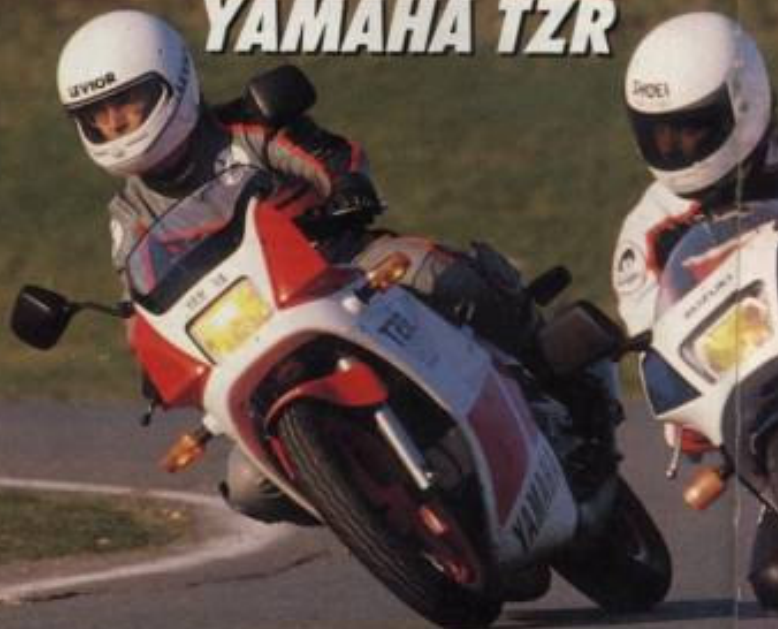


COMPARATIF 250

# KAWASAKI KR1 SUZUKI RGV YAMAHA TZR

*Après avoir régné sans partage sur la catégorie pendant deux ans, la Yamaha TZR se retrouve aujourd'hui face à deux empêcheuses de viroter en paix, les Kawasaki KR1 et Suzuki RGV. Le marché des deux et demi sport a beau être minuscule, il attire les convoitises des constructeurs toujours soucieux de leur image. Et sur ce plan, les 250 frappent très fort. Alors, prêtes pour la bagarre, il n'y aura pas de place pour tout le monde.*

par Eric Maurice,  
photos Micou Montange et Bertrand Thiébaud



## LES CROQU

Énorme au Japon, le marché des 250 sportives se limite en France à des ventes confidentielles. En réalité, si l'on excepte les rares fondus qui vivent avec des poteries de GP puristes au cerveau et les concurrents des courses Promosport, les modèles susceptibles d'intéresser entre 33 et 35000 francs dans un quart de litre, aussi performant soit-il, ne sont pas légion. Ces machines sont par excellence l'engin dont on rêve, qui vous retourne les sens à chaque rencontre, le truc qu'on brûle de posséder

**La Yamaha TZR a beau faire son possible, les dernières 250 arrivées, la Kawasaki KR1 et la Suzuki RGV sont en train de se disputer le titre de reine de la catégorie.**

mais dont on repousse l'achat dans un dernier sursaut de lucidité. « Ce ne serait vraiment pas raisonnable ». C'est justement leur caractère insaisissable, illogique, qui donne à ces 250 leur étrange pouvoir de fascination. Elles font passer à ces rêves qui ne vivent pas comme les autres, jouent avec d'autres règles, traversent le monde à toute allure sans le soucier des

convenances, encore moins du lendemain. Hélas, à l'image des bites de grands prix, ces petites Réplicas font dans l'exclusif. Se sachant condamnées à une vie éphémère tant est acharnée la concurrence qui sévit dans leur domaine, elles sont là pour brûler et tout de suite. Oublié à brûler plus vite, autant faire de belles étincelles. C'est pourquoi, plus que



# QUEUSES DE YAM

partout ailleurs, il est si important d'être la plus forte dans cette catégorie. Il n'y a de place que pour la reine. Être la seconde n'a aucun sens. Vous comprendrez donc l'importance d'une confrontation comme celle-ci.

