

Aout 77/n°40/8f/70fb/5fs/\$1.30

SR CLUB FRANCE **SQUADRA
REGOLARITÀ**
www.srcf.fr

motoriste

**DEUX MATCHS
EXCLUSIFS:**

**LES 125 TRAIL 77
DTMX
CONTRE TS 125**

**LES 250 D'ENDURO
AUX USA:
CANAM, YAMAHA
ET SUZUKI**

**VOYAGES:
MARCHAND
AU MAROC**

**SPORT:
CHAMPIONNATS
D'EUROPE
D'ENDURO**



deux japonaises LES 250 D'É

UN MATCH
POUR
UN CHOIX

Moto Verte a essayé pour vous, en exclusivité et en Californie, les 250 d'enduro fabriquées hors d'Europe. La Canam Qualifier, la Suzuki PE et la Yamaha IT. Si ça vous dit, un peu d'exotisme...



par Gilles Mallet

Ladies and gentlemen, j'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui l'essai comparé de trois motos que vous ne pouvez pas acheter. J'ajouterai, gentlemen and bloody men, que ce ne sont pas trois super-motos d'usine, de ces engins dont on rêve d'en piloter un jour. Alors, gentle ladies and bloody men, l'utilité de gâcher du beau papier forêt noire, de la couleur, de l'encre et tout le fourbi, pour vous placer un article dont l'utilité apparaît moins évidente encore que celle d'un ministère des Finances en période de crise ? Très simple, mes chéri (e) s. Comme ces motos-là ne se trouvent pas chez nous, fallait aller les chercher là où elles sont. Et où elles sont, c'est en Californie, un petit bout de cette bonne vieille planète que j'affectionne particulièrement. L'essai de ces trois bécanes, c'était donc juste un prétexte pour que mon excellent directeur m'expédie là-bas aux frais de Moto Verte. Pas bête, hein ? Vous êtes contents pour

une canadienne...

ENDURO VENUES D'AILLEURS



moi ? Ah, je le savais bien. J'suis zému. Le souci que vous témoignez sans faiblir pour ma santé et mon agrément me touche là, tout au fond. Vous êtes tellement sympa que, tiens, je vais tout vous dire. L'essai de ces trois bécanes, c'était un prétexte, mais aussi l'occasion, une fois de plus, de vous tenir à la pointe de l'actualité verte.

Parce que, voyez-vous, si on ne les trouve pas chêu nous là tout de suite, m'est avis que ça ne saurait tarder. Y'a des bruits, des chuchotis, des « Ah non non non non -monsieur-on-n'est-pas-au-courant-sûrement-pas-ce-modèle-là-en-tous-cas » qui ne trompent pas. Alors voilà, en primeur et en « match pour un choix », celui des trois seuls 250 cm³ d'enduro du marché actuel qui ne soient pas fabriqués en Europe : une canadienne, la Canam « Qualifier », et deux japonaises : la Suzuki PE 250 et la Yamaha IT 250.

Moto-cross répliques

Ces trois motos ont au moins deux points communs : ce sont des nouveautés 1977, en particulier pour la Yamaha, née cette année ; et toutes trois dérivent étroitement des modèles cross de l'année.

La Canam Qualifier existe en deux versions. Sur les 1 250 machines construites cette année, 900 seront des 6 vitesses, avec volant d'inertie léger, les autres étant des 5 vitesses, avec volant plus lourd. J'ai essayé la 6 vitesses, qui sera celle importée en France. Le moteur Rotax est le même que celui qui équipe les Portal (voir MV 34), mais l'étagement de la boîte est différent sur la Canam, avec les trois premiers rapports courts. Explication : les moteurs livrés à Portal ont la boîte 6 vitesses de la 175 cross. Particularités des Rotax : un usinage remarquable, l'emploi de métaux nobles (carter magnésium, aciers à très haute résistance), un allumage électronique Bosch qui craint l'eau et qu'il convient d'étanchéifier soigneusement, une alimentation par disque distributeur rotatif qui permet un remplissage tellement bon que toute la gamme des moteurs Rotax, du 125 cm³ « trail » au 250 cm³ cross, respire par le

LES 250 D'ENDURO VENUES D'AILLEURS



1. Larry Thomson en action sur la DT 250.

2. François Bourret et Gilles Mallet, quelque part dans le désert, avec la Qualifier et la PE 250.

3. L'IT 250. Partie-cycle et moteur très proches de l'YZ, le tout en plus souple. Une moto très, très bien faite.

4. La Canam Qualifier. Belle, petite, agréable, silencieuse.

5. La Suzuki PE 250 : très proche du cross, assez dépouillée, mais nerveuse et saine.

même carbu Bing de \varnothing 32 mm ! Seuls changent les réglages, tout de même... Le moteur de la 250 Qualifier est donc celui de la cross MX 3, à peu de différences près : un étagement de boîte plus court en bas, un diagramme de distribution moins ouvert qui donne 7 ch de moins et un échappement différent. O combien différent, puisqu'il ne délivre que 86 décibels : le record de silence sur une moto d'enduro.

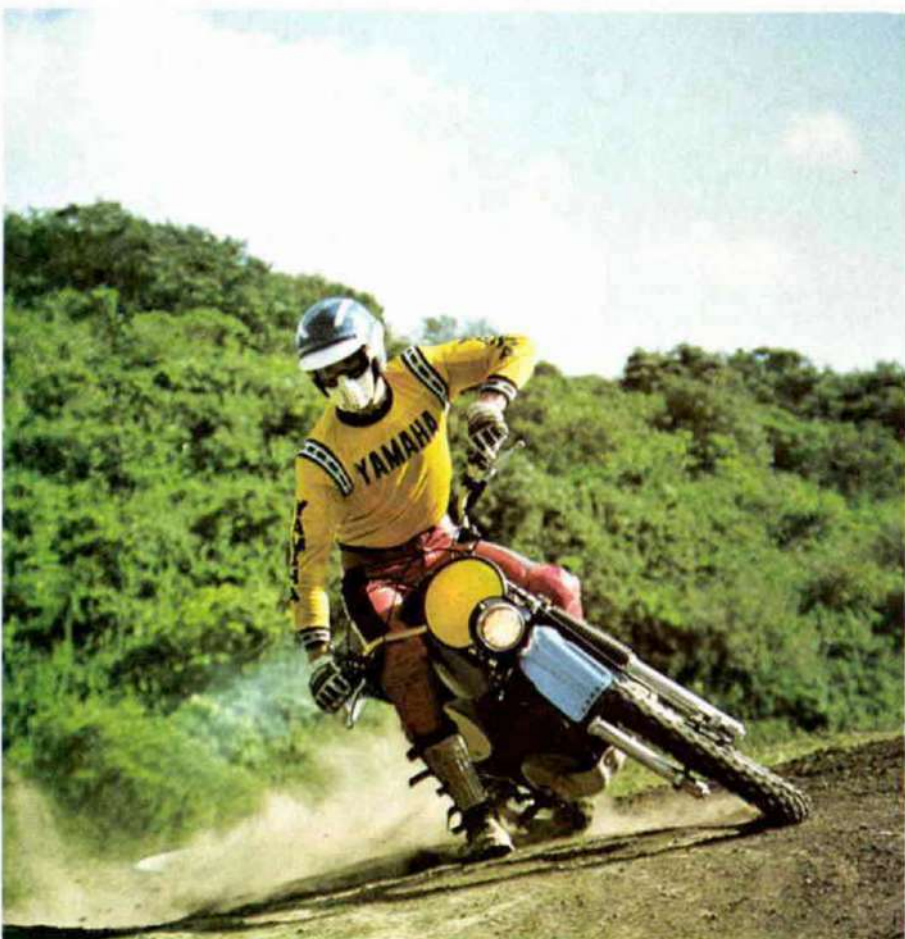
Quant à la partie cycle de la Canam enduro, elle ne diffère de la cross que par les suspensions (2 cm de débattement en moins à l'arrière et une fourche Betor contre une Marzocchi), un plus gros réservoir et de l'éclairage.

