



# « Plus que prometteuse »

*Equipée d'un démarreur électrique, la cross 250 CRF R Enduro homologuée par Red Moto se présente comme LA nouveauté de ce début d'année 2018. Moteur à double arbre à cames, double collecteur, courbes au guidon, suspensions Showa à ressorts... une nouvelle conception qui, sur le papier, en faisait une base plus que crédible en enduro. Sur le terrain ? La petite Rouge a laissé entrevoir un potentiel exceptionnel. Pierre Pallut a été emballé, lisez !*

Par **Pierre Pallut** Photos **Benjamin Cherrasse**



**Le rapport maniabilité-stabilité est juste hallucinant**



**F**ine, ultra compacte et finitions soignées, Honda assume une nouvelle fois son statut de constructeur haut de gamme. Belle au point de me redonner l'envie de rouler malgré la pluie pour vous présenter en exclusivité la petite bombe rouge à l'heure de boucler cet EM 95. Direction l'Occitanie et la petite ville de Souillac pour rejoindre Euroboost, l'importateur de Red Moto en France.

**Une R et pas une RX**

Un coup de démarreur (enfin !) et le bloc 250 ronronne d'une sonorité bien feutrée par les "dB Killers" présents sur les silencieux Red Moto. L'homologateur italien s'est aussi chargé d'apporter à la version cross roue de 18, béquille, plaque-phare



**TITANE** - Sous la protection plastique noir, le réservoir en titane. Oui, en titane, vous avez bien lu !

et bavette. Pas plus, la moto conservant donc au passage son magnifique réservoir titane de 6,3 litres. Une R et pas une "RX", vraie cross "endurisée" a minima, même si deux courbes de puissance "endurisées" (et éventuellement plus) feront très prochainement leur apparition. Je n'y aurai pas le droit sur ma monture du jour fraîchement arrivée d'Italie et je resterai donc sur la courbe standard qui sera en commun sur les motos qui arriveront très prochainement en concessions.

**Pallut en pleine hallu**

Premiers tours de roue et la maniabilité en action vient confirmer l'impression visuelle de moto ultra compacte que je m'étais faite. Cette partie-cycle déjà incroyable sur les grosses cylindrées semble encore avoir passé un cap équipée du petit bloc 250. Le rapport maniabilité-stabilité est juste hallucinant. L'ensemble Showa s'avère d'une précision redoutable, déculpant la confiance tant le feeling est bon. Joueuse à souhait, la Honda me pousse naturellement à envoyer quelques passages freeride en toute sécurité, tels ces jumps off en descente qui m'auraient bien secoué les poignets sur certaines Européennes. Une rigidité de l'ensemble en fin de course s'accompagnant toutefois d'une onctuosité exemplaire sur le



**(+)** « Partie-cycle pas loin de la perfection sur une moto d'origine »

**(+)** « Capacité du moteur à descendre bas sans caler »

**(-)** « Deux courbes de puissances endurisées feront prochainement leur apparition. Je n'y aurai pas droit sur ma monture du jour fraîchement arrivée d'Italie »



**1 LED**  
La plaque phare planque une rangée à LED.



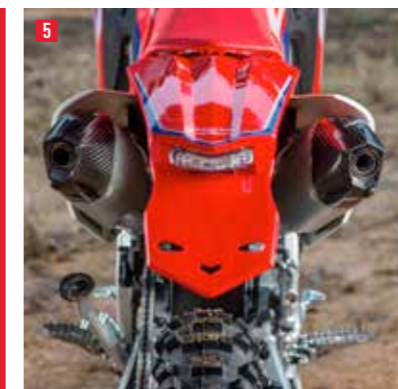
**2 DOUBLE**  
Double collecteur et chambre de résonance sur le côté droit qui descend plus bas.



**3 FINITION**  
Comme toujours, la finition Honda laisse pantois. Et Red Moto ne gâche rien avec une déco aux couleurs du HRC.

**4 DÉMARREUR**  
Une première sur une Honda 250 4T cross, le démarreur électrique fait son apparition.

**5 RIGIDIFIÉ**  
La bavette ne fait qu'un avec le garde-boue arrière qui est rigidifié. Vu et les embouts carbone de silencieux ?



**6 BÉQUILLE**  
En alu, la béquille possède un embout assez large pour ne pas s'enfoncer. Un bel élément.

Honda CRF 250 R Enduro  
**10 199 €**  
www.euroboost.fr

**LA TECHNIQUE**  
// MOTEUR  
Cylindrée : 249,4 cm<sup>3</sup>  
Alésage x course : 79 x 50,9 mm  
Injection : PGM-FI avec EMSB (Engine Mode Select Button)  
Boîte : 5 rapports  
Démarreur : électrique

