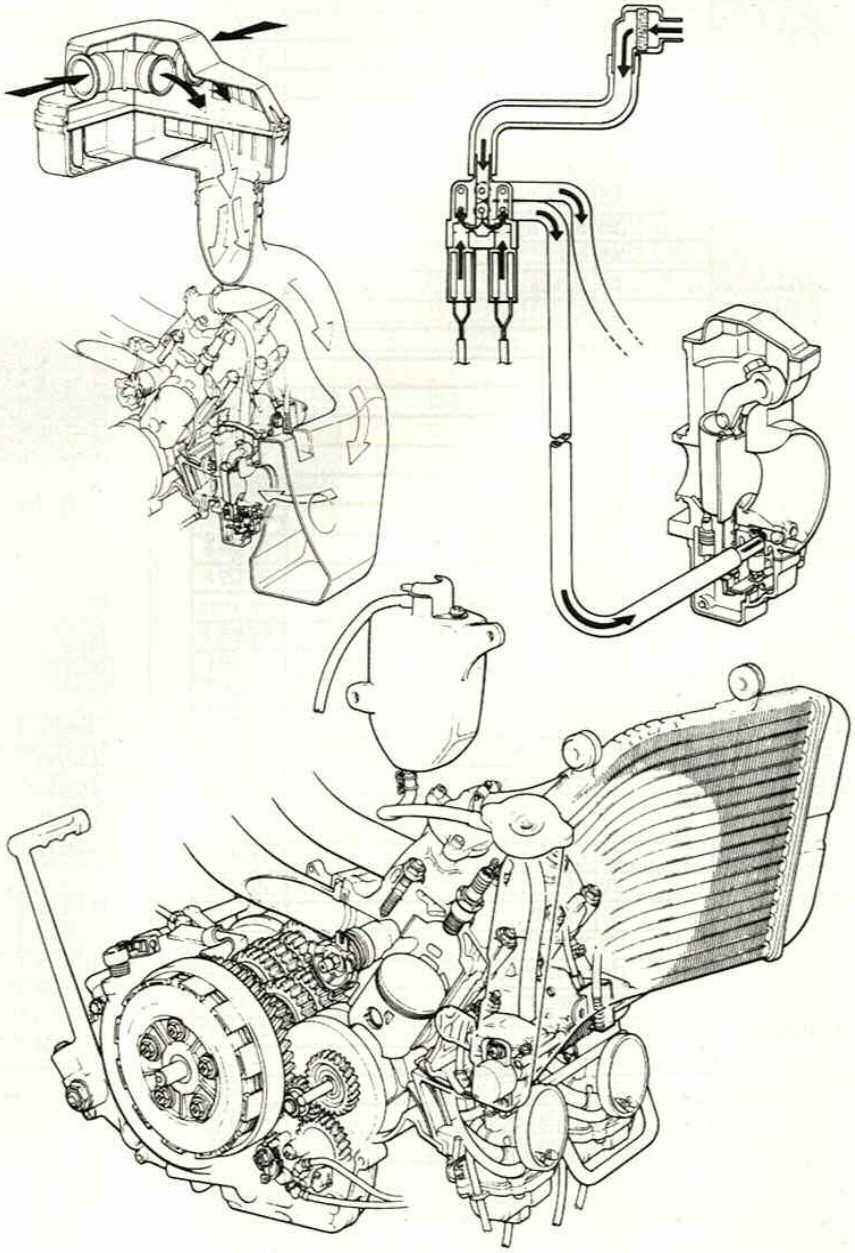
Après les nouveautés de l'automne à vocation mondiale, les constructeurs japonais dévoilent aujourd'hui leurs produits à usage interne. Un joli paquet-cadeau bourré de friandises au parfum typiquement nippon. On sait que nos homologues motards aux yeux bridés font une grosse consommation de 250 et 400 cm^3 ultra sportives, les machines de cylindrée supérieure leur étant quasiment inaccessibles. La nouvelle Yamaha 250 TZR et la Kawasaki KDX 200 SR représentent à nos yeux les deux modèles les plus intéressants pour la simple et bonne raison qu'on peut logiquement espérer les voir arriver chez nous dès l'année prochaine. Deux modèles qui confirment la double orientation actuelle des petites cylindrées, avec la tendance GP Réplica d'une part et le style trail endurisant de l'autre.

