HONDA

nouveautés 73

essais :
honda 350 four
honda 250 xl

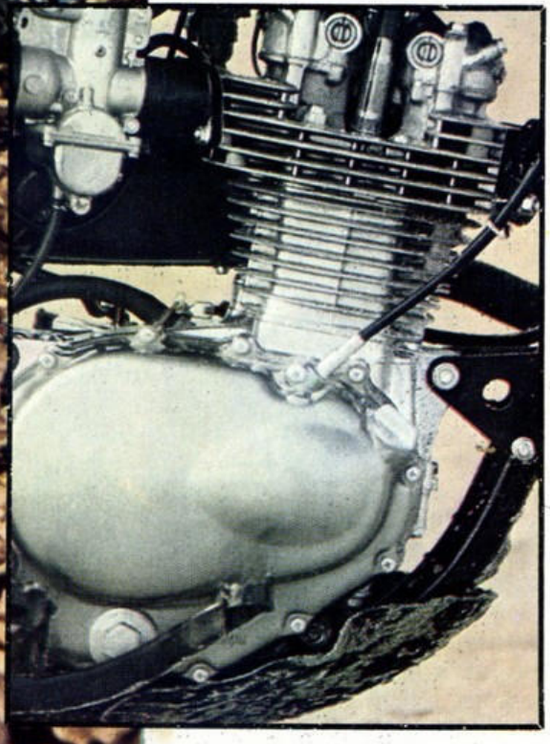
Supplément au n. 45 de moto

2,90 F ANNÉE 5 • BELGIQUE 36 FB - SUISSE 2,80 FS - CANADA 0,68 $ CAN.

UN POIDS PLUME LA 250 XL

par michel nava
michel guichard
photos : m. mastantuono

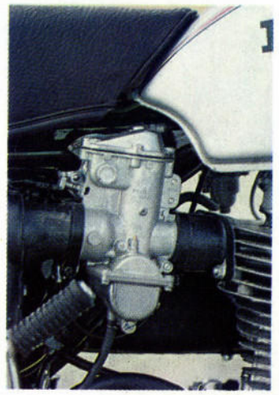
Nous avions déjà eu l'occasion de tester la 125 Honda tout-terrain, la SL. Ce merveilleux petit jouet tout vert se montrait plein de qualités, dont la plus importante était sans doute un « poids plume » de 95 kg ; poids plume compte tenu évidemment du pays constructeur. Toutefois la SL se trouvait tout de même handicapée par un moteur qui, s'il se montrait plein de bonne volonté manquait tout de même de muscle. L'arrivée de la 250 XL va-t-elle apporter une solution à ce problème ? C'est ce que nous allons essayer de voir dans cet essai.



UN POIDS PLUME LA 250 XL

L'aspect général de la grande soeur est moins « follichon » que celui de la 125, le vert lumineux a fait place à un sobre et distingué gris métallisé (le même que sur la 350 Four) rehaussé de filets grenats de très bon goût. Visiblement en doublant de cylindrée Honda est passé du genre campus au style très-jeune-fille-comme-il-faut-de-bonne-famille, koa ! Elle est aussi nettement plus grosse et à première vue on s'aperçoit que les 95 kg sont très largement dépassés hélas : ce n'est pas encore la tout-terrain japonaise légère et sophistiquée à la fois... La fiche technique confirmera cette impression puisque le poids ressort à 135 kg !

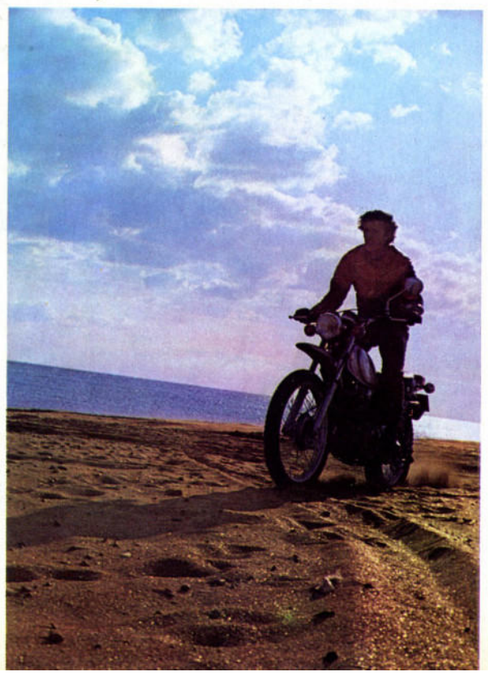
Le cadre se compose d'une partie centrale et d'un simple berceau dédoublé sous le moteur alors que sur la 125 nous trouvions un double berceau.

