

ESSOI

SCOOOP HONDA CR 250 88

Comment changer une équipe qui gagne

Un magazine américain – jamais en mal d'exagération – a ainsi résumé son sentiment sur la 250 Honda CR 87 : la plus convaincante raison de ne pas en acheter une était « d'abhorrer, de vomir, de détester, de ne pas pouvoir supporter »... les selles bleues. Autant dire que les autres reproches éventuellement formulables au sujet de cette moto avaient paru secondaires à nos confrères US... A noter en ce qui concerne le modèle 88 – considérablement remanié – que le « prétexte » de la selle ne tiendrait plus aujourd'hui : cette fois elle est rouge !

Trêve de plaisanterie. La 250 CR 87 n'était pas (tout à fait) exempte de défauts. Mais il faut avouer que ceux-ci passaient franchement au second plan en regard des qualités fondamentales du moteur (facilité, élasticité, vivacité, punch, puissance) et de la partie-cycle (mania-

bilité, fourche, freinage, position). Néanmoins, la suspension arrière (quoi qu'étant la plus réussie des CR) n'était pas à classer parmi les meilleures disponibles sur le marché, la stabilité à haute vitesse non plus. On peut pas tout avoir. Vraiment pas ? Tel n'est visiblement pas l'avis des ingénieurs de chez Honda, eux qui ont profondément transformé une machine leur ayant apporté rien moins que le titre mondial et le titre US outdoor de sa catégorie... une politique pour le moins audacieuse, voire « gratuite », visant clairement à maintenir une longueur d'avance substantielle sur l'opposition. Or il se trouve justement que celle-ci s'annonce aussi particulièrement musclée avec une Kawa plus docile, une Yam 80 % repensée, une Suzuki (révélation 87) bien retouchée, voire une Cagiva enfin devenue réalité (sans oublier une KTM toujours outsider notable). Bref, la catégorie 250 s'annonce comme la catégorie en pointe de l'année et de toute évidence Honda entend en rester le leader. C'est pourquoi la marque championne du monde a sérieusement revu sa copie, nous proposant une 250 CR encore plus à part que d'habitude dans sa gamme. En effet, la 250 était déjà la seule à adopter le système HPP à l'échappement, seule aussi à proposer un cylindre traité Nikasil, etc. Des marques de distinction qui ne trompent pas : Honda soigne tout particulièrement la machine devant disputer dans une version très proche de la série le championnat le plus important à ses yeux : celui de supercross US, où se retrouvent tous les ténors. Quoi d'inédit donc sur la 250 cette année ? Rien moins qu'une suspension arrière représentant la première évolution majeure du Pro-link depuis des lustres. Honda l'appelle le « Delta Pro-link », en raison de la forme particulière du balancier principal placé à présent en dessous du bras oscillant. Le-dit bras oscil-

lant adopte une forme toute nouvelle, avec caisson d'aluminium central cachant l'ensemble des biellettes et balanciers, un peu comme chez Yamaha. Ce « Delta Pro-link » équipait cette année les motos de Geboers et Thorpe, donnant apparemment bonne satisfaction.

Autre innovation réservée à la 250, une recherche systématique de l'abaissement du centre de gravité. Ainsi la poutre supérieure du cadre descend-elle immédiatement depuis la colonne de direction de façon à ce que le réservoir soit fixé plus bas. Le pot d'échappement ne dépasse pas la hauteur de la culasse, contournant le moteur par la droite et plongeant sous la bonbonne d'amortisseur avant de remonter en diagonale vers le (nouveau) silencieux, à la manière de certaines motos de trial. Ce faisant, il laisse de la place pour que le réservoir descende bien bas côté droit, comme il le faisait déjà côté gauche jusqu'à présent. A contenance égale, voilà qui permet donc de substantiellement gagner en étroitesse du réservoir, ce qui favorise une bonne mobilité de la moto entre les jambes du pilote. Tout se tient ! Inutile de dire que les radiateurs eux-aussi ont été descendus au maximum. Le nouveau passage du pot a permis une augmentation du volume de filtre à air, l'amortisseur Showa retrouvant par ailleurs une position « Piggyback » (bonbonne incorporée jouxtant l'amortisseur) en lieu et place de la « Fly-tox » 86 peu favorable à un bon refroidissement du circuit hydraulique. Le tout n'a pas été inutile puisqu'Honda annonce un abaissement du centre de gravité de 2,5 cm, loin d'être négligeable à ce qu'il paraît. Au pas-