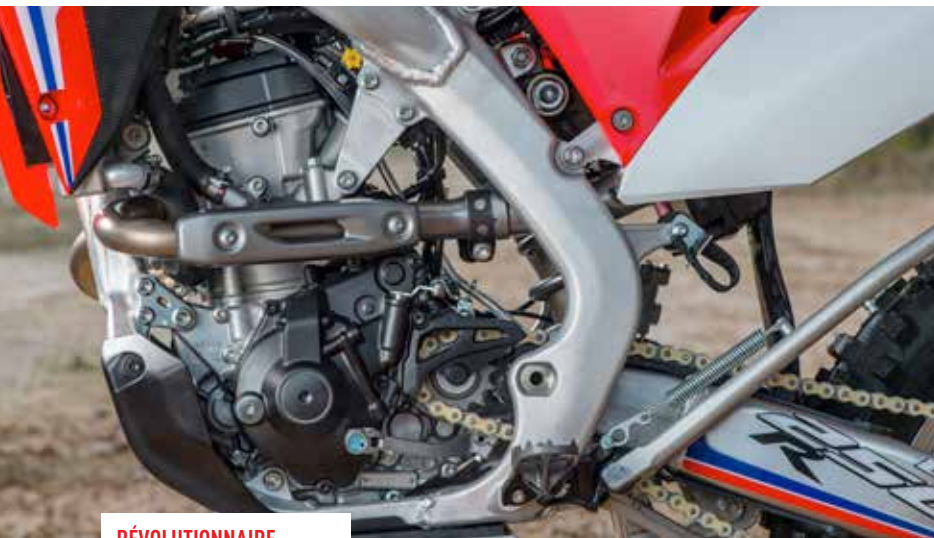
// PARTIE-CYCLE  
Cadre : double poutre et simple berceau dédoublé en aluminium  
Fourche : Showa Ø 49 mm, déb. 305 mm  
Amortisseur Showa, déb. 315 mm  
Freins à disque : Ø 260/240 mm

// MESURES  
Empattement : 1 486 mm  
Garde au sol : 327 mm  
Hauteur de selle : 957 mm  
Poids tous pleins faits : 110,2 kg  
Réservoir : 6,3 l



# PREMIER CONTACT

› Honda CRF 250 R Enduro 2018



## RÉVOLUTIONNAIRE

Un double arbre à cames, une première sur une Honda 4T de série. La CRF Rally de Barreda avait ouvert le bal mais reste un proto.

premier tiers du débattement. Force est de constater que l'on n'est pas loin de la perfection sur une moto d'origine.

## Prédisposée à l'enduro

Le bloc-moteur m'a également enchanté.

**L'étagement de la boîte, notamment la première, ne pose aucun problème**

Souple en bas, la moto a énormément gagné en puissance une fois les mi-régimes atteints. La moto reste malgré tout très efficace, bien aidée par l'amortisseur rivetant l'arrière au sol. Enchaîner les dérives deux pieds sur les repose-pieds en devient même enfantin sur le terrain glissant de cet essai. Les hauts régimes sont survitaminés et le moteur prend les tours sans faiblir. La vraie bonne surprise est la capacité du moteur à descendre bas dans les tours sans caler. Un réel atout par rapport à la 400 et la 450, la 250 perdant ainsi en exclusivité en s'ouvrant au grand public.

L'étagement de la boîte, notamment la première, ne pose aucun problème. Nullement besoin d'apposer à la petite Japonaise un embrayage automatique. Je me surprends même à pouvoir enchaîner des déplacements latéraux type trial. Pas mal pour une cross homologuée ! Les amoureux de randonnée dont la moyenne horaire ne dépasse pas les 20 km/h pourront éventuellement mettre une dent de plus à la couronne et l'équiper d'une commande hydraulique Magura pour la stabilité de la garde. Rien de plus, cette R Enduro affirmant ainsi son large spectre d'utilisation du MX à l'enduro technique.

Cette première prise de contact démontre donc un (très) fort potentiel pour la Honda CRF 250 R Enduro à briller sur une multitude de terrains et à séduire bon nombre d'enduristes. Une moto fun, efficace et facile, dont j'ai déjà hâte d'essayer la version définitive d'une base des plus prometteuses. A suivre dans le prochain EM. ■

## QUOI DE NEUF ? Nouveauté 2018

- Amélioration du rapport puissance/poids (kW/kg) par rapport à la version 2017 de 5 %
- nouveau moteur double ACT avec des mesures d'alésage et course de type "super-carrés", offrant 9 % de puissance en plus et un régime maximum augmenté de 900 tr/mn par rapport au modèle précédent
- nouveau châssis caractérisé par un centrage optimal du poids et une réduction de poids
- fourche Showa de 49 mm à ressort, entièrement réglable et sensible aux choix du pilote
- démarreur électrique de série avec une batterie lithium de 650 g
- chaîne X-Ring pour une longue durée de vie
- système de sélection de la cartographie moteur au guidon (Honda EMSB) spécialement développée pour l'enduro sont disponibles pour répondre aux préférences du pilote et aux conditions de roulage : Mode 1 (Standard), Mode 2 (Soft) et Mode 3 (SuperSoft). Un indicateur lumineux informe sur le mode sélectionné
- protège-mains légers et robustes
- sabot moteur solide et enveloppant
- pneus Metzeler Six Days Extreme, identiques à ceux utilisés pour l'Enduro GP
- réservoir en titane de 6,3 litres
- compteur digital multifonction avec compteur d'heure intégré
- système électrique "full LED" à l'esthétique agressive et moderne
- nouveau garde-boue arrière racing résistant avec support de plaque intégré
- silencieux avec embouts en fibre de carbone
- béquille latérale en aluminium