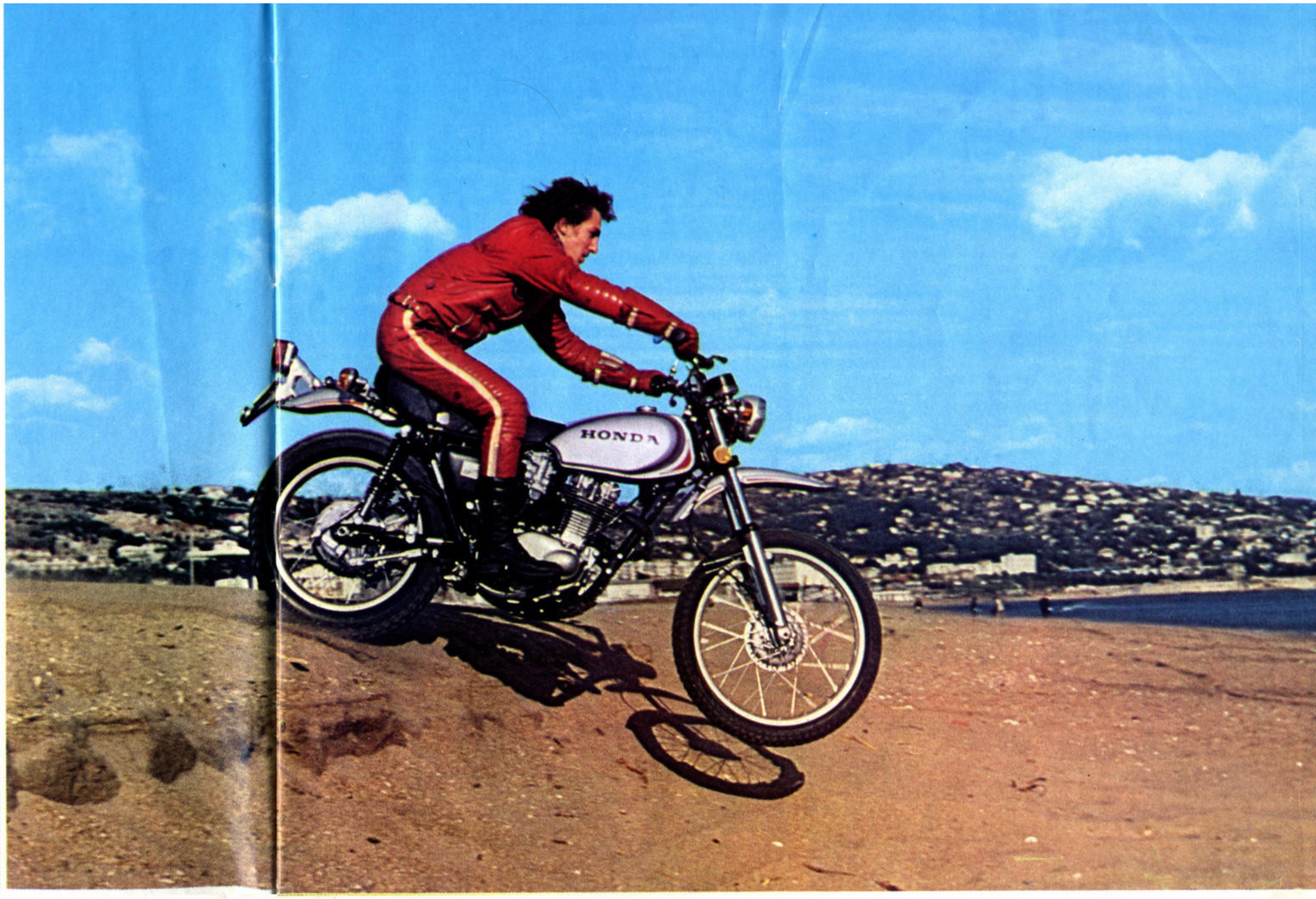


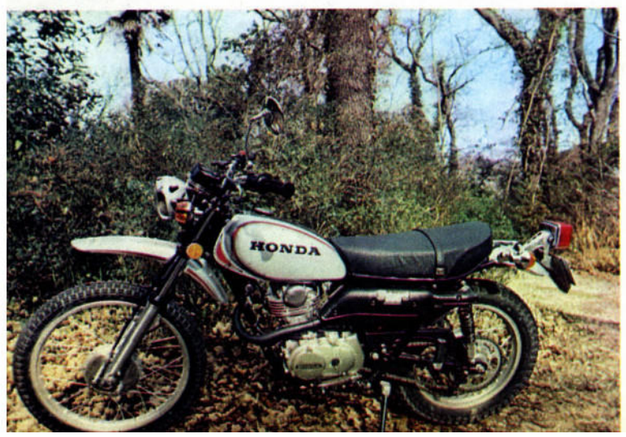
Les amortisseurs arrière sont réglables en cinq positions et disposent de ressorts apparents peints en noir.

Sous le ressort principal on trouve quelques spires d'un ressort de fil moindre qui se comprime donc avant le ressort principal. Sur les machines disposant d'un système analogue c'était généralement le petit ressort qui, offrant la plus grande résistance à la compression, n'entrait en action qu'une fois le gros ressort comprimé.

Honda n'a donc « pompé » sur personne mais plutôt innové dans ce domaine. Le fait est que, pour la première fois les amortisseurs d'origine d'une Honda n'appellent aucune critique et remplissent efficacement leur boulot, sur route ou en tout-terrain avec le maximum de confort. La fourche avant, elle aussi se comporte honorablement, bénéficiant d'un débattement important allié à une souplesse qui manque souvent aux « off-road » japonaises. Le seul reproche que l'on pourrait faire concernerait l'absence de soufflets sur les tubes de fourche, ces derniers prolongeant considérablement l'étanchéité de la fourche en protégeant les tubes de toutes les projections de pierre. Ses freins sont classiquement des simple-came respectivement de 160 mm à l'avant et de 140







mm à l'arrière. Ils sont tous deux déportés et allient une efficacité surprenante à une progressivité qui ne l'est pas moins, c'est là un des principaux points forts de cette machine, leur étanchéité par contre s'est avéré un peu moins évidente durant les séances de « patauageage » intensif. Un autre bon point pour le freinage concerne les commandes des deux tambours qui se font par l'intermédiaire de deux gros cables étanches et graissés à vie. Comme de plus les extrémités des dits câbles sont protégées par des soufflets caoutchouc aussi bien entre l'arrêt de gaine et la biellette pour les deux freins qu'à la commande au guidon pour le frein avant, il est probable que le problème de la faible longévité des cables en tout-terrain perdra de son acuité pour les possesseurs de XL. Les jantes sont en alu, mais avec un profil plat évitant le ramassage intempestif de boue,

UN POIDS PLUME LA 250 XL

celle-ci annulant très vite le gain de poids obtenu en utilisant ce métal.

La jante avant est une 21, cette dimension bien que plus appropriée à la conduite tout-terrain a longtemps été boudée par les Japonais qui s'obstinaient à employer des jantes de 19 ou même de 18 pouces.

Tout aussi logiquement sur cette jante de 21, on trouve un pneu de 2,75 ; deux dimensions allant généralement de pair ainsi que la jante AR de 18 avec un pneu de 400. Les pneus d'origine sont des Bridgestone et comme nous avons souvent tendance à dire du mal de cette marque, je me fais donc un plaisir d'écrire que pour une fois ces pneus tiennent bien par terre en tout-terrain et très bien sur route en courbe comme en freinage. Les garde-boue sont en polyester et aussi inefficaces l'un que l'autre, quoique ce soit plus embêtant pour l'avant qui, sous la pluie, projette copieusement la flotte qu'il a interceptée sur le cadre ; un curieux phénomène de dynamique des fluides la fait remonter alors sous le réservoir.