YAMAHA TZR 250 : échappée du service course

L'arrivée des Suzuki RGV, Kawasaki KR1 et Honda NSR a passablement démodé la Yamaha TZR. Normal. Avec ce genre de machines qui tirent leur inspiration de la compétition c'est toujours le dernier venu qui prend l'avantage sur les autres. Escalade des moyens, surenchère technique, ces deux et demi vivent au même train que les vraies motos de course. La nouvelle TZR nous en apporte une nouvelle fois la preuve en poussant à un niveau jamais atteint le mimétisme avec la TZ 250 de GP. Elle en a repris l'habillage, ce qui est assez facile à faire, mais aussi la conception du cadre et l'architecture mécanique.

Superbe ce cadre. C'est lui qui attire immédiatement le regard. Il s'agit d'un Deltabox en alu aux caissons généreux prolongé à l'arrière par un support de selle démontable. Le dessin de ce cadre et la conception des carters moteur ont permis de se passer de berceaux inférieurs. Au chapitre suspensions, outre la solide fourche dotée de tubes de 41 mm de diamètre, on trouve à l'arrière un bras oscillant généreusement renforcé dans sa partie-inférieure. L'unique combiné est réglable en pré-charge du ressort et en détente hydraulique. La TZR hérite de roues en alliage à trois branches en 17'' de diamètre à l'avant et 18'' à l'arrière. Mais le plus intéressant est la largeur de ces jantes : 3,00'' pour l'avant et 4,00'' pour l'arrière, ce qui permet de chausser des pneus aux dimensions sympathiques pour une 250, 110/70 AV et 140/60 AR. Le freinage est assuré par un double disque de

Le débit du circuit d'air dans les carbus est contrôlé par un dispositif électronique qui prend en compte le régime moteur et l'ouverture des boisseaux. Il s'agit d'une transposition du principe des gicleurs de pointe « électriques » développés sur la moto de Ruggia en GP l'an dernier.



Le moteur n'a plus rien à voir avec l'actuel twin. L'admission qui s'effectue par l'avant débouche dans le carter via des boîtes à clapets. Le système YPVS à l'échappement a bien entendu été conservé.

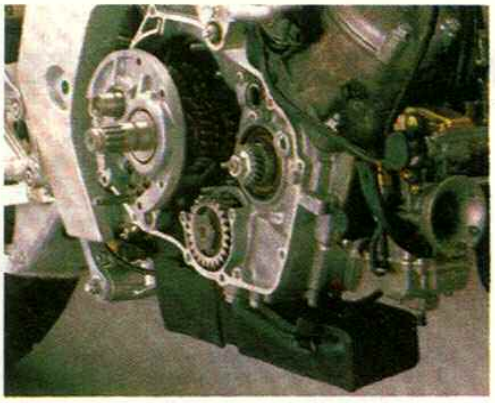
La 250 TZR est encore plus belle déshabillée. Le cadre rappelle beaucoup celui des 500 YZR de GP. Les échappements sont doublés de tôle d'inox.

290 mm et des étriers 4 pistons à l'avant et une petite galette de 210 mm à l'arrière. L'étrier est ancré au cadre par une biellette qui assure un léger effet anti-ruade. Généreusement dimensionnée, cette partie-cycle privilégie manifestement la rigidité et cela se traduit par un poids en légère hausse par rapport à l'actuelle TZR : 136 kilos à sec contre 128.