La Yamaha IT 250 est fondamentalement dérivée de la cross YZ 1977. En revanche, elle est très différente de l'IT 400 1976. Le cadre cross, avec l'énorme amortisseur à gaz qui occupe toute la largeur de la poutre du cadre, la longue fourche à axe avancé, les roues et les freins, sont en gros ceux de l'YZ 250 D. Le monoshock est un peu plus court sur l'IT mais, comme chacun sait, la longueur, ça n'est pas tout. Le moteur, à l'étagement de boîte, le diagramme de distribution et l'échappement près, dérive aussi de l'YZ, avec un volant d'inertie plus lourd. Sa puissance n'est pas annoncée actuellement.

ignorées en cross. La recette paraît unanime.

Au niveau des suspensions, la Yamaha est la plus évoluée techniquement. Le cantilever, à l'arrière, procure un débattement de 22 cm, et l'amortisseur à gaz (licence De Carbon) est réglable en hydraulique et en tension sur le ressort. Quant à la fourche — identique à celle de l'YZ, sauf que cette dernière est abonnée au gaz et débat sur 240 mm — elle débat aussi sur 220 mm, ce qui est copieux, et égal aux meilleures fourches européennes.

Canam et Suzuki se contentent d'éléments plus classiques. Amortisseurs à



Quant à la PE 250 Suzuki, elle est la moins proche de sa sœur de cross, bien qu'elle en soit fortement inspirée, elle aussi. Le cadre est le même, mais avec un angle de fourche inférieur de 3/10° de degré, et les suspensions — fourche et amortisseurs à gaz Kayaba — ont un débattement inférieur. Le moteur est plus différent. En fait, seuls les carters, l'admission (carbu Mikuni de \varnothing 36 mm) et l'échappement sont identiques. Car pour calmer la violence du moteur de la RM, un « super carré » de 70 x 64 mm, Suzuki a carrément changé tout le haut-moteur sur la PE, qui est un « longue-course » de 67 mm d'alésage pour 70 mm de course. L'étagement de boîte a été également modifié sur la PE.

Voilà donc trois nouvelles motos d'enduro, construites loin de l'Europe qui produisait jusqu'alors la totalité des motos compétitives dans cette discipline, mais qui finalement leur ressemblent au moins sur un point : toutes sont assez proches des modèles cross, avec des moteurs « dégonflés », des boîtes plus « étalées », et des suspensions plus souples et à moins grand débattement, permettant une position assise plus basse et un meilleur contrôle dans certaines difficultés

gaz toutes deux, montés inclinés, à un seul ressort et de marque Gabriel (made in Canada) chez Canam. Débattement, 185 mm ; à double ressort et de marque Kayaba chez Suzuki. Débattement, 162 mm.

A l'avant, fourche Betor de 190 mm de débattement chez Canam, fourche Kayaba de 180 mm chez Suzuki.

Les deux Japonaises ont des soufflets de fourche, la Canadienne n'en a pas. Les trois motos, par contre, ont les mêmes jantes DID, chaussées de pneus de qualité discutable. Les plus mauvais sont les Cheng Shin de la Canam, mais les IRC des deux autres valent-ils beaucoup mieux ? Pas sûr !

Au niveau des freins, Yamaha (avec ceux de l'YZ) et Canam ont opté pour de légers moyeux coniques en magnésium, tandis que Suzuki conserve des tambours pleins. Points communs : tous ces freins sont noirs, ainsi qu'échappements et moteurs, pour la même raison : la couleur noire facilite les échanges thermiques, et donc refroidit mieux.

Les motos sont-elles gourmandes, ou les constructeurs sont-ils prudents ? Toutes trois ont des réservoirs de 12 litres, en plastique souple chez Yamaha et Canam, en tôle chez Suzuki. Les garde-boue sont

tous en plastique, les meilleurs étant ceux, très larges, de la Yam, et les moins bons ceux, trop étroits, de la Canam. Mais tous sont très résistants. Les selles, empruntées aux motos de cross, sont bonnes, bien dessinées, épaisses, moelleuses. Même classement que pour les garde-boue, Yam en tête, Canam en queue. Que dire des guidons, sinon qu'ils sont tous émaillés noir et munis d'une barre de renfort, celle-ci étant incurvée chez Canam, ce qui peut être salutaire pour les dents du pilote, mais le prive d'un endroit idéal pour accrocher un outil ou une pièce de rechange. Les poignées de gaz sont toutes en alu,

arrière prend en gros 15 secondes. Le record homologué aux USA pour réparer une crevaison sur une roue arrière d'IT 1977 (dépose et repose de la roue inclus) est de 79 secondes.

Si votre mécano vous annonce une heure, pouvez le virer, c'est un mauvais ! La chaîne de la Canam se contente d'un guide constitué par une boucle en fil d'acier, résistante malgré son frêle aspect, et d'une épaisse plaque de caoutchouc dur sur le bras, ce qui n'est pas du luxe vu l'absence de tendeur.

Quant à la chaîne de la Suzuki, elle a bien un tendeur (à deux roulettes, même) mais point de guide, et le malheureux

trousse à outils en cuir, et ont également en commun une visserie — BTR et nylstop — de qualité, alors que la Suzuki est privée de la première et utilise encore sans vergogne des vis cruciformes. La Canam est la seule équipée d'origine d'une béquille centrale, mais elle est mal foutue. Peu stable sur mauvais terrain, elle possède un système d'ancrage peu pratique et en outre, le béquillage est malcommode, malgré une boucle soudée au cadre et qui forme poignée, derrière la selle.

La béquille latérale de la Suzuki est pratique, mais son ressort faiblard, tandis que la Yam possède d'origine une béquille latérale de bon aloi et, en option, une centrale du même métal.

Enfin, il convient de noter que, si la finition la plus soignée revient à la Yamaha, la Canam présente deux sérieux atouts pour ses utilisateurs non coureurs : son silence de fonctionnement et son graissage séparé.

Rouge et noir, un beau dessin, sobre et homogène, la Canam est séduisante. Toute bleue, un beau bleu vif proche de celui des KTM, le reste noir, très compacte, la Yamaha respire la robustesse.



2



3



4



5

ainsi que les leviers, tous à tendeurs réglables pour les câbles, et cache-poussière incorporés. Coupe-circuit au pouce gauche chez Canam et Suzuki, au pouce droit chez Yamaha. Aux pieds, des sélecteurs sans commentaire sauf pour celui de la Yam, repliable en cas de choc, ainsi que sa pédale de frein. Commentaire pour les pédales de freins de Canam et Suzuki : ils commandent les mâchoires par l'intermédiaire de câbles, ce qui est toujours tôt ou tard, une source d'imprécision, sinon d'ennuis plus sérieux. Crantés, larges, repliables et robustes chez Yamaha, les mêmes en plus court chez Suzuki, les mêmes en moins crantés chez Canam, voilà les repose-pieds. Remarque annexe : ils sont très bas sur la PE, moins sur l'IT et bien sur la Qualifier.

On a à peu près fait le tour des parties-cycle. On a vu les moteurs plus haut. Restent les transmissions secondaires et quelques bricoles intéressantes, comme les filtres à air.

Au point de vue transmission, c'est la chaîne de la Yam la plus gâtée : un guide, un tendeur, une roulette sur l'axe de bras oscillant, une autre dessous, et du téflon partout. Grand confort, manque plus que l'eau chaude ! Le démontage de la roue

bout de caoutchouc supposé prévenir son frottement contre le bras ne doit pas résister bien longtemps.

Tension de chaîne par escargots crantés sur Yamaha et Canam, à écrou et contre-écrou sur Suzuki. L'un n'est pas meilleur que les autres... Le démontage de la roue arrière est rapide sur la Canam, assez merdique sur la Suzuki.