Sous celui-ci on trouve force installations électriques et en particulier la bobine ; celle-ci une fois trem-

pée, l'eau redescend par le fil de bougie et l'antiparasite (heureusement étanche) et vient bouillir dans la cavité réservée à la bougie. Ayant parcouru plusieurs centaines de kilomètres sous la pluie, j'ai eu le temps d'étudier ce curieux cycle des eaux : le montage d'une bavette caoutchouc est plus que nécessaire donc sur cette machine.

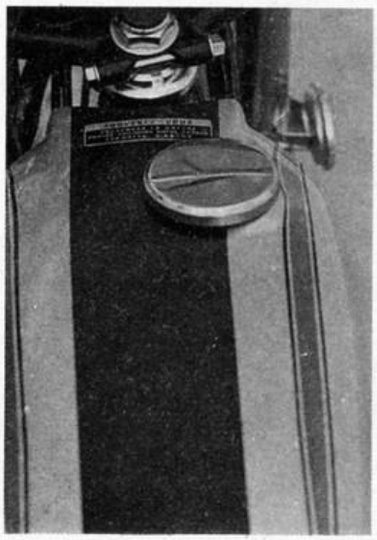
La selle est large à l'arrière, mais suffisamment fine, heureusement, à l'avant pour autoriser toute évolution acrobatique en position debout. Le réservoir à sa jonction avec la selle est tout aussi étroit. Il contient 8 litres d'essence ce qui autorise environ 200 km d'autonomie compte-tenu de l'appétit d'oiseau de ce Honda là. Un reproche quand même : le bouchon de réservoir n'est pas solidaire de la machine. C'est à mon avis très utile. Poursuivant notre progression de la selle au réservoir nous arrivons donc au guidon de type cross avec barre de renfort qui tombe bien sous les mains, les poignées étant bien horizontales et c'est un bon point.

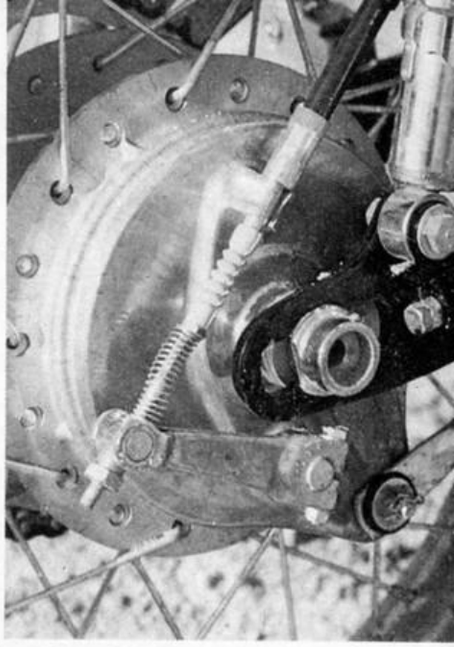
Après ce chouette guidon en poursuivant notre progression vers l'avant (politique dynamique du journal), nous arrivons au tableau de bord comprenant compte-tours et compteur avec zone rouge à partir de 100 km/h, vitesse au-delà de laquelle il est, paraît-il, dangereux de s'aventurer avec des pneus tout-terrains, HA, BON... !

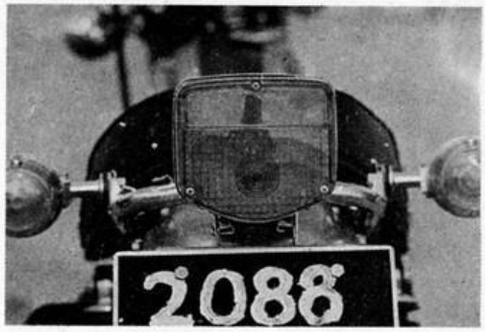
Une nouveauté amusante: un starter type automobile, une tirette située entre les deux boîtiers de compteur et compte-tours. Dommage qu'elle soit si dure à manoeuvrer et que, comme sur les autres modèles Honda, on trouve encore la clé de contact sous le réservoir.

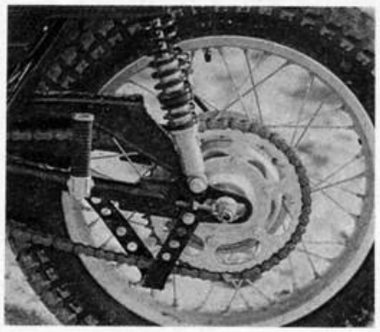
Le phare est monté d'une façon astucieuse destinée sans doute à lui permettre « d'encaisser » les chocs et les secousses transmis par la fourche. Il éclaire suffisamment compte-tenu de la vitesse de croisière de la machine. Le gros feu arrière est monté souple, ce qui ne l'empêche toutefois pas de se montrer fort exposé en cas de chute.

En relevant la selle, on trouve la classique trousse à outils et les tout aussi classiques antivol de casque plus la batterie, l'entrée du filtre à air et un joli petit tiroir en caoutchouc contenant quelques fusibles de rechange.









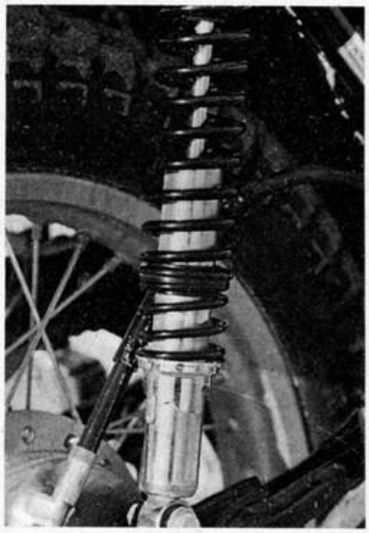
Voilà, j'en aurai terminé avec la partie-cycle quand je vous aurai dit que la béquille latérale est munie d'une large semelle lui évitant de s'enfoncer dans la boue ou le sable. Il n'y a pas, heureusement, de béquille centrale, compte-tenu du poid largement suffisant de la chose.

Et maintenant on va causer moteur ! et cela m'amuse beaucoup plus que d'examiner la partie-cycle qui finalement bien que sérieusement pensée n'apporte rien de nouveau dans le domaine si ce n'est deux ou trois astuces comme Honda nous y a habitués depuis longtemps. Le moteur lui, appelle beaucoup plus de compliments et d'éloges...