Tout en finesse, la 250 CR 88 ! La maniabilité aérienne est incroyable pour une 250.





sage, l'arrière du cadre a bien sûr dû être redessiné. Petit retour sur le pot pour signaler qu'il est à présent plus épais, de façon à réduire le bruit.

Du fait du rapport différent obtenu avec le « Delta Pro-link », l'amortisseur est entièrement nouveau. Ressort plus costaud, course augmentée (débattement à la roue 320 mm) et réglage en compression plus aisé. A l'avant, la remarquable Showa à cartouche reçoit elle aussi un ressort plus dur et une compression plus ferme. Peu de changement dans les freins, il est vrai remarquables l'an passé. Attention toutefois à la fragilité des disques un peu fins, et qui plus est sensiblement plus ajourés cette année. Il est arrivé couramment en 87 qu'en descendant la machine d'une remorque, ou lors d'un départ mouvementé, un Hondiste se retrouve avec un disque voilé. La solution ? Monter un disque de modèle 86, plus épais et tout aussi efficace.

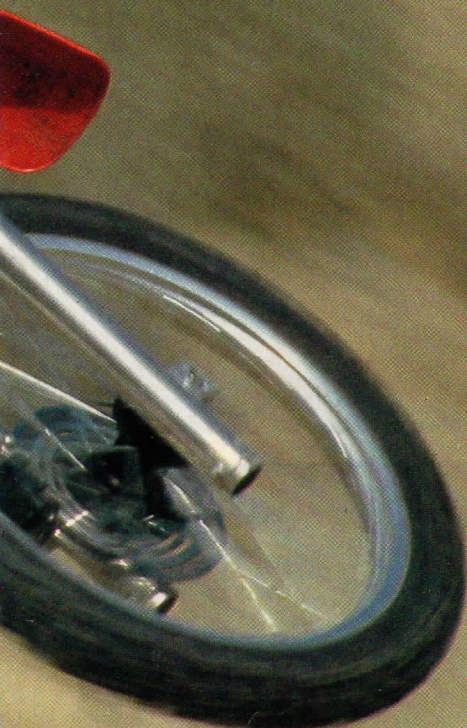
Passons donc au moteur, sur lequel les ingénieurs « rouges » ne se sont pas non plus endormis. A la base, on a recherché (encore) plus de vivacité en réduisant le poids du volant

d'inertie. Par ailleurs, de nouvelles cotes-cylindre, une admission plus longue et une valve HPP réglée de façon à s'ouvrir plus tôt sont de nature à bouleverser le comportement-moteur (sans même parler de l'augmentation de volume du filtre et du nouveau dessin du pot). Tant qu'on y était, on a renforcé le piston et les axes de boîte. Une boîte dont les premiers rapports ont été resserrés. Voilà pour l'essentiel...

Plus rouge que jamais !