Les filtres à air sont tous à élément mousse imbibé d'huile. Le plus petit (et donc le plus facile à obstruer par accumulation de poussière) est celui de la Canam. Il est aussi le plus original — et peut-être le plus étanche — puisqu'il se trouve AU-DESSUS de la chambre de tranquillisation, contrairement à tous les autres filtres connus, qui se trouvent à l'intérieur de ladite chambre. Le plus accessible est celui de la Yam (une vis) alors qu'il faut déposer la selle (deux écrous) sur ses concurrentes du jour.

Puisqu'on en est aux questions d'entretien courant et d'accessibilité, signalons que l'accès au carbu, très facile sur les deux japonaises, n'est pas du tout évident sur la Canam, du fait de la disposition latérale du carbu imposée par le distributeur rotatif.

Enfin, des détails. Canam et Yamaha possèdent d'origine, derrière la selle, une

Parée de son jaune-compétition, avec son moteur au dessin agressif et torturé, la Suzuki a un petit air rustico-robustoc-racing qui a du style et du panache, à défaut d'élégance.

C'est à Gorman, à 70 km au nord de Los Angeles, que Tony Murphy, public-relation de Canam, François Bourret et moi-même fûmes (c'est du belge) essayer ces petites bêtes. Gorman, c'est un parc réservé aux motocyclistes. Un PARK, pas un jardin. C'est grand comme le Morvan, le paysage passe du désert style Baja à la montagne avec sapins enneigés, via les cactus, les gorges, les ruisseaux, les vallées vertes et fraîches avec cabane de chercheur d'or abandonnée... Et, ce qu'il y a d'incroyable, on y rencontre

tout au plus 5 ou 6 gars en moto en une journée et 150 à 200 km de balade. Et, bien sûr, c'est gratuit !

Pour essayer des motos (ou même sans moto !), c'est le paradis. C'est d'ailleurs là que, l'hiver, Roger De Coster vient s'entraîner, deux fois par semaine, entre les courses de la Trans Ama. On vous gâte, positivement !

Agrément de conduite

Vous vous souvenez de la formule de nos essais comparés ? Non ? Ah, cent fois sur le métier, et cœtera, quelle patience faut avoir, avec vous !

OK, reprise des opérations : on commen-

6. François, fond la caisse au milieu des Yucas, ces épineux aux fleurs géantes.

7. Tony Murphy et sa Canam, dans un défilé fabuleusement beau.

8. Les suspensions arrière : l'énorme monoshok De Carbon de la Yam est logé dans la poutre. Réglable en tension et en hydraulique.

9. Les Kayaba à gaz de la Suzuki ont un ressort à pas variable.

10. Les amortisseurs Gabriel (made in Canada) de la Canam sont aussi à gaz.

LES 250 D'ENDURO VENUES D'AILLEURS



ce par une petite série de tests qui, ajoutés les uns aux autres, détermineront le classement du test : « agrément de conduite ». On y a ajouté cette fois-ci la notion de confort, pour les gens qui ne font pas de compétition, ou en font peu.

Ensuite viennent les tests dynamiques mettant en jeu les performances des motos. Les classements de ces tests s'additionnent enfin dans le tableau final GRAND TOTAL qui résume et concrétise le match. Pigé, les gugusses ? Alors on emmanche.

POSITION ASSISE

Une selle basse, des repose-pieds assez hauts, un guidon incurvé en arrière qui tombe bien dans les mains, procurent sur la Canam une position assise naturelle, reposante et permettant un excellent contrôle de la moto. La Yamaha offre les mêmes avantages et même une selle plus moelleuse, mais, bien que les pieds parviennent à toucher terre, la selle est haute. Sur la Suzuki, une selle haute, mais confortable aussi, des repose-pieds bas et un guidon haut ne déterminent pas l'idéal en position assise. D'où le classement qui suit. Notons que l'échap-

pement ne gêne sur aucune des trois motos. Pas plus en position assise qu'en position debout, ce qui constitue l'objet du chapitre suivant.

1. - Position assise	1	2	3
Canam	[Bar chart showing 100% for position 1]		
Yamaha	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]
Suzuki	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]

POSITION DEBOUT

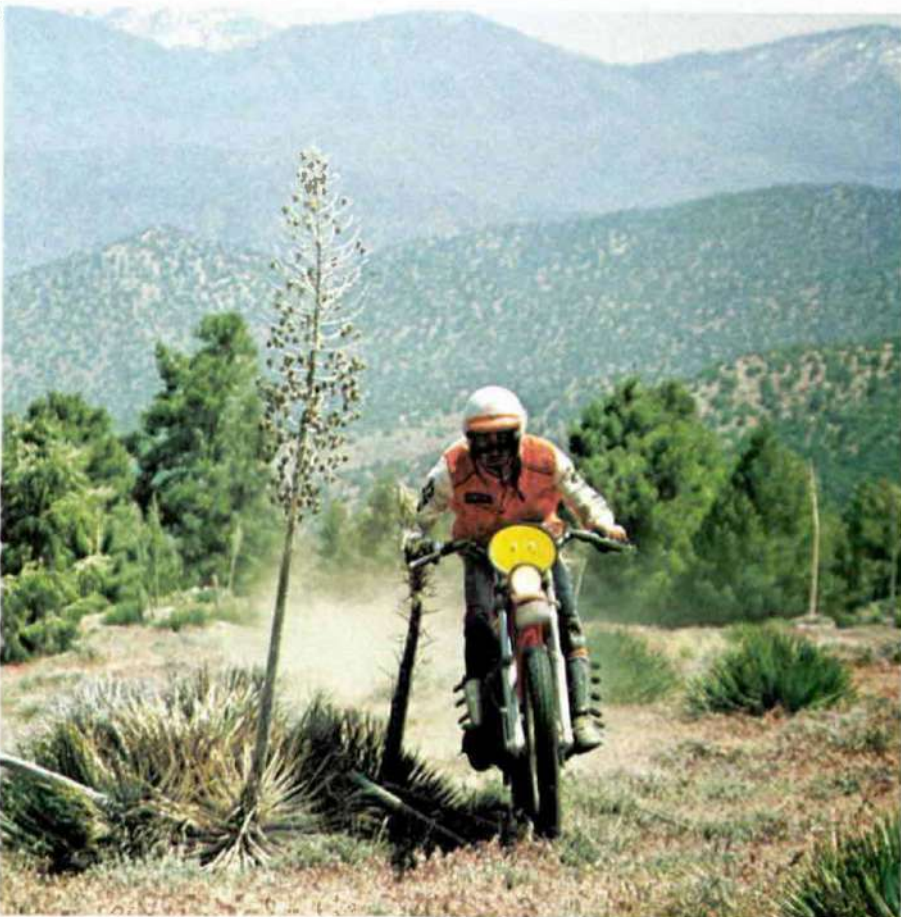
Rien n'est parfait en cette vallée de larmes. Vous l'avez sûrement remarqué, il est rare qu'une moto sur laquelle on est bien assis soit agréable en position debout, celle que l'on adopte dans les passages les plus difficiles et qui, donc,

en outre d'une poignée de gaz à tirage trop long qui oblige à de sévères contorsions du poignet quand on veut ouvrir en grand, chose qu'il convient de faire aussi souvent que possible, bien qu'avec discernement, quant on veut conserver sa belle jeunesse et son enthousiasme.

3. - Commandes	1	2	3
Yamaha	[Bar chart showing 100% for position 1]		
Suzuki	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]
Canam	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]

POIDS

Faute d'avoir trimbalé ma petite balance en Californie, on va se fier pour une fois



doit être aussi naturelle que possible. Selle haute, repose-pieds bas et guidon haut, qui pénalisent la Suzuki en position assise, procurent donc, au contraire, une excellente position debout, et inversement pour la Canam, la Yamaha conservant ici une prudente seconde place.