Celui-ci « tout alu » et alliage de magnésium est alimenté par un carburateur Keihin de 28 à commande par double-cable (pas de crainte donc pour que le boisseau reste coïncé en position haute). Il est sérieusement protégé contre les intrusions de tous corps étrangers, en particulier par un volumineux filtre à air et par sa position haute, sous la jonction de la selle et du réservoir, les rupteurs d'allumage, du fait de leur présence en bout d'arbre à came et de la position « en tête » de ce dernier occupent une position élevée les mettant à l'abri de l'élément liquide. L'antiparasite est de plus, je le rappelle, étanche.

Pour terminer cette rubrique protection, signalons encore un sabot moteur enveloppant qui est mis à rude épreuve compte-tenu de la faible garde au sol de la machine.

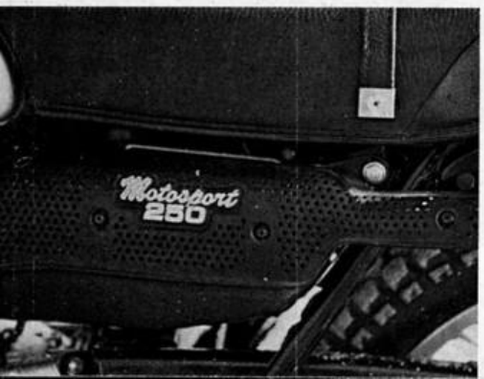
Le pot d'échappement, de faible diamètre, sans doute afin d'augmenter la souplesse du moteur contourne le cadre pour aboutir dans un « énorme » silencieux noir mat agrémenté d'une grille de protection de la même couleur. Et voilà encore une qualité de plus pour ce 250, il est sûrement le plus silencieux actuellement sur le marché dans sa cylindrée. Son propriétaire pourra se balader dans la campagne sans qu'aucun reproche ne lui soit fait quand à la nuisance de sa machine d'autant plus qu'en bon quatre-temps il ne fume absolument pas.

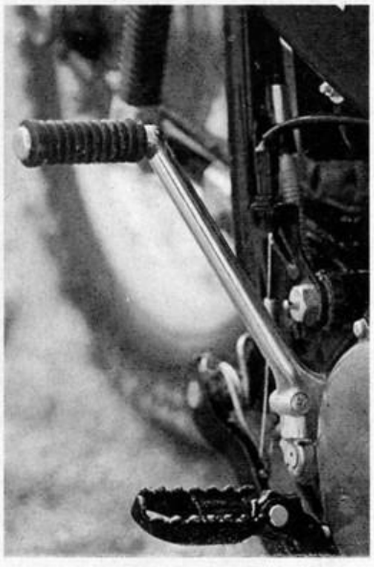


Mise en marche

Sans problème ; kick suffisamment démultiplié pour éviter d'avoir à fournir un effort trop important, ab-

UN POIDS PLUME LA 250 XL





sence complète de « retour ». A froid utiliser le starter mais l'enlever dès que le moteur tourne.

En ville

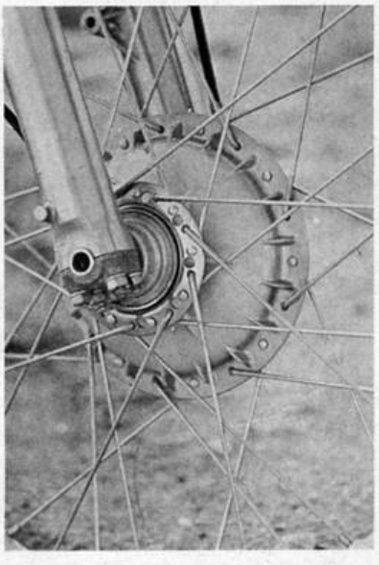
Les machines tout-terrain se sont toujours montrées très à l'aise dans les embarras de circulation, la XL peut-être encore plus que les autres, en particulier grâce à son moteur extrêmement élastique permettant entre autre d'avancer ou pas en première, gaz coupés et sans toucher à l'embrayage. De plus, elle freine très fort, alors que certaines de ses rivales pêchent un peu sur ce chapître. Elle est propre, silencieuse et... a un certain succès auprès de la gent féminine.

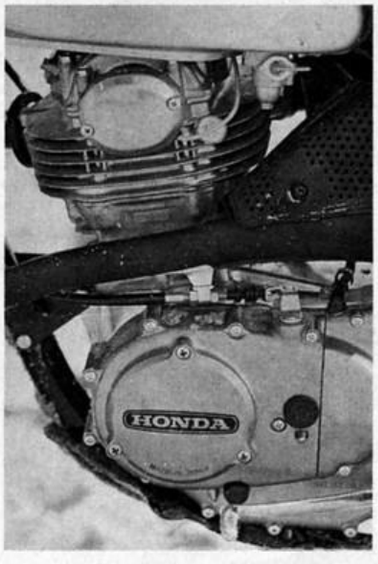
Sur route

Elle peut réaliser des moyennes étonnantes disposant d'une bonne vitesse de pointe — 130 km/h — et de deux derniers rapports sur lesquels il est possible d'avaler tous les obstacles rencontrés. Les vitesses passent sans problème; l'embrayage est doux et constant. Son faible appétit permet, outre de limiter les frais, d'espacer d'environ 200 km les ravitaillements. Le confort rare et la bonne position de conduite permettent de plus de rester de longues heures en selle sans fatigue.

Sur les routes de montagne

Un régal ! Les pneus, les suspensions et le cadre s'unissent pour offrir une tenue de route égale à n'importe quelle 250 de tourisme et supérieure à celle-ci lorsqu'il s'agit vraiment de lacets serrés ou de revêtements chaotiques. Autre élément sécurisant la crainte de planter une béquille ou un repose-pied n'existe plus et l'angle d'inclinaison de la





machine en courbe n'est plus limité que par le problème de l'adhérence des pneus. Jamais la XL n'a eu de réactions un tant soit peu malsaines, pas la plus petite amorce de guidonnage ou de louvoiement... Il est certain que si Honda sortait une 250 de tourisme, de la même façon qu'il y a une 125 de tourisme, la CB 125 S, à côté de la 125 SL, cela ferait une machine extrêmement difficile à suivre en montagne et qu'il serait intéressant par exemple de comparer avec une 250 Ducati.