Tout retourné

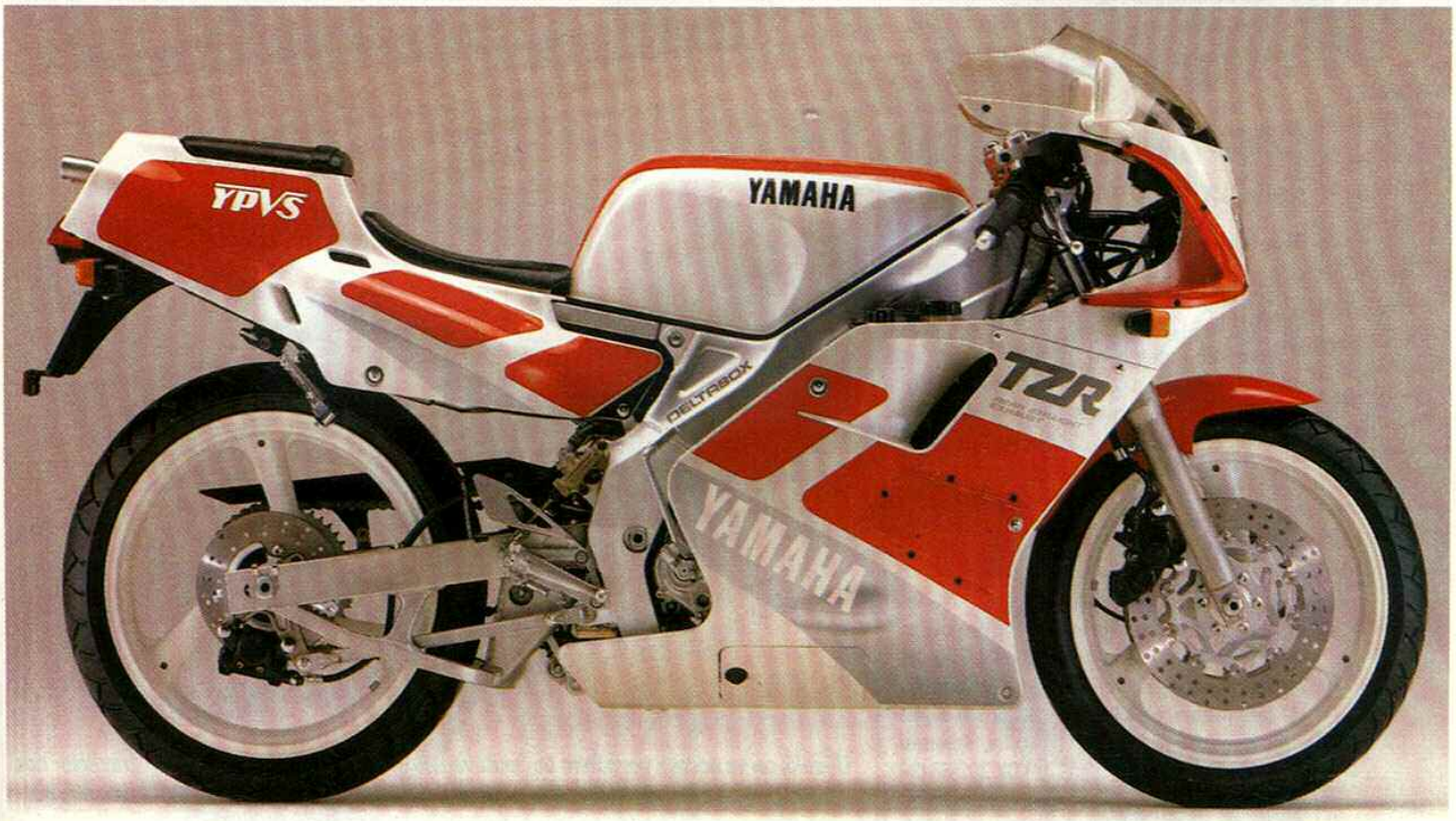
Le moteur rompt définitivement avec le twin parallèle inauguré sur la RDLC et qui n'a cessé d'évoluer jusqu'au 250 TZR. Le nouveau groupe n'a rien gardé de l'ancien et dérive en droite ligne du TZ né en 88. Sa caractéristique la plus spectaculaire réside dans le retournement des cylindres qui débouche sur une implantation inhabituelle de l'admission et de l'échappement. Cette disposition permet l'utilisation d'échappements très rectilignes favorisant en principe la sortie des gaz brûlés et en conséquence l'admission des gaz frais. Il en résulte selon les responsables de Yamaha une réponse améliorée à mi-régime ainsi qu'une plage d'utilisation plus généreuse. L'alimentation est confiée à des carburateurs de type TM sur lesquels le débit d'air est contrôlé électroniquement en fonction du régime moteur et de la position des boisseaux. Le système YPVS à l'échappement est lui aussi commandé électroniquement tandis que l'allumage CDI comporte un contrôle cartographique de l'avance.