2. - Position debout	1	2	3
Suzuki	[Bar chart showing 100% for position 1]		
Yamaha	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]
Canam	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]

AGREMENT DES COMMANDES

Sur la Yam, tout est souple, onctueux, le sélecteur et la pédale de frein se replient sous le choc au lieu de casser, les freins vont bien, l'embrayage ne se sent pas, seul le sélecteur demande un poil d'attention : il faut bien engager les vitesses pour ne pas risquer de faux points morts.

Sur la Suzuki, c'est moins sophistiqué, mais sans problème, juste une commande de frein arrière un peu brutale (le câble !).

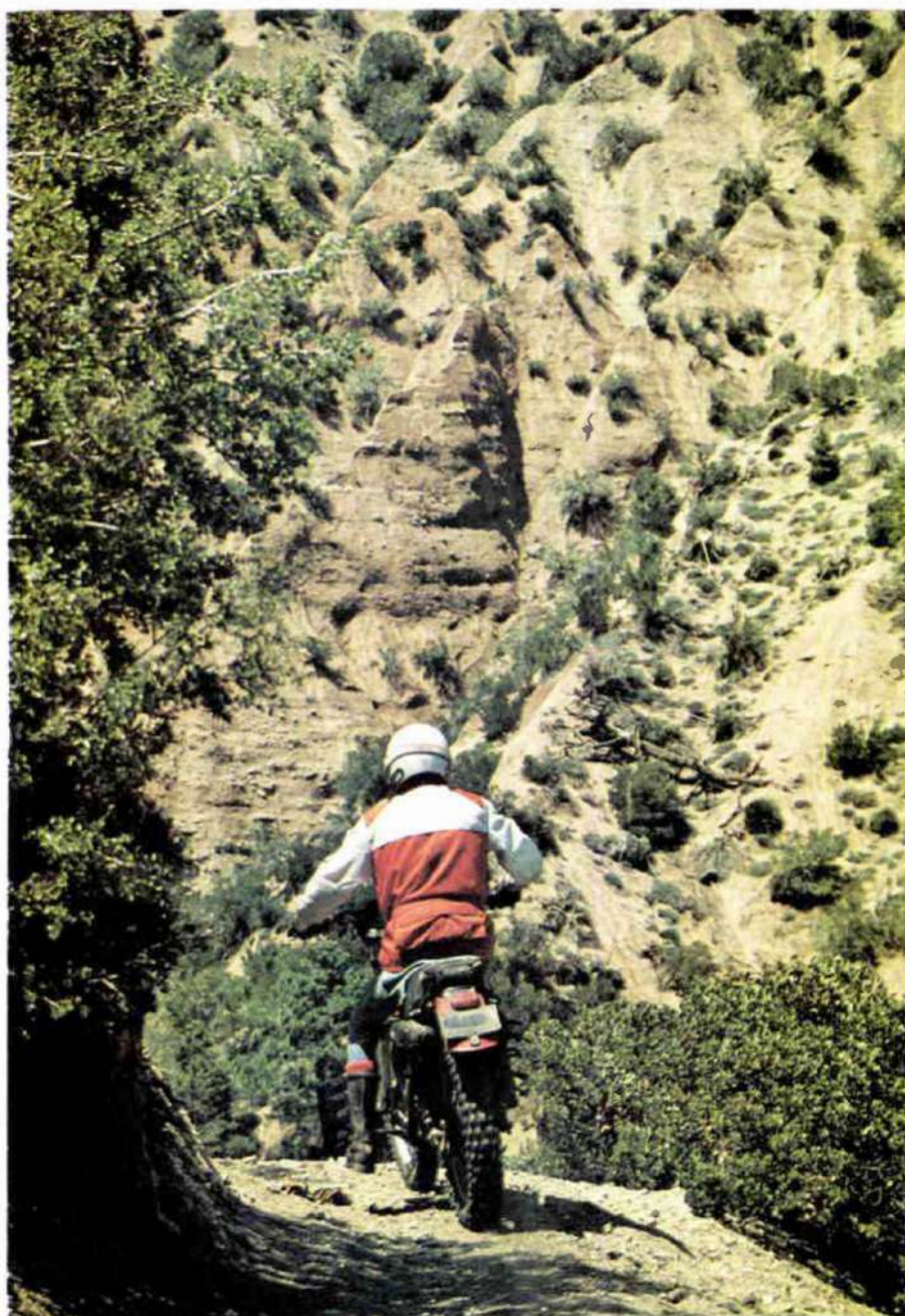
Enfin la Canam, affligée elle aussi d'une commande de frein AR par câble, souffre

aux poids annoncés par les constructeurs, car ils ont l'air logiques. Le poids, tant que ça roule, on ne s'en aperçoit pas, ou peu. Par contre, dans les mauvais passages, ou après une chute, ça devient carrément l'ennemi. C'est alors que le poids participe à l'agrément de conduite. 108 et 109 kg, la Canam et la Suzuki sont à égalité, et raisonnables bien que ne figurant pas parmi les tailles de guêpe de la catégorie. Avec 115 kg, la Yam est une des 250 d'enduro les plus lourdes. D'où classement.

4. - Poids	1	2	3
Canam	[Bar chart showing 100% for position 1]		
Suzuki	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]
Yamaha	[Bar chart showing 60% for position 1]		[Bar chart showing 40% for position 2]

CONFORT

Le confort, c'est le résultat bienfaisant d'un tas de paramètres. On pense tout de suite aux suspensions, à la selle, à la position de conduite. Mais il y a aussi le bruit, les vibrations du moteur... Au niveau bruit, nous avons vu que la Canam était la mieux placée. Un bon silencieux et des ailettes bourrées de

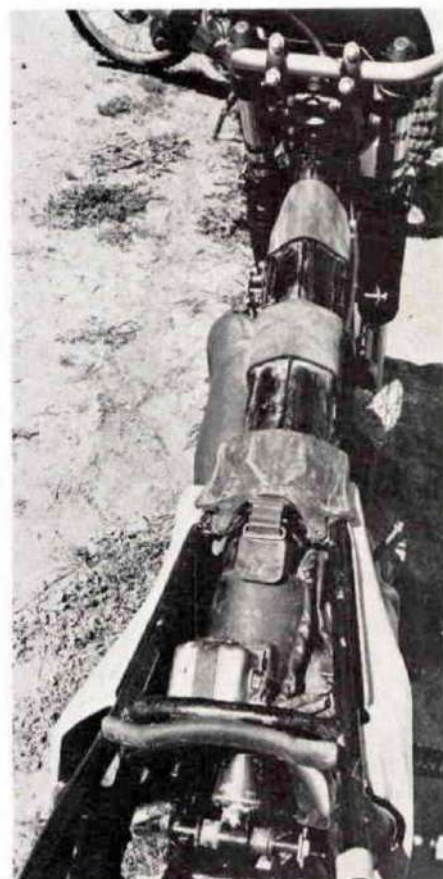


7 Performances

Allez, terminé la balade, on attaque les choses sérieuses, bille en tête, par les...

ACCELERATIONS

Là, on a eu une surprise. La Canam, avec son moteur Rotax pratiquement identique au moteur cross, est réputée comme un « avion ». Or, nos premiers essais d'accélération, sur une route, voient la Suzuki, dont le braquet final est équivalent, distancer légèrement cette Canam. La Yam, plus lourde et au moteur moins méchant, est troisième, mais pas loin. Alors, qu'est-ce que c'est que cette Suzuki ?



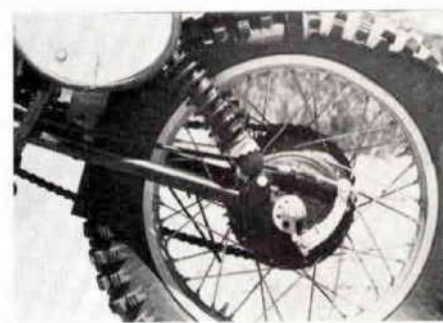
8

caoutchouc ont réussi cette performance 9 que l'on attend maintenant des autres constructeurs. Quelques vibrations, par contre, se font sentir.