Sous la pluie

Je l'ai déjà dit : les garde-boues sont totalement inefficaces, par contre le moteur reste insensible aux intempéries, tandis que les tambours perdent sensiblement de leur efficacité. Les pneus se comportent ni mieux ni plus mal que les autres pneus à crampons sous la pluie, c'est dire qu'il faut adopter un style de conduite très coulé et plein de douceur.

Sous la neige

Ça glisse... comme tout le monde.

En tout-terrain

Quelques défauts : manque de garde au sol, selle trop haute, machine lourde à manier aussi bien à cause d'un poids élevé qu'à cause d'une direction lourde dûe à une chasse vraisemblablement trop importante.

Quelques bons points : la chasse importante rend par contre la machine très stable en conduite rapide dans les chemins de terre.

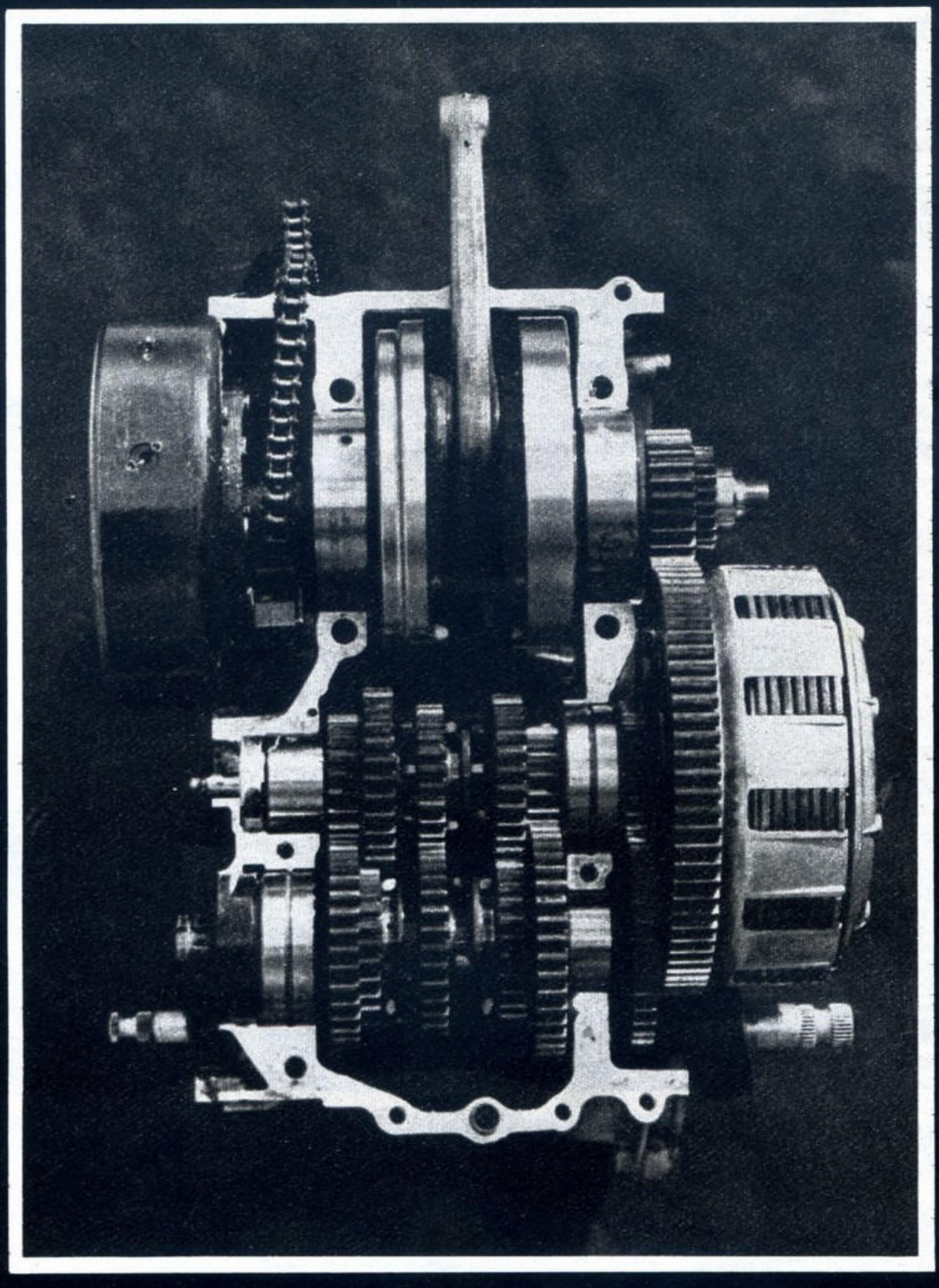
Les suspensions sont parfaites, aucun « coup de raquette » ne se produit au passage d'un enchaînement de bosses. Les sauts se font bien en ligne et sans talonnement à l'atterrissage. Les dérapages sont facilement contrôlables grâce à la parfaite docilité du moteur. Les repose-pieds sont du type cross, c'est-à-dire sans caoutchouc et avec des dents de loups évitant aux semelles de glisser, ils sont de plus repliables en cas de chute. Lors de celles-ci, par contre, le sélecteur et les freins sont toujours aussi exposés comme sur les autres « off-road » japonaises.

Le carter de chaîne est réduit à sa plus simple expression et ne protège celle-ci que des seules projections du gros pneu arrière.

Pour conclure, je dirai que pour la première fois, bien que le Big Horn 350 Kawasaki se rapproche aussi de cette conception, les Japonais ont sorti une 250 avec un moteur plus proche d'une moto de trial que d'une moto de cross, alliant une souplesse et une douceur exceptionnelles avec l'indifférence la plus complète à l'élément liquide. La partie-cycle, si elle n'est pas aussi remarquable que le moteur, se révèle pourtant sérieuse et sûre, son seul gros défaut étant d'être quelque peu surdimensionnée.