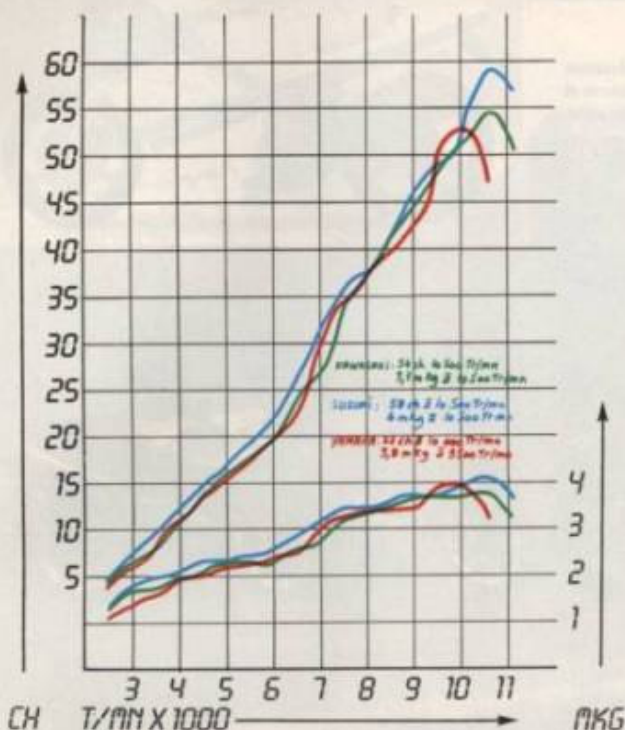
## Miss Suzie, reine de beauté

La Yamaha TZR a tenu deux années au firmament. Prestige de la coupe Senaudo-Gaucher et résultats

en primes d'avant, cette machine s'est imposée comme la reine incontrôlée de la catégorie, d'autant plus facilement qu'elle n'avait pas de concurrence. Ce n'est plus le cas aujourd'hui après l'arrivée de la KR1 et de la RGV. Paradoxalement, ce sont Kawasaki et Suzuki, deux constructeurs absents des GP 250 depuis plus (Suzuki) ou moins (Kawasaki) longtemps qui nous offrent les quart de litre les plus arrogantes du moment. La KR1 et la RGV sont par conséquent de fausses Répliques dans la mesure où elles ne

peuvent se réclamer d'une proche parente ayant fait ses preuves en GP de vitesse. Qu'importe ! L'une et l'autre font illusion et ne dévalent en aucune façon le standing de la catégorie même s'il est certain qu'une Honda NSR, dérivée en droite ligne de la machine championne du monde aux mains de Sito Pons, ou une Yam TZR 2 peuvent se prévaloir d'un pedigree plus prestigieux. Hélas, la première n'est pas importée et la seconde, tout juste apparue au Japon, n'arrive pas chez nous avant l'année prochaine.

## AU BANC MOTO JOURNAL



Près de soixante chevaux pour une deux et demi de série, c'est l'exploit que réalise la Suzuki. Avec 58 chevaux relevés à l'embrayage, elle domine les débats et dépasse assez largement la puissance revendiquée par le constructeur. La RGV affiche en tous cas une belle santé sur toute sa plage de régimes et domine sa rivale la plus directe, la KR1, en deux passages clés de sa courbes. Vers 7 000 tours d'abord, c'est-à-dire à l'entrée dans la vraie zone d'utilisation, où d'un coup elle prend près de 5 chevaux à sa concurrente, à 10 500 t/mn ensuite quand la totalité de la cavalerie sonne la charge. Si l'on excepte ces deux passages, la Kawasaki fait constamment jeu égal avec la Suzuki mais en terme d'agilité et de facilité de conduite, le petit plus offert par cette dernière est bien ressenti, principalement sur la route. Comme on s'en serait douté, la Yamaha est un peu à la traîne. Un peu seulement, car la vaillante TZR possède beaucoup de coffre à tous les régimes, se permettant même de devancer la KR1 à 7 000 tours, régime où décidément la Kawa connaît une petite faiblesse de rendement. En fait la TZR ne trahit son ancienneté que par une puissance maxi en retrait et un régime maxi situé 1000 tours plus tôt.

RÉGIME (t/mn)	PUISSANCE (cv)			COUPLE (mkg)		
	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
2 500	4,5	4,5	4	1,3	1,3	1,1
3 000	7	7,5	6	1,7	1,8	1,6
3 500	8	9,5	8	1,7	2	1,8
4 000	11	12	11	2	2,1	2
4 500	12,5	14,5	13	2,1	2,3	2
5 000	16	16,5	16	2,3	2,3	2,2
5 500	17,5	18,5	17	2,3	2,4	2,2
6 000	19	21	19	2,3	2,5	2,3
6 500	24	25,5	22	2,4	2,6	2,5
7 000	26,5	31	30	2,7	3,1	2
7 500	34	35,5	34	3,2	3,4	3,2
8 000	37	37	37	3,3	3,3	3,3
8 500	41	41	39	3,5	3,5	3,3
9 000	46	45,5	42	3,6	3,6	3,3
9 500	48	48	50	3,6	3,6	3,8
10 000	51	53,5	52	3,8	3,8	3,7
10 500	54	58	46	3,7	4	3,1
11 000	50	56	—	3,2	3,8	—