La Yamaha, d'un silence acceptable, l'emporte toutefois largement grâce à ses exceptionnelles suspensions et à sa selle grand confort. La Suzuki n'est pas désagréable, mais un peu ferme sur les petites bosses, et plus bruyante que ses concurrentes. Enfin, si nos trois motos démarrent sans problème à froid ou à chaud, et avec un rapport engagé si les circonstances l'imposent, la Canam se noie facilement après une chute.

Notons que dans l'ensemble, ces trois « étrangères » peuvent donner des leçons aux machines européennes sur le plan du confort et de l'agrément de conduite.

Un agrément de conduite remporté logiquement par la Yamaha IT 250, bien que ses deux adversaires se situent à un excellent niveau.



10

5. - Confort

	1	2	3
Yamaha			
Canam			
Suzuki			

Agrément de conduite			
	Yamaha	Canam	Suzuki
1. Position assise	2	3	1
2. Position debout	2	1	3
3. Agrément	3	1	2
4. Poids	1	2	2
5. Confort	3	2	1
Total	11	9	9
Classement (points)	3	2	2

Ben cette Suzuki n'a rien de spécial, sinon un moteur avec un couple costaud, qui pousse bien à bas régimes et accepte de prendre des tours sans se faire prier. Ça lui a suffi pour battre d'un poil, sur route, une Canam dont la version 77, avec ses 86 décibels, a perdu sa suprématie en puissance. Evidemment, il faudrait voir ses concurrentes avec 86 décibels...

Sur la terre (on the dirt !), le moteur de la Canam, plus franc dans ses montées en régimes et assez souple tout de même, bien secondé par une boîte « 6 », permet en revanche de meilleures accé-

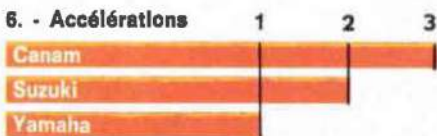


lérations et reprises que la Suzuki, dont le « trou » entre 2^e et 3^e rapports est parfois bien gênant.

Donc, selon le terrain, la Suzuki ou la Canam se le disputeront en brio, pas loin devant une Yamaha au moteur très agréable, souple, qui monte en puissance et en régime sans brutalité mais franchement. Par rapport à ce que l'on connaît, aucune de ces trois motos n'a la pêche d'une KTM ou d'une Portal, ni la puissance « tranquille » d'une Maïco ou d'un Ossa Désert. Mais c'est de ces deux dernières motos qu'elles s'approchent, au niveau moteur.

Notons enfin, au chapitre moteur, que la Suzuki, dont le couple à bas et moyens régimes est le meilleur, manque par contre d'inertie et cale facilement sur une pierre ou sur un coup de piston si l'on descend trop en régime. Allez hop, le tableau de classement.

6. - Accélération



APTITUDE EN COTE

La Suzuki est la plus à l'aise dans les côtes difficiles. Grâce à l'excellent couple de son moteur d'une part, qui permet de reprendre à bas régime après une perte d'élan, grâce à son bon guidage, à la précision de sa direction d'autre part. Très à l'aise également au niveau de leurs moteurs souples, la Canam et la Yamaha souffrent par contre d'une moins bonne stabilité, pour des raisons différentes : une direction imprécise et une certaine nervosité de la roue arrière sur la Canam, un poids élevé qui ne facilite pas non plus la précision sur la Yam, malgré une excellente motricité.

7. - Côte



FREINAGE

Avec des freins avant puissants et progressifs et des freins arrière puissants mais un poil brutaux, les deux motos japonaises ont sur ce plan des réactions sensiblement identiques. Un peu plus bru-

tales de l'arrière, la Suzuki, en revanche, ne rebondit pas fâcheusement du cul dans les descentes comme le fait la Yam, conséquence du cantilever. Magnanimes, nous leur accorderons, mes frères, l'égalité, devant une Canam aux freins mous et très craintifs à l'approche de l'humidité.

8. - Freinage



VIRAGES

L'excellente position assise, la vivacité du moteur, la boîte 6 qui permet d'être toujours au bon régime, le centre de gravité assez bas, sont autant de facteurs qui s'accumulent en faveur de la facilité avec laquelle on balance la Canam en virage pour ensuite la maintenir et contrôler à l'accélération des travers faciles. Un peu trop faciles même, attention aux tête-à-queue !

Alerte aussi à se mettre en travers et facile à contrôler dans ce cas, la Yam est moins facile à placer. Il faut de l'énergie et de la détermination pour pré-

11 particulier des bosses, mais rebondit parfois fâcheusement de travers. Faut la tenir, la bougresse! comme dirait Kuli, notre spécialiste du cross et des bougreses.

10. - Bosses 1 2 3

Yamaha	1	2	3
Suzuki	1	2	3
Canam	1	2	3

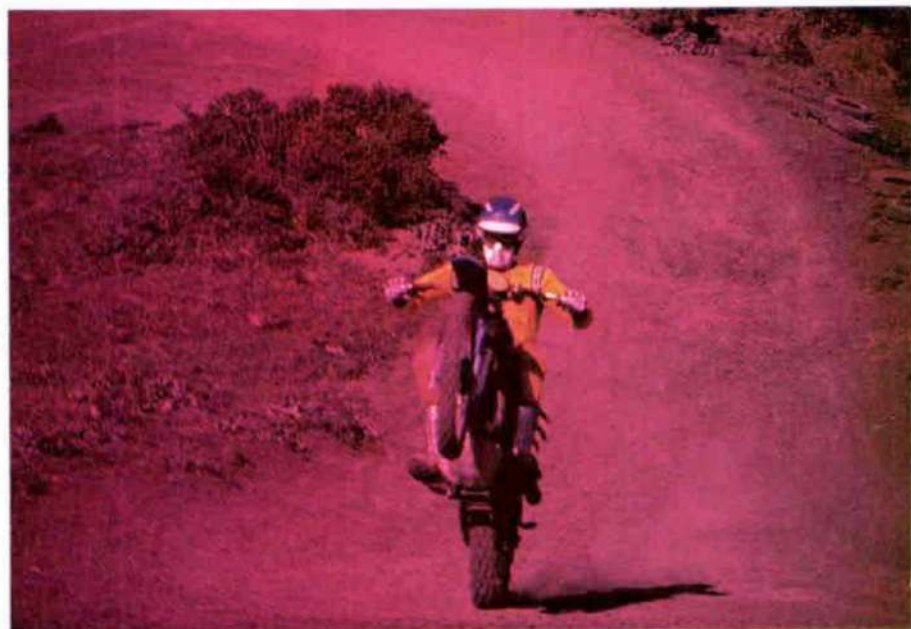
MANIABILITE

Etonnamment maniable compte tenu de son poids et de sa hauteur de selle, la Yamaha doit beaucoup de cette relative agilité à la docilité de son moteur, doux, souple, sans à-coups et qui cale difficilement. Plus brutale côté moteur, calant facilement, la Suzuki est cependant très à l'aise elle aussi, notamment dans les rochers, bien que son sabot moteur assez bas tape souvent désagréablement. Et les pieds, bas aussi, passent tout près des pierres! Mais la position debout permet un contrôle vraiment précis. Les deux japonaises sont toutefois battues ici par une Canam qui enroule à merveille les

LES 250 D'ENDURO VENUES D'AILLEURS



11. En bas, le désert; en haut, la forêt et la neige. C'est le parc pour motocyclistes de Gorman, près de Los Angeles: une trentaine de kilomètres de diamètre, à l'aise.
 12. L'ET 250: si vous la préférez d'une autre couleur...
 13. Un petit truc très astucieux pour faciliter la dépose rapide de la roue AR sur la Yam.