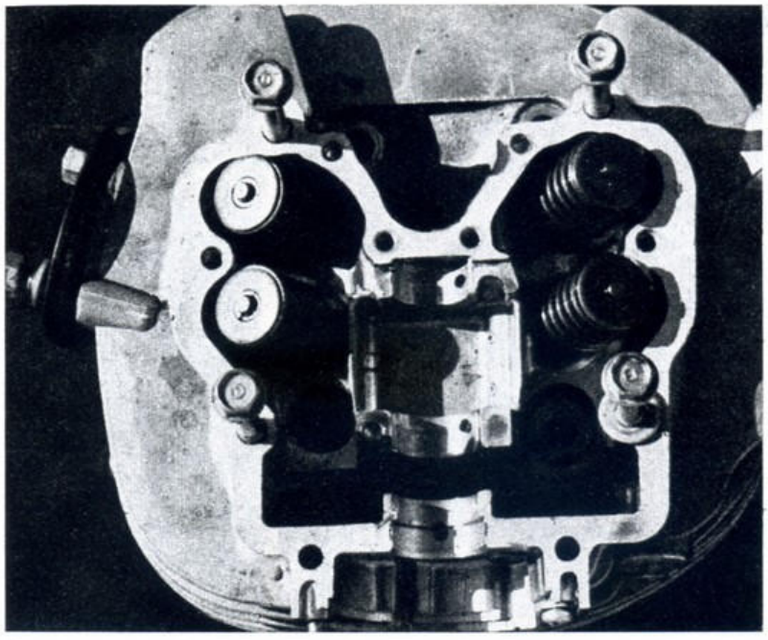
Visiblement voilà une concurrente sérieuse et redoutable pour une catégorie où pourtant les rivales sont nombreuses et souvent déjà bien implantées sur le marché.

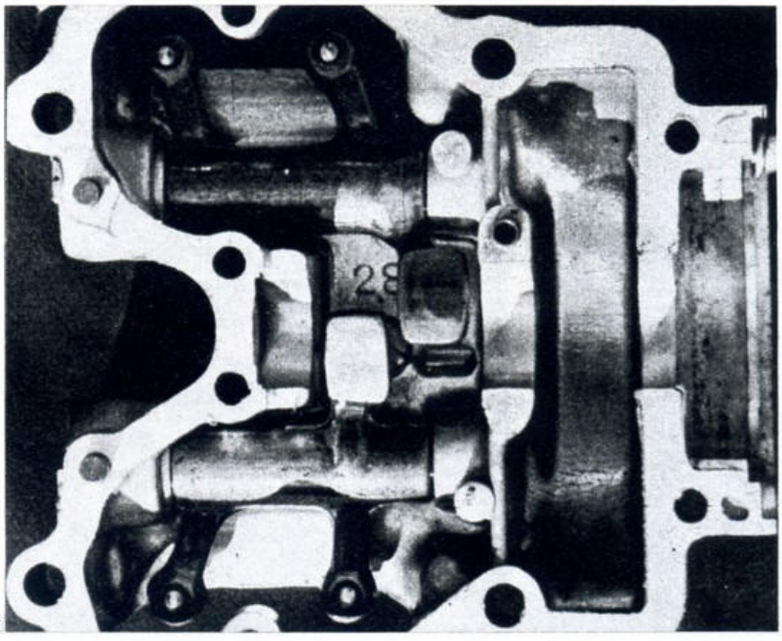
250 HONDA XL

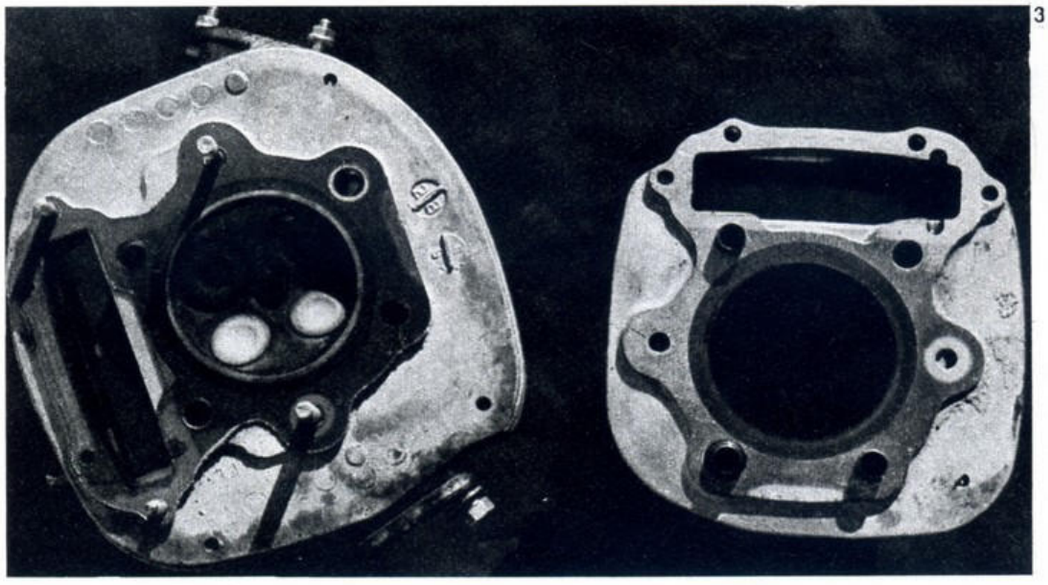


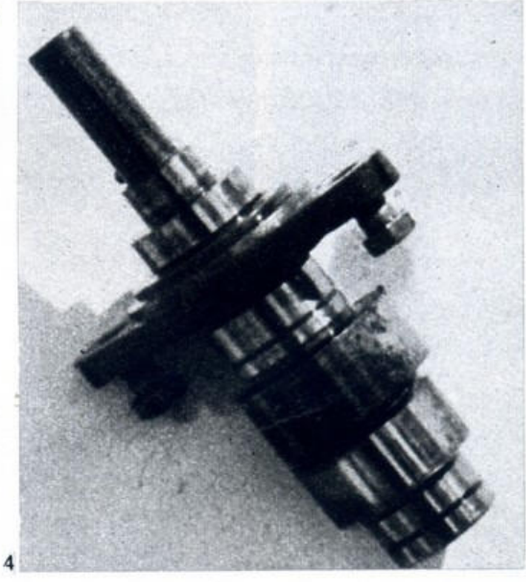
Alors qu'il abandonne les bicylindres au profit des quatre-cylindres,
Honda sort un monocylindre pour animer une moto tout-terrain.
Le gain de poids et d'encombrement a été un argument déterminant dans ce choix.
Le carter s'ouvre suivant un plan horizontal : solution inhabituelle pour un monocylindre.