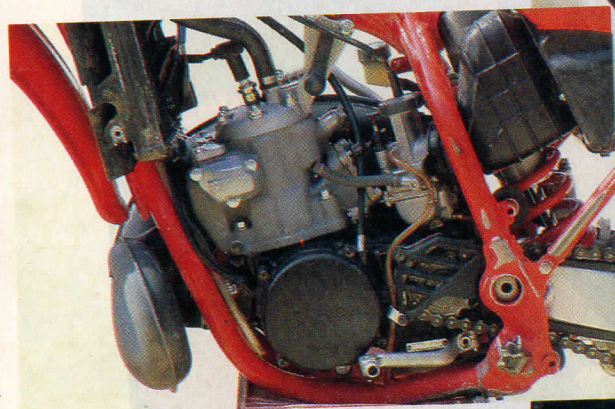
Mais ce qui frappe le plus lorsqu'on prend contact visuel avec cette CR, c'est son nouveau look. Fini le contraste rouge/bleu des dernières années, cette fois-ci le rouge est mis. Rien d'étonnant pour une moto se voulant révolutionnaire ! Reste que les avis sont partagés sur cette uniformité 88, uniformité qui s'assortit d'un net assombrissement du rouge ambiant. Cadre et plastiques tirent à présent sur le carmin et non plus sur l'orange. Franchement, c'est très beau sur les photos mais mon opinion personnelle est que la machine deviendra plus

triste en vieillissant. Du reste, jusqu'en 82 les CR étaient d'un rouge plus foncé comparable à celui-ci, ce qui ne nous rajeunit pas. Le jaune doré des jantes égaie un peu le paysage, mais encore une fois il ne s'agit pas de juger la beauté de la moto neuve — elle est très belle — mais d'évaluer sa capacité à vieillir bien. Or, justement, l'exemplaire quasi-unique de CR que nous avons été dénicher en Californie (vous nous avez déjà vus vous refuser quelque chose ?) avait déjà roulé et même couru, ce qui nous a permis de constater qu'il avait perdu de son lustre — ce qui est naturel — mais aussi de son éclat, plus semble-t-il que s'il avait été « orangé », façon 87. N'épilguons pas, la CR présente de toute façon fort bien, et le degré toujours irréprochable de sa finition la rend bien plus attrayante que la moyenne. C'est d'ailleurs pourquoi je ne peux me retenir plus longtemps de l'enfourcher pour aller affronter le terrible tracé de Dehanza, au sud-est de Los Angeles, archétype du circuit « bétonné », avec traces de gomme noire au freinage, etc. Tout ce que j'aime ! Mais dès lors qu'il est question de scoop, le cross-critik se doit de ne pas avoir d'états d'âme...

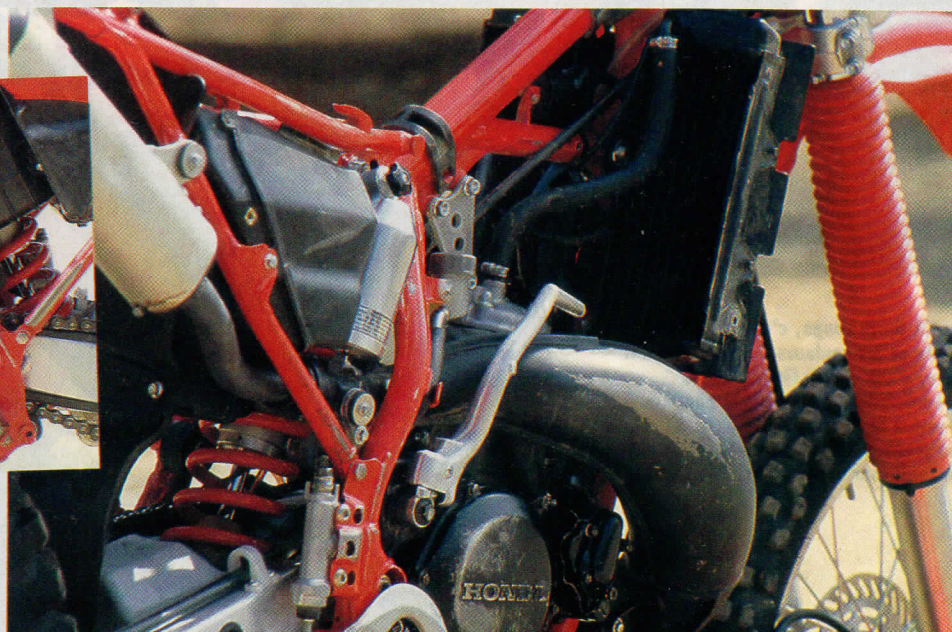


La CR toute rouge, c'est selon les goûts et les couleurs... une chose est sûre, c'est que la finition reste irréprochable. Notez sur la photo d'action le « Delta Pro-link », ainsi que les plaques à numéro toutes blanches (à confirmer sur le marché français).