Pour éliminer les vibrations primaires, le moteur renferme un petit arbre d'équilibrage qui tourne en sens inverse du vilebrequin. La boîte de vitesses à « tiroir » constitue une innovation supplémentaire



La boîte de vitesses s'extrait latéralement, les deux trains de pignons restant solidaires du petit carter.

La nouvelle Yamaha TZR 250 a été calquée sur la TZ compé-client 88. Une machine excitante qui marque une nouvelle étape dans la bagarre que se livrent les Japonais dans ce créneau des 250 Replica.



puisqu'il s'agit d'un raffinement réservé jusque là aux machines de compétition. Cette boîte rapidement démontable permet de modifier l'étagement des rapports en jouant sur des choix de pignons ce qui s'avère du plus haut intérêt dans l'optique d'une utilisation en circuit. Cette boîte, à six rapports cela va de soi, est lubrifiée sous pression.

Patience...

Superbe, la nouvelle 250 TZR sera réservée dans un premier temps au seul marché intérieur japonais. Mais il ne fait guère de doute qu'elle arrivera ensuite en Europe histoire de redorer le blason de la marque face aux Suzuki RGV et Kawasaki KR1. Elle devrait être disponible en France au début de l'année prochaine. Cela nous fait douze mois à attendre, juste le temps d'économiser les 38 000 ou 40 000 francs qu'il en coûtera pour en devenir propriétaire.

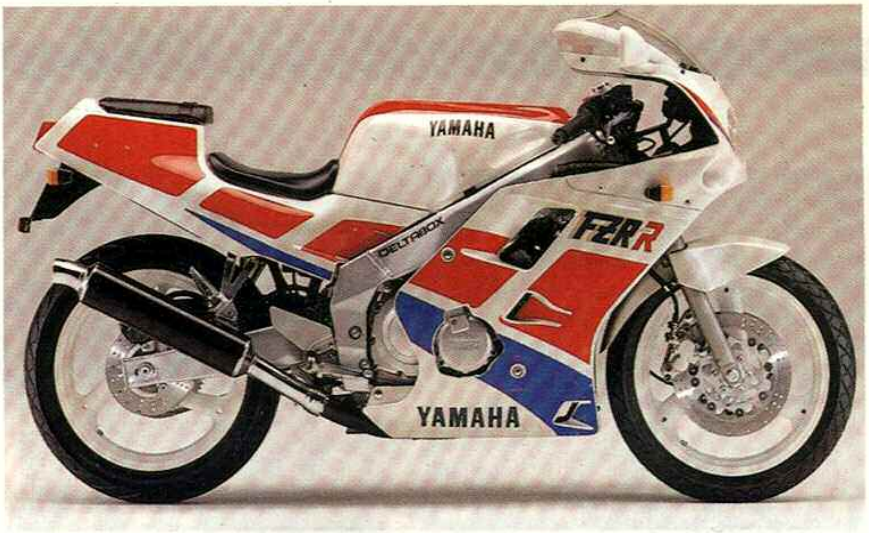
Suzuki sort coup sur coup deux petites GSX/R, la 250 et la 400. Animées par des quatre cylindres refroidis par eau, elles exploitent le même filon que leurs grandes soeurs 750 et 1100 et sont construites avec le même souci de qualité.