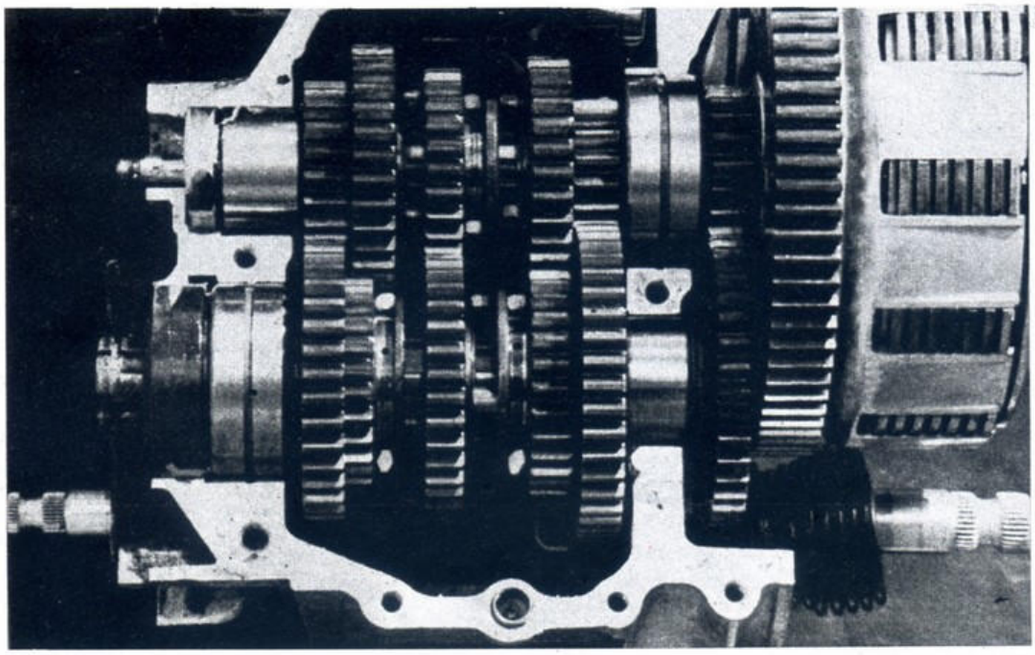
par michel guichard



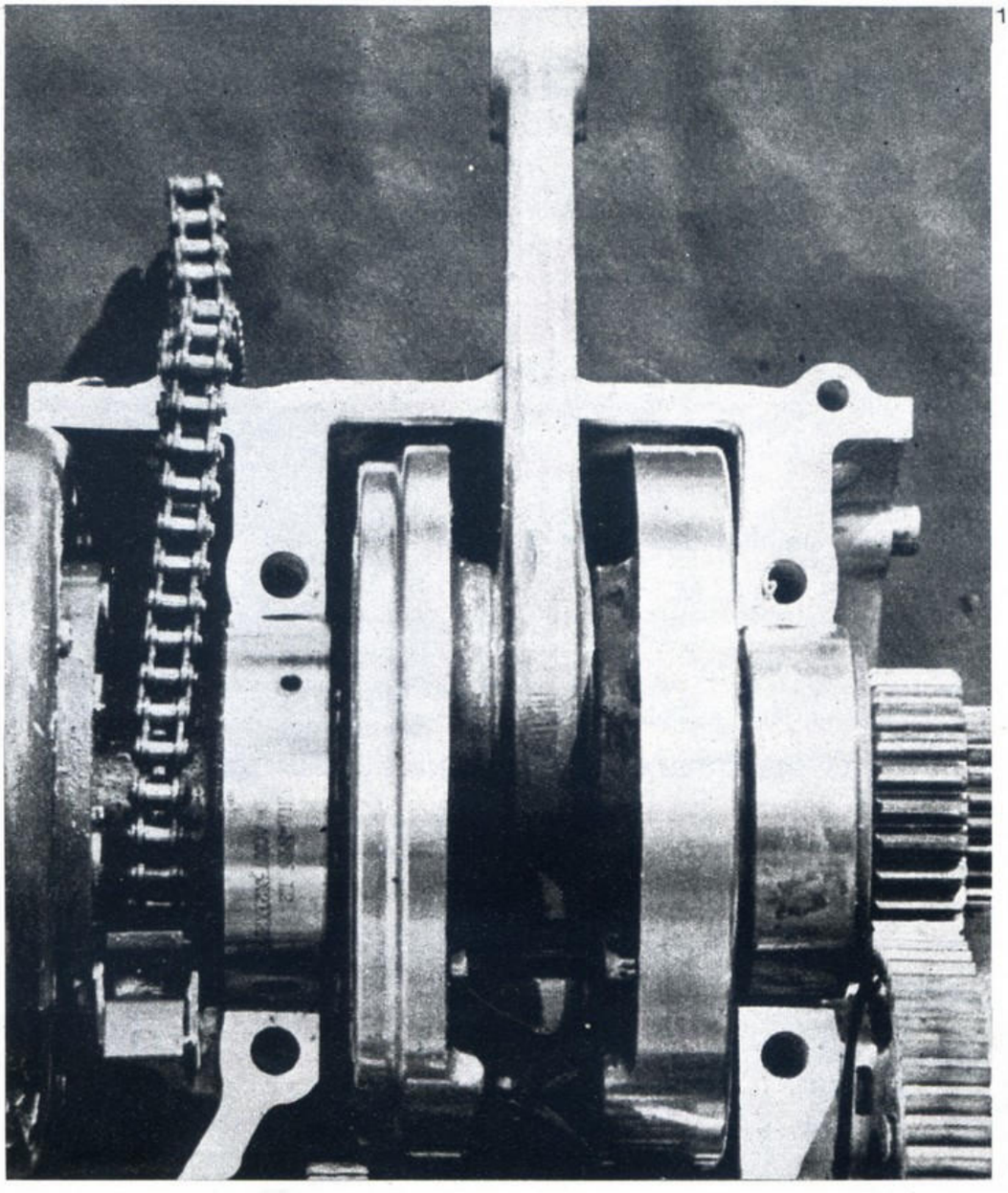




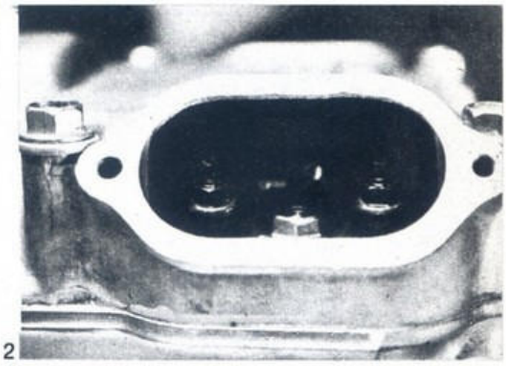




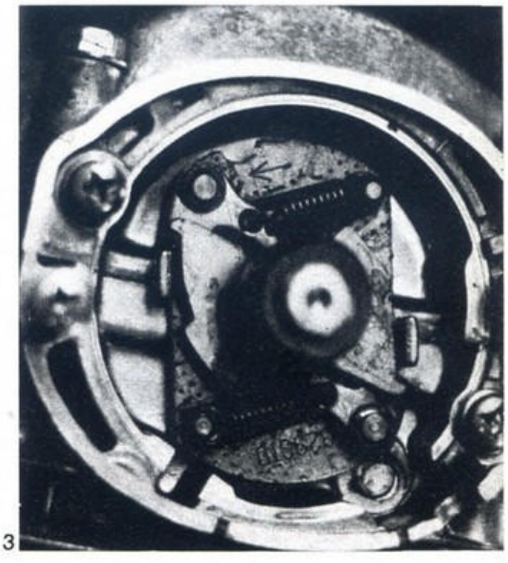
1. La culasse, vue de dessus. La principale caractéristique de ce monocylindre apparaît sur cette photo : il possède quatre soupapes. Cette caractéristique est assez inattendue sur un moteur de moto « tout terrain ».
2. Le couvre culasse et les culbuteurs ; chaque culbuteur commande deux soupapes.
3. La chambre de combustion et le cylindre. On voit que l'utilisation de quatre soupapes permet d'augmenter la section de passage des gaz. De plus, la bougie occupe une position centrale, favorable à une bonne combustion.