Le moteur bénéficie d'un volant allégé, de toutes nouvelles cotes et d'une boîte renforcée. Notez sur la photo de droite l'abaissement général du poids (pot, radiateurs) ; la suspension arrière est à présent cachée sous le bras oscillant caissonné d'alü.



Tout en finesse

Les habitués de la CR 250 — dont je fais partie, pour avoir disputé de nombreuses durées à son guidon — noteront immédiatement que la machine est cette année beaucoup plus étroite au niveau des genoux. C'est même, on peut dire, la 250 la plus étroite qu'il m'ait été donné

d'enjamber (en attendant l'YZ ?). Les pilotes — tel Jean-Michel Bayle — ayant essayé la moto considèrent cette amélioration comme fondamentale, sans doute parce qu'elle facilite leurs habituelles acrobaties aériennes. Pour l'acheteur moyen il n'est cependant pas capital de savoir que mettre la CR à l'équerre en l'air est un jeu d'enfant, bornons-nous donc à évaluer l'importance de cette finesse en utilisation « normale » : il est clair que de *super*-maniable, la

CR est devenue aujourd'hui *ultra*-maniable. Si les réactions du moteur — dont on sait combien elles conditionnent celles de la partie-cycle — n'étaient ô combien celles d'une 250, c'est vrai qu'on pourrait se croire sur une 125 tant le placement en virage et le contrôle dans les sauts sont aisés. Bien sûr la finesse d'ensemble y est pour une bonne part, mais il semble que ce soit surtout le recentrage et l'abaissement des masses qui soient effectifs en la matière (de toute façon l'un et l'autre sont liés). On perçoit réellement aux commandes l'équilibre général impressionnant de cette machine, parfaitement neutre. A noter que le guidon est plus haut et ses extrémités moins droites que l'an dernier, ce qui conviendra particulièrement aux pilotes de grande taille qui se sentiront moins à l'étroit

avoir trop de garde à la pédale. Mis à part ce détail, le reste des commandes est comme d'habitude parfait. Bien entendu, le freinage n'a rien perdu de sa perfection depuis l'an dernier. Mais chacun sait que la partie-cycle dépend énormément des suspensions, et que celles-ci (du moins l'arrière) étaient sans doute en partie responsables des guidonnages ressentis à haute vitesse sur terrains durs et bosselés. Qu'en est-il avec le Delta Pro-link ? Bonne question. Disons donc que ce Delta transfigure en effet la 250 CR 88, en faisant pour la première fois un engin confortable à l'accélération dans les trous. La progressivité m'a paru nettement améliorée, de même que la tenue latérale. La Honda ne « cherche » plus sa trace, elle tracte de façon rectiligne, le moteur ayant

Cependant les performances d'une Showa à cartouche sont suffisamment connues (pour être excellentes) et les modifs 88 suffisamment minimes pour qu'on puisse avancer sans grand risque le meilleur binôme avant-arrière jamais vu sur une CR. Sera-ce suffisant pour mettre le tout à la hauteur de ce qui se fait de mieux chez la concurrence ? Impossible à dire évidemment en l'absence de comparaison directe, et compte-tenu de la grande spécificité du circuit sur lequel ce contact a été réalisé.

« Feeling » trompeur

Le moteur de cette CR est surprenant. D'après les caractéristiques annoncées (volant allégé notamment), on l'attendait plus « méchant ». Que nenni. Démarrant toujours aussi facile, ce CR paraît d'entrée d'une docilité totale. Il est vrai que le pot aux parois épaissies (quasiment un pot « doublé » comme on en rencontre sur les modèles enduro) filtre énormément de sensations en même temps que de bruit.