### PUISSANCE

	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Annoncée usine (DIN)	53 ch	55 ch	51 ch
Vérifiée à l'embrayage	54 ch	58 ch	52 ch
Vérifiée à la roue AR	45,5 ch	47 ch	42,5 ch
Spécifique	216 ch/l	233 ch/l	209 ch/l
Poids avec pleins	149 kg	154 kg	154 kg
Poids/puissance réel	2,76 kg/ch	2,65 kg/ch	2,98 kg/ch

## COMPARATIF 250

### PERFORMANCES

Conditions Météo : Piste : Pilote :	léger vent, temp. 9° sèche (autoroute) B. Sebikau, 1,70 m		
	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
VITESSE MAXI			
Couché	203	210	191
Compteurs	220	223	205
ACCELERATIONS			
200 m D.A.	8"4	8"2	8"5
400 m D.A.	13"2	13"	13"7
REPRISES EN 6°			
de 60 à 90 km/h	8"	7"8	8"2
de 90 à 130 km/h	11"5	11"6	12"4
ETALONNAGE COMPTEURS			
Compteur			
60 km/h	58	57	59
90 km/h	86	86	88
110 km/h	104	104	105
130 km/h	121	122	125
160 km/h	146	149	154

Ce n'est pas les 200 kilomètres/heure ont cessé d'être un seul franchissable pour les 250. La Suzuki fait même exploser cette barrière en réalisant 210 km/h sans l'aide d'aucun artifice. Impressionnant. Dans les mêmes conditions, la Kawasaki n'a pu faire mieux que 203. Superbe performance dans l'absolu mais qui la relègue derrière. A sa décharge, la KR1 tire trop long d'origine, plus que la Suzuki, et si ce choix peut se révéler intéressant pour la fiabilité mécanique ou la consommation, il pénalise les performances maxi surtout avec une mécanique pointue. La Yamaha ferme la marche et rend 15 bornes à la Suzuki. C'est beaucoup, mais la TZR a fêté son troisième anniversaire et dans cette catégorie c'est un sacré handicap. La hiérarchie demeure identique lors des mesures d'accélération et de reprises sur le dernier rapport. La Suzuki l'emporte à chaque fois, devant une Kawasaki qui souffre de son braquet trop long et une Yam qui se défend vaillamment mais ne peut compenser son handicap de puissance.

### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Modèle	KR1	RGV	TZR
Prix	35 222 F	33 623 F	33 487 F
Disponibilité	immédiate	immédiate	immédiate
Coloris	vert/blanc	bleu/blanc	rouge ou bleu
Garantie	1 an pièces et M.O., kilométrage illimité		
Importateur	KMF, B.P. 33 78312 Maurepas	Suzuki-France 26, av. de la Gare 78310 Coignières	Sonauto-Yamaha B.P. 479 Cergy-Pointoise Cedex

### CONSUMMATION

UTILISATION	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Min	7,1 L/100	7,1 L/100	6,7 L/100
Maxi	9,7 L/100	8,9 L/100	8,9 L/100
Moyenne	8,3 L/100	7,9 L/100	7 L/100
Autonomie moyenne	175 km	180 km	200 km

## COMPARATIF 250

*Fine, plus classique que la RGV, la Kawasaki dissimule sous une sobre élégance de réelles qualités de pistarde et une bonne aptitude à la conduite sur route.*



*KR1-750 Stinger d'un côté, RGV et 750 GSX-R de l'autre, chez Kawasaki comme chez Suzuki les sportives ne peuvent renier certains airs de famille. On retrouve cette parenté au guidon avec des choix de comportement tout à fait caractéristiques pour chaque constructeur.*



*Trapue, ramassée sur l'avant, la Suzuki abat ses cartes d'entrée de jeu avec une silhouette hautement évocatrice.*



*La Yamaha n'a pas changé depuis sa première apparition. Elle reste une jolie moto même si au niveau de l'agressivité la Suzuki fait nettement plus mal.*

	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
<b>QUALITES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Performances</li> <li>— Tenue de route</li> <li>— Freinage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Performances</li> <li>— Tenue de route</li> <li>— Freinage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Agrément moteur</li> <li>— Tenue de route</li> <li>— Protection</li> </ul>
<b>DEFAUTS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Prix</li> <li>— Consommation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Prix</li> <li>— Consommation</li> <li>— Boîte de vitesses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Prix</li> <li>— Consommation</li> <li>— Boîte de vitesses</li> </ul>