Kawasaki KDX 200 SR : l'enduro de tous les jours

Décidément, les Japs sont bel et bien « piqués enduro ». Honda a défriché le concept « trail sportif » extrapolé des machines de cross en préparant sa CRM 125 (que l'on attend toujours, d'ailleurs...) puis la version 250 aperçue au Japon mais hélas pas prévue sur les étals de notre marché national. Suzuki a poussé le bouchon encore plus loin en présentant la 250 RMX, une vrai machine d'enduro sur base de RM cross et non un trail, aussi sportif soit-il.

35 chevaux et 107 kilos

Kawasaki rajeunit sa gamme en tapant à tous les échelons. D'un coté, le constructeur vert propose un modèle purement enduro dénommé KDX 200 (les spécialistes ont déjà dévoré l'essai *Moto Crampons* de cette machine dans le N°47) puisant son origine dans la gamme cross KX. D'un autre, Kawasaki propose un véritable trail sportif, la KDX 200 SR (SR pourquoi ? pour *Street Regular* peut-être), qui s'impose déjà comme concurrente directe des Honda



Nouvelle aussi, la Yamaha FZR 250 qui ressemble beaucoup à la nouvelle FZR 600. Son petit quatre cylindres refroidi par eau fournit les 45 chevaux légaux au régime incroyable de 16 000 tours. Le cadre Deltabox est réalisé en aluminium et son poids à sec dépasse à peine 140 kilos.

Désolé, on va encore vous faire baver devant un engin qui ne risque guère de traverser nos frontières... La Honda XLR 250 R, petit trail 4 Temps bien tranquille de 28 canassons qui entre hélas en concurrence avec la 250 NX, importée, elle...

Suzuki France possède un modèle de la 250 RMX venue tout droit des USA et tente par tous les moyens de la rendre homologuable. En attendant, les enduristes rongent leur frein et on les comprend bien !

CRM 125 ou 250. Suspensions dernier cri à grands débattements (290 mm AV/300 mm AR), ligne carrément rajeunie et non dénuée d'agressivité. Au premier coup d'œil, KDX SR ou pas SR, c'est du pareil au même, seul l'équipement routier (clignotants, rétros, repose-pied passager...) permet de différencier l'une de l'autre. La SR n'est pas une KMX boostée mais bien une KDX enduro assagie. Le regard méticuleux du fin connaisseur s'arrêtera sur des détails comme la roue arrière de 19 pouces (pourquoi sur la version SR et pas sur l'enduro ? ? ?), le silencieux plus civilisé, le profil des pneus moins agressifs et la p'tite sacoche à outils bien pratique fixée sur garde boue arrière. Le reste se passe dans les entrailles du bouilleur, lequel se voit dégonflé d'un petit cheval (35 chevaux au lieu de 36) pris 500 tours plus haut face à la KDX enduro. Evidemment, la KDX SR se civilise en adoptant un graissage séparé. La pauvre 200 KMX dans tout cela, au placard ? Ne la dénigrons pas si vite, car en attendant le venue plus ou moins probable de cette SR, la KMX telle que nous la connaissons a encore quelques beaux jours devant elle...

EM/BT.

KMX 200, KDX 200 SR, KDX 200, on finit par s'y perdre dans la gamme trail-trail sportif-enduro de chez Kawasaki. La p'tite dernière qui n'a pas encore passé les frontières se dénomme KDX SR et se situe en plein dans le créneau trail sportif. Grands débattements de suspension, moteur plus riche que le KMX mais aussi plus sage que le KDX enduro, gueule agressive, la KDX 200 SR est la 750 SX 7 des bois !