En fait, plus qu'une éventuelle brutalité du moteur, c'est le couple qui frappe tout de suite. Quasiment un moteur d'enduro, hyper-progressif et pas trop impressionnant à première vue. A première vue seulement, car en fait la puissance est transmise dans une remarquable proportion au terrain, et la moto s'extirpe vraiment très vite des épingles. En schématisant — et au risque de me tromper compte-tenu des conditions de l'essai — je dirais que ce moteur remplit davantage en bas, un peu moins au milieu et monte un peu plus haut que son prédécesseur. Globalement, le gain est donc présent. Mon interlocuteur U.S. le confirme d'ailleurs en affirmant que sur un banc la CR88 « sort » 4 chevaux de plus au maxi, ce qui paraît considérable et ne se retrouve pas du tout sur le terrain en terme de sensations... Mais au chromo, selon lui, oui. A vérifier évidemment sur un circuit plus « hexagonal », avec si possible un point de comparaison. Ce qu'on fera dès la semaine prochaine, date de la présentation officielle à laquelle nous serons conviés par Honda-France.

Rien de définitif à conclure donc, mais on brûlait d'envie de vous en dire déjà plus sur une moto aussi importante que la 250 CR ! Ce qu'on sait en revanche pour sûr, c'est qu'elle sera disponible vers le milieu du mois prochain pour une somme de 28 490 F (kit compris), soit 1 500 F de plus que l'an dernier, quand le kit n'était pas compris il est vrai. Heureusement que la baisse de TVA est intervenue entre-temps !

Fiche technique

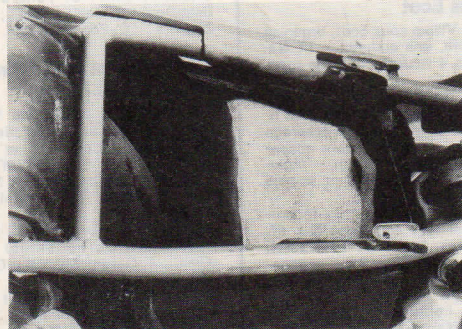
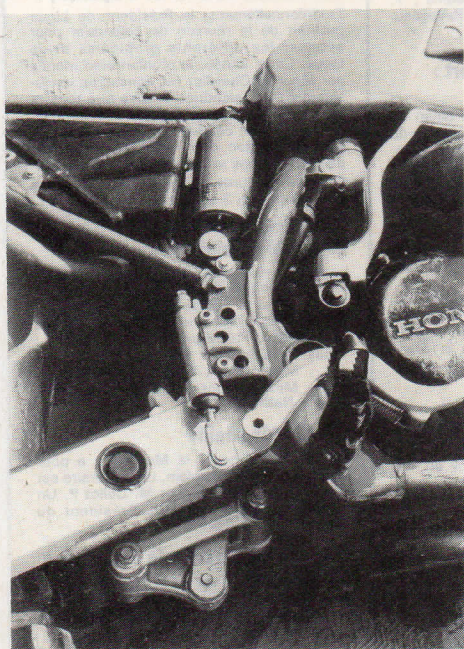
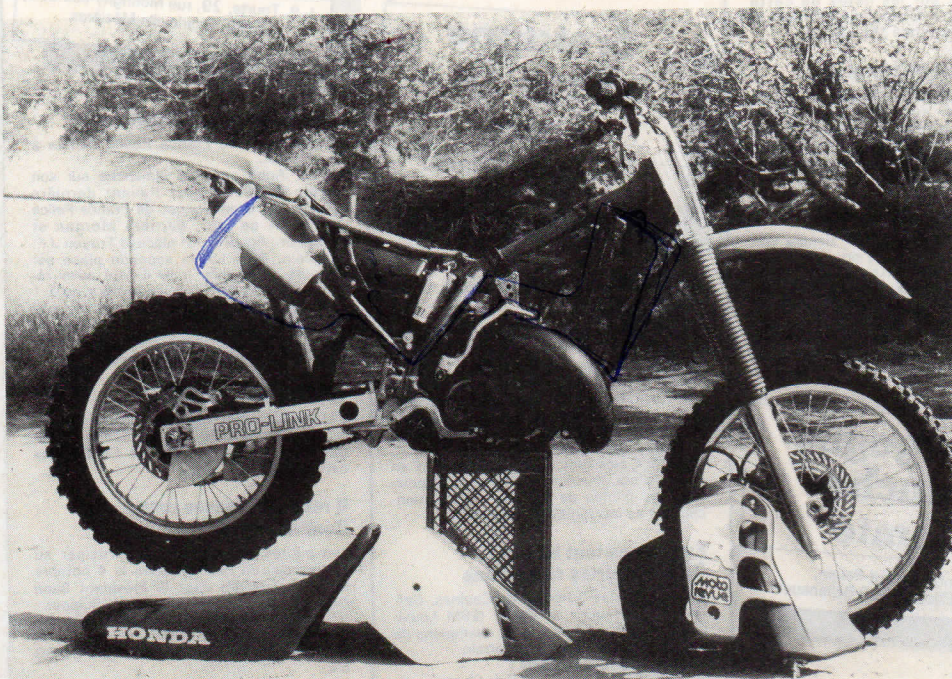
Honda CR 250