12

venir sa tendance, parfois, à engager de l'avant.

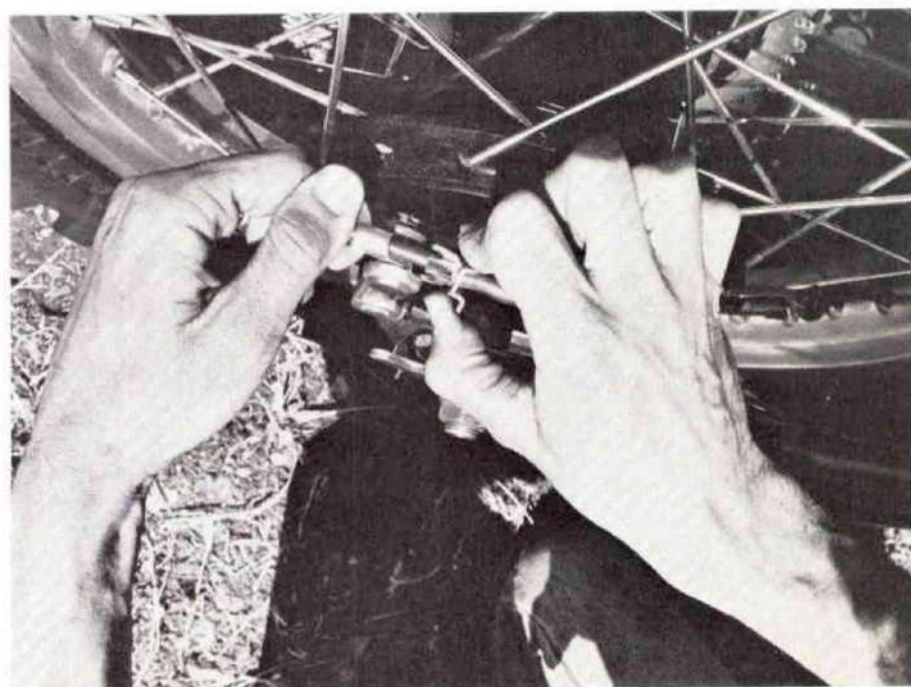
Quant à la Suzuki, elle est stable et neutre et, si elle se met en travers moins facilement, elle est en revanche précise et facile à placer sur la trajectoire choisie. Ce qui lui vaut une position intermédiaire entre la Canam et la Yamaha.

9. - Virages 1 2 3

Canam	1	2	3
Suzuki	1	2	3
Yamaha	1	2	3

BOSSES

Sur les enchaînements de bosses, il faut des gros bras, une bonne santé et... d'excellentes suspensions. A cet égard, la Yamaha est ce que j'ai essayé de mieux jusqu'à aujourd'hui. Grand débattement, une fourche qui supporte tout sans broncher, des rebonds qui, sur une bosse mal prise, se font en ligne... le pied! La Suzuki se tient dans la bonne moyenne sans plus, tandis que la Canam, dont les suspensions ne sont pas le point fort, n'est pas trop mal à l'aise dans le cas



13

chemins sinueux, dérape facilement, se contrôle sans effort, en somme se place bien malgré un avant imprécis.

11. - Maniabilité

	1	2	3
Canam			
Suzuki			
Yamaha			

TENUE DE PISTE

Précise, bien guidée de l'avant, sûre malgré des suspensions pas extraordinaires, la Suzuki terrasse facilement la Canam dont la direction et les suspensions donnent pas mal de souci au pilote dans les passages rapides au revêtement douteux. Mais ici, c'est la Yamaha qui l'emporte, grâce en grande partie bien sûr à ses suspensions. Elle tient bien en ligne, efface les obstacles, ne fatigue pas et pardonne beaucoup.

12. - Tenue de piste

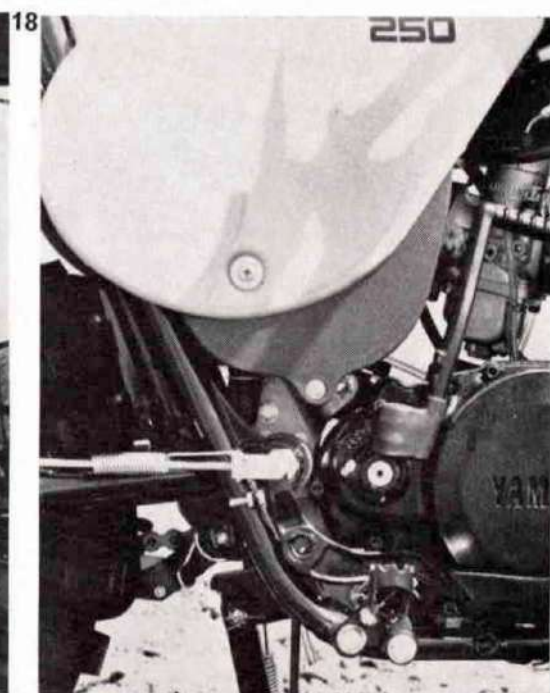
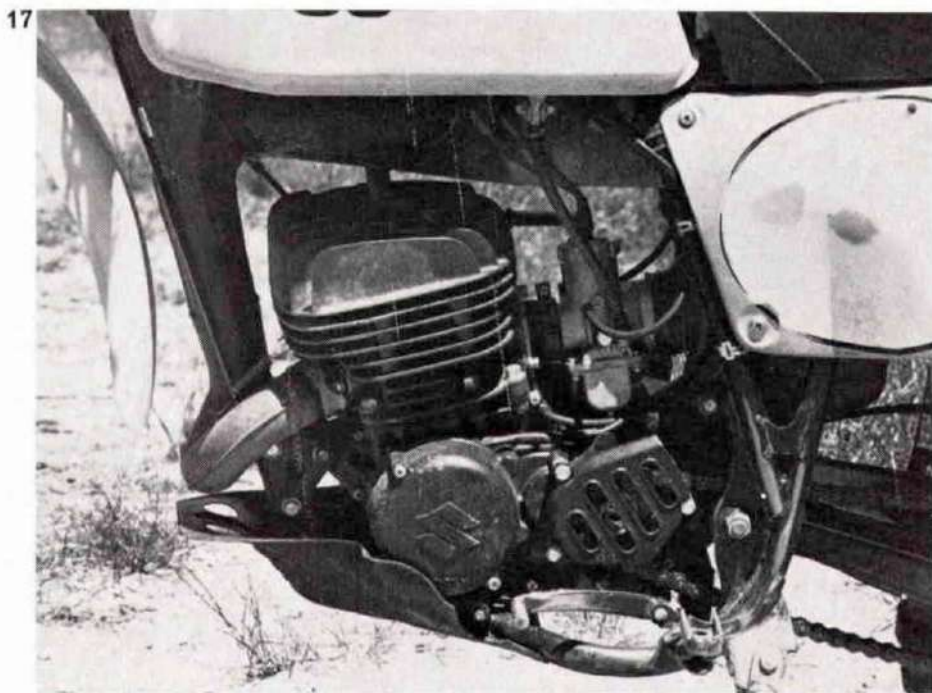
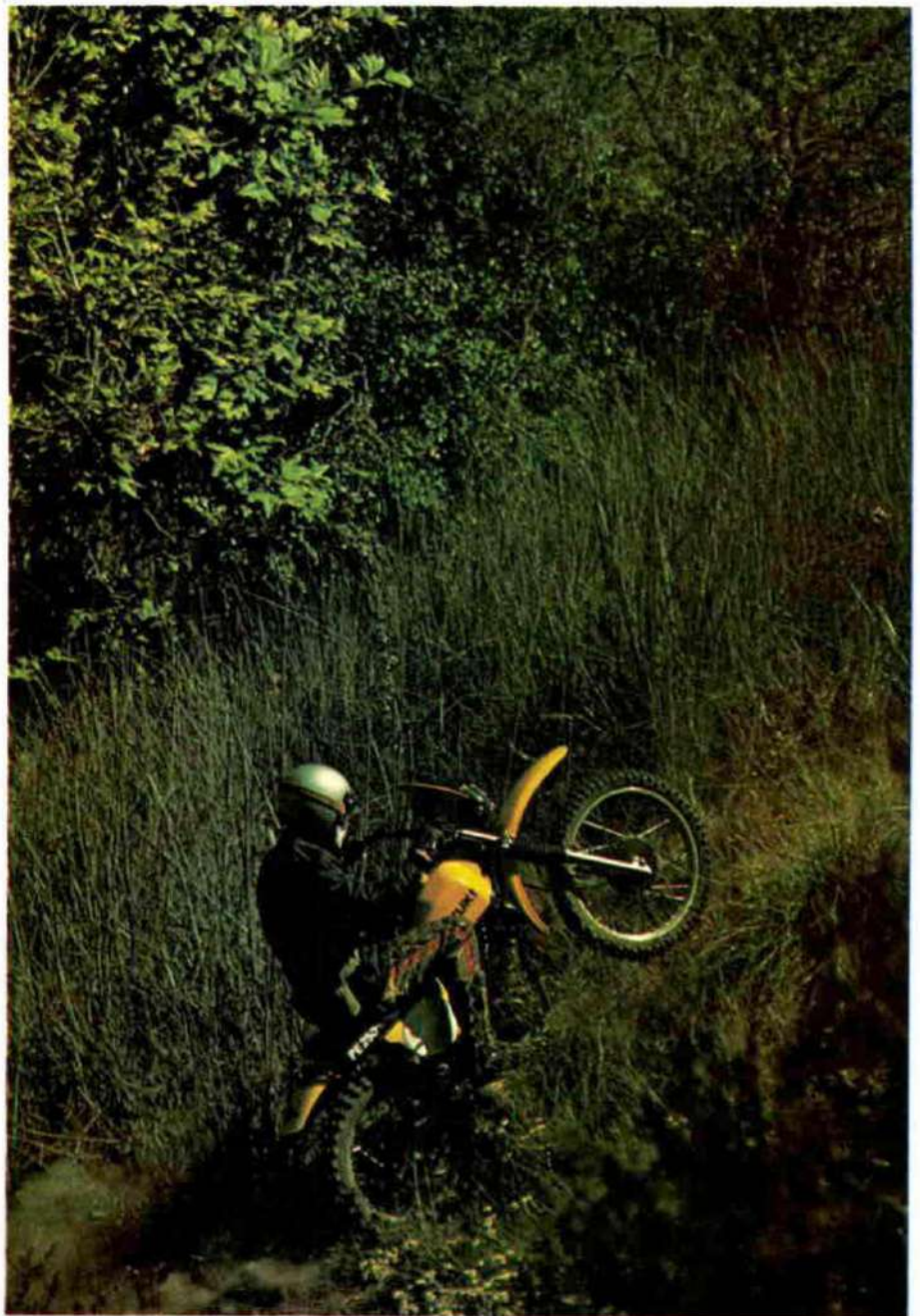
	1	2	3
Yamaha			
Suzuki			
Canam			