4. L'arbre-à-cames. Il ne comporte que deux cames ; chacune d'elles commandant deux soupapes, grâce à des culbuteurs en forme de fourche.
5. La boîte de vitesses, à cinq rapports, et le volumineux embrayage.



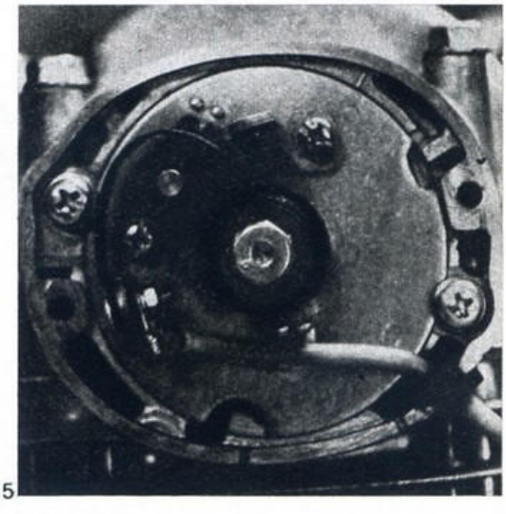
1



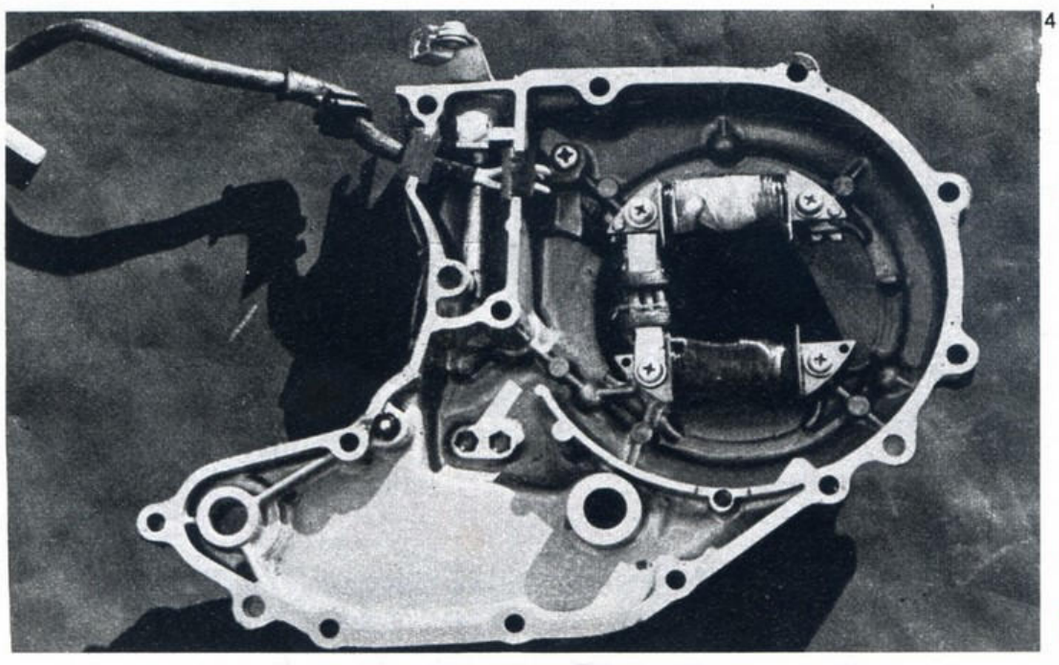
2



3



5



4

1. L'embiellage à vilebrequin démontable.
2. Le réglage du jeu aux soupapes se fait par vis et contre-écrou.
3. Le plateau d'avance automatique.
4. Le couvercle du carter gauche abrite le stator du volant magnétique.
5. Le rupteur est situé en bout d'arbre-à-cames.