Moteur

Type : mono 2 T, refroidi par eau, HPP
Alésage X course : 66,4 X 72 mm.
Cylindrée : 249,3 cm³.
Taux de compression : 9 à 1
Carbu : Keihin 36 mm
Puissance maxi : 52,3 ch à 8 500 tr/mn.
Couple maxi : 4,99 mkg à 8 000 tr/mn.
Boîte : cinq rapports.

Partie-cycle

Fourche : Showa à cartouche, déb. 305 mm.
Suspension AR : « Delta » Pro-link, amort. Showa, déb. 320 mm.
Freins : AV disque double piston 240 mm, AR disque 221 mm.
Pneus : Dunlop K 990.
L X l X h : 2 180 X 825 X 1 215 mm.
Empattement/garde au sol : 1 480/340 mm.
Hauteur de selle/réservoir : 950 mm/7,5 l.
Poids : 97,5 kg.
Prix : 28 490 F TTC, kit 850 F inclus.
Disponibilité : mi-octobre.



Ci-dessus : le filtre à air est sensiblement plus volumineux, grâce au nouveau trajet du pot.
Ci-contre : détail du nouveau Pro-link ; notez l'amortisseur Showa non plus « Fly-tox », mais « Piggyback » pour un meilleur refroidissement.
Photo du haut : une fois toute nue, la 250 CR dévoile son architecture plutôt originale. Nul doute que les CR 125 et 500 89 (et la concurrence !) suivront ce chemin...

sur les CR 88 (ce guidon étant repris sur toute la gamme). Pour les pilotes moyens ou petits, le meilleur compromis devrait être le guidon modèle 86, qui était un peu moins haut mais d'une courbure comparable à ce 88. Regrettons à propos des commandes que celle de frein arrière ne possède toujours pas de garde réglable (seule la hauteur de pédale l'est). Il faudra donc encore veiller en permanence à la parfaite purge du système hydraulique pour ne pas

lui aussi son importance sur ce plan comme on le verra plus loin. Au freinage, moins de rebonds et donc moins de réactions transmises à la fourche. Cependant, celle-ci ne fonctionnant pas normalement sur notre moto d'essai selon les dires-mêmes de son pilote habituel (beaucoup trop dure, restant haute dans les virages et raide au freinage), il est difficile de pousser plus loin l'analyse des suspensions, l'accord entre celles-ci étant un élément fondamental de leur rendement. Dommage, mais on ne pouvait décemment pas en vouloir à celui qui nous avait arrangé l'essai, et le temps manquait par ailleurs pour démonter et voir ce qui clochait !