Des résultats qui parlent

Alors, les totaux, qu'est-ce que ça dit ?

Grand total			
	Canam	Yamaha	Suzuki
Agrément conduite	2	3	2
Accélérations	3	2	3
Côte	2	2	3
Freinage	2	3	3
Virages	3	1	2
Bosses	1	3	2
Maniabilité	3	2	2
Tenue de piste	1	3	2
GRAND TOTAL	17	19	19

Les deux japonaises à égalité, devant la Canam. Tiens tiens. Pas de beaucoup,



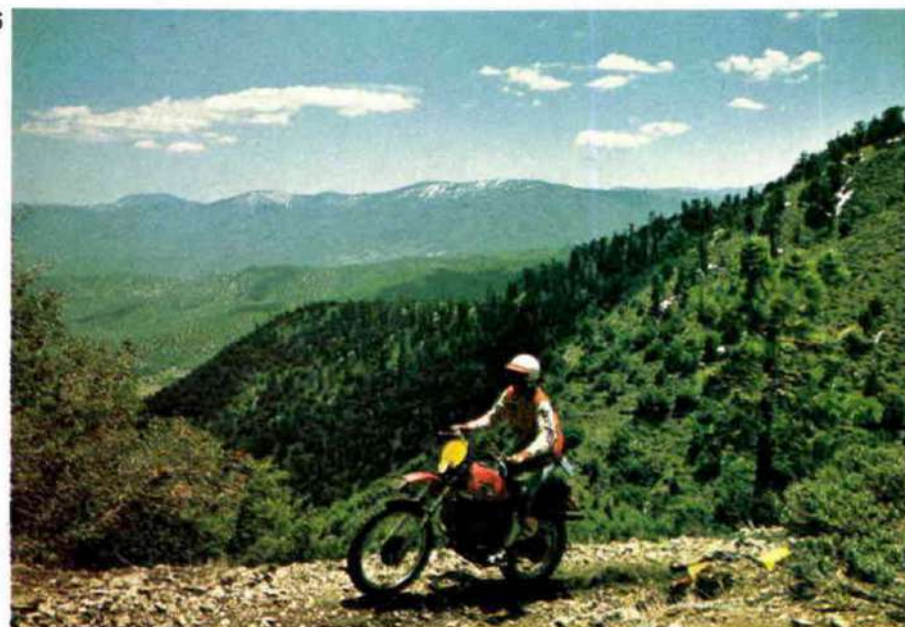
15



14. (Photo Cycle World).
« Si j'avais du gasoline, je monterais dans les belles collines... »
(Robert Charlebois).

15. Sur la Canam, l'élément filtrant en mousse est au-dessus de la chambre de tranquillisation : une solution originale.

16



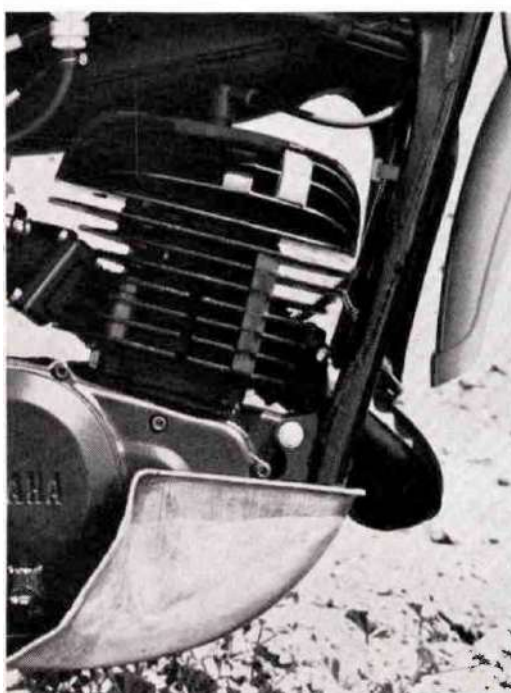
16. Le parc de Gorman... un paradis pour les verts.

17 - 18 - 19. Le moteur de la Suzuki (17) a une allure « course » affirmée. Bonne protection et bonne accessibilité. L'IT 250, une mécanique typiquement japonaise (18). Le Rotax qui équipe la Canam, très étroit et très performant (19).

LES 250 D'ENDURO VENUES D'AILLEURS



19



20
mais tout de même, surtout quand on songe que cet écart devrait se creuser dès qu'il s'agira de gros sous. Les Canam sont réputées très chères, alors que les japonais savent « tirer les prix ». Bon, alors, ça veut dire que la Canam, poubelle, on en parle plus, et les deux japs, selon le sens du vent, l'humeur du jour, la conjonction de Saturne par rapport à la révolution polaire de Pluton, ça sera du style courte-paille ou pile ou face pour les choisir ?

Pile je gagne et face du perds, bien sûr, c'est plus marrant !

Ben non, faut pas être obtus et lire ça comme un bilan comptable ou un rapport de flic. Des résultats d'essais, c'est comme des cogitations d'ordinateur, ça s'interprète.

La Canam perd le match, pourquoi ? Pour ses mauvaises prestations aux chapitres « bosses » et « tenue de piste ». Par contre, elle est en tête en accélérations, virages et maniabilité. Rappelons-nous également qu'elle est très silencieuse, réputée incassable et qu'elle marche au super, avec graissage séparé. Alors, une enduro à l'occasion mais surtout une super-trail ? Ben pour ne rien vous cacher, Canam fabrique, sur la base de la 250 Qualifier enduro, avec exactement le même moteur, une 250 « trail », street-legal aux USA, baptisée 250 TNT, de la dynamite !

Quant à la Yamaha et la Suzuki, elles se départagent facilement, avec une Suzuki brillante au niveau moteur et une Yamaha plus à l'aise côté partie cycle, suspensions et tenue de route. Notons enfin que, seule, la Suzuki ne perd aucun des tests. Une moto homogène, on dirait.

Alors, vu comme ça, il parle déjà davantage, ce « grand Total », non ? C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous autres, à Moto-Verte, sacrifions quelques uns des plus précieux moments de notre belle jeunesse à vous concocter des essais comparés, à chaque fois que c'est possible.

Pour que ça vous parle davantage. 5 sur 5, vous me recevez ? O.K., reste plus qu'à recevoir, en France, les motos essayées ici. Ça ne tardera sûrement plus beaucoup. À la prochaine, les verts !



LES 250 D'ENDURO VENUES D'AILLEURS



YEAH!

fiches techniques

CANAM 250 QUALIFIER
MOTEUR

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 74 mm. Course : 57,5 mm.
Cylindrée : 247 cm³.
Taux de compression : 13 à 1.
Puissance maxi : 27,4 ch à 8 000 tr/mn (mesure au banc).
Couple maxi : non communiqué.
Alimentation : distributeur rotatif + carbu Bing Ø 32 mm.
Allumage : électronique Bosch.
Lubrification : graissage séparé par pompe.
Mise en route : kick, sur tous les rapports.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages à taille droite. Rapport : 2,91 à 1.
Embrayage : multidisque travaillant dans l'huile. Contenance : 1 100 cm³.
Boîte de vitesses à 6 rapports :
1^{re} : 3,40 à 1. 4^e : 1,31 à 1.
2^e : 2,31 à 1. 5^e : 1,09 à 1.
3^e : 1,68 à 1. 6^e : 0,96 à 1.
Secondaire : par chaîne, rapport 15 x 44 (2,93 à 1).

PARTIE-CYCLE

Cadre tubulaire double berceau.
Fourche téléhydraulique Betor, débattement de 190 mm.
Contenance : 180 cm³ d'huile par bras.
Amortisseurs AR Gabriel à gaz + huile, ressort réglable.
Débattement : 185 mm.
Jantes DID alu chaussées de pneus Cheng Shin ou Yokohama.
3,00 x 21" à l'AV. 4,50 x 18" à l'AR.
Freins : moyeux coniques Ø 150 mm à l'AV et à l'AR.
Largeur : 864 mm.
Longueur : 2 134 mm.
Empattement : 1 410 mm.
Garde au sol : 267 mm.
Hauteur de selle : 876 mm.
Chasse : réglable, de 100 à 150 mm.
Angle de chasse : réglable, de 23° à 30°. Standard : 30°.
Contenance réservoirs : essence, 11,4 litres ; huile, 2 litres.
Poids à sec (constructeur) : 108 kg.
Constructeur : Bombardier Limitée - Canada.

SUZUKI PE 250
MOTEUR

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 67 mm.
Course : 70 mm.
Cylindrée : 247 cm³.
Taux de compression : 7 à 1.
Puissance maxi : 23,7 ch à 7 500 tr/mn (mesure au banc).
Couple maxi : non communiqué.
Alimentation : clapets et carburateur Mikuni Ø 36 mm.
Allumage : électronique PEI.
Lubrification : par mélange à 5 %.
Mise en route : par kick, sur tous les rapports.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages à taille hélicoïdale. Rapport : 2,727 à 1.
Embrayage : multidisque travaillant dans l'huile. Contenance : 900 cm³.
Boîte de vitesses à 5 rapports :
1^{re} : 2,66 à 1. 4^e : 0,91 à 1.
2^e : 1,75 à 1. 5^e : 0,69 à 1.
3^e : 1,25 à 1.
Secondaire : par chaîne, rapport 13 x 50 (3,846 à 1).

PARTIE-CYCLE

Cadre tubulaire simple berceau dédoublé.
Fourche télescopique Kayaba., débattement de 180 mm.
Amortisseurs arrière Kayaba à gaz, ressorts réglables.
Débattement : 162 mm.
Jantes DID alu chaussées de pneus japonais IRC cross.
3,00 x 21" à l'AV.
4,50 x 18" à l'AR.
Freins : tambours Ø 150 mm à l'AV et à l'AR.
Largeur : 855 mm.
Longueur : 2 140 mm.
Empattement : 1 435 mm.
Garde au sol : 262 mm.
Hauteur de selle : 843 mm.
Chasse : 126 mm.
Angle de chasse : 29,75°.
Contenance réservoir : 12 litres.
Poids à sec (constructeur) : 109 kg.
Constructeur : Suzuki - Japon.

YAMAHA IT 250
MOTEUR

Monocylindre 2 temps refroidi par air.
Alésage : 70 mm.
Course : 64 mm.
Cylindrée : 246 cm³.
Taux de compression : 7,84 à 1.
Puissance maxi : non communiquée.
Couple maxi : non communiqué.
Alimentation : clapets et carburateur Mikuni Ø 36 mm.
Allumage : électronique CDI.
Lubrification : mélange à 5 %.
Mise en route : kick, sur tous les rapports.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages.
Rapport : 2,666 à 1.
Embrayage : multidisque travaillant dans l'huile.
Boîte de vitesses à 5 rapports :
1^{re} : 2,286 à 1.
2^e : 1,706 à 1.
3^e : 1,3 à 1.
4^e : 1,1 à 1.
5^e : 0,84 à 1.
Secondaire : par chaîne, rapport 15 x 46.

PARTIE-CYCLE

Cadre tubulaire double berceau.
Fourche téléhydraulique, débattement de 220 mm.
Amortisseur arrière : monoshock (cantilever), licence De Carbon, réglable en hydraulique et en tension.
Débattement : 220 mm.
Jantes DID chaussées de pneus cross IRC.
3,00 x 21" à l'AV.
4,50 x 18" à l'AR.
Freins : moyeux coniques des YZ cross.
Largeur : 832 mm.
Longueur : 2 137 mm.
Empattement : 1 430 mm.
Garde au sol : 240 mm.
Hauteur de selle : 940 mm.
Chasse et angle : non communiqués.
Contenance réservoir : 12 litres.
Poids à sec (constructeur) : 115 kg.
Constructeur : Yamaha - Japon.

**Merci...**

... à Tony Murphy, de Canam-USA, qui nous a très gentiment aidés dans cet essai et nous a fait découvrir un des plus merveilleux sites qui se puisse imaginer pour faire de la moto.

... à Yamaha-International et à Larry Thomson, un de leurs pilotes officiels en enduro, grâce à qui nous avons pu disposer, parmi les premiers de la presse mondiale, d'une IT 250.

... à nos confrères de Dirt Bike Magazine, qui ont été plus malins que l'importateur Suzuki américain, et nous ont trouvé une Suzuki 250.

... et enfin à François Bourret, le correspondant de Moto Verte aux USA, qui a organisé cet essai.