



<http://www.motorevue.com/site/essais-une-semaine-en-honda-cbr-250-r-61370.html>

Essais

[Alexis Delisse - 20/08/2011]

Une semaine en Honda CBR 250 R

Nouveauté 2011, il n'est pas certain que la CBR 250 R connaisse une carrière aux ventes exponentielles, handicapée par une cylindrée boudée par le marché français. Pourtant, cette « mini-sportive » fait preuve de nombreuses qualités au quotidien, quel que soit le terrain.



La Honda CBR 250 est parfaite pour les jeunes permis bridés à 34 ch © Vincent Boyer



EN VILLE



La CBR s'est montrée très à l'aise en ville © Vincent Boyer

Malgré son look et son appellation sportive, directement issue des CBR 600 et 1000 RR, la CBR 250 se montre étonnamment complaisante avec le dos et les articulations. La position de conduite n'est pas exagérément basculée sur l'avant, loin de là, et se balader en agglomération ne relève pas du chemin de croix. Le rayon de braquage plus que contenu (4 850 mm) autorise les demi-tours en toutes circonstances et le gabarit général de cette petite 250 lui permet de se faufiler sans mal dans les endroits les plus étroits. Pour qui appréhende les remontées de file, la Honda est l'outil idéal. Même dans un trou de souris, ce n'est pas les rétros qu'on replie, mais les coudes. Le moteur, un mono quatre temps, se montre souple et docile, bien qu'il faille évoluer au-dessus des 4000 tr/min pour en tirer le meilleur parti. La boîte de vitesses, n'appelle pas de critique particulière.

SUR LA ROUTE



Les petites routes de campagne sont le terrain de jeux favori de la CBR © Vincent Boyer

Avec le R de Racing apposé après son carénage, la Honda fait des promesses qu'elle tient dans l'ensemble plutôt bien. Sa partie-cycle simple (cadre double poutre en acier, suspensions basiques) se laisse emmener sans arrière pensée. Forcément un peu limitée par son moteur en grandes courbes, son agilité fait merveille dans les enchaînements lents. Son poids contenu (160,5 kg tous pleins faits) y participe aussi. Ses pneus aux dimensions réduites (140/70x17 à l'arrière) améliorent également la maniabilité. La fourche n'est pas réglable, l'amortisseur uniquement en précharge, mais le « dernier-Ohlins-qui-va-bien » est loin d'être indispensable en utilisation courante. En revanche lorsqu'on hausse vraiment le rythme, la souplesse de la fourche et de l'amortisseur rappellera le pilote à l'ordre.

Au niveau du freinage, le système se montre efficace, sans plus. La puissance de ralentissement est acceptable, tout comme le ressenti au niveau du levier.

Quant au moteur, il remplit son office sans rechigner, permettant d'atteindre des vitesses vous poussant dans l'illégalité. Il faudra tout de même repasser pour ce qui est du caractère. Généralement, ces petits monos donnent le meilleur dans le haut du compte-tours. Ce n'est pas le cas sur la CBR.

SUR AUTOROUTE

Développant à peine 26 chevaux, le mono de la CBR parvient tout de même à propulser la moto à 160 km/h compteur en vitesse de pointe. Mais il faudra vous armer de patience pour y parvenir. Avec une protection de la bulle quasi inexistante (à moins de se coucher sur le réservoir de la moto), rouler à 130km/h vous donnera l'impression d'aller bien plus vite. D'autant qu'à cette vitesse, le monocylindre est déjà bien installé dans les tours. La position de conduite et le confort relatif délivré par la selle compensent ces désagréments et permettent tout de même d'envisager les longs trajets. Pour ne rien gâcher, la consommation ridicule constatée de 2,8 l/100km est un sérieux atout. Un appétit d'oiseau qui nous a étonnés.

À DEUX



Le duo n'est pas l'exercice préféré de la CBR © Vincent Boyer

La CBR 250 s'en tire honnêtement sans plus. La selle est plate et suffisamment large mais trop dure. Les repose-pieds sont également un peu trop hauts. Les poignées sont facilement accessibles, mais leur dessin les rend fuyantes, ce qui empêche de bien s'y accrocher à l'accélération. Seul le réservoir remplit bien son office au freinage.

QUALITE DE PRESENTATION



La finition de la CBR est en dents de scie © Vincent Boyer

Traditionnellement d'excellente facture, la finition apportée ici par le premier constructeur mondial est inégale. Le beau côtoie le moins beau, tarif serré oblige. La peinture du réservoir est exemplaire avec les autocollants vernis qui ne se décolleront pas. Les carénages présentent bien, tout comme le tableau de bord ce qui rend la présentation

d'ensemble agréable à l'œil. Au chapitre des mauvais points, on note les demi-guidons qui affichent de vilains raccords de soudure et le traitement insuffisant des platines latérales qui portaient de vilaines traces blanches sur notre modèle d'essai.

ASPECTS PRATIQUES



Le tableau de bord de la CBR 250 © Vincent Boyer

Pour une machine de cette catégorie, le tableau de bord est plutôt valorisant. Le joli compte tour est accompagné d'un écran digital où s'affichent vitesse, trip kilométrique, température moteur, jauge d'essence et heure.



Le bouchon de réservoir de la Honda © Vincent Boyer

On peut regretter qu'Honda ait fait des économies de bouts de chandelles en ne montant pas le bouchon de réservoir sur charnière.



Le bloc optique de la CBR © Vincent Boyer

L'optique rappelle celle de la dernière VFR 1200 et est accompagnée de plastiques agréables à l'oeil.



Le dessous de selle de la CBR © Vincent Boyer

Comme attendu, l'espace de rangement sous la selle est réduit au strict minimum. Seul un « U » Honda y trouvera sa place et il faudra sacrifier la trousse à outils pour emporter le moindre étui à lunette.



L'amortisseur arrière de la CBR © Vincent Boyer

La molette de réglage en précharge de l'amortisseur arrière est presque inaccessible.

En bref :

Honda CBR 250 R
26 ch, 2,4 mkg, 160,5 kg tous pleins faits
3 990 €

Notre essai :

400 km de ville, route et autoroute
Consommation de l'essai
Mini : 2,8 l/100 km
Maxi : 3,2 l/100 km

10 Réactions

Maitre Yoda

vendredi 26 août
2011 à 08:32

La Varadero 125 se vend à 4990 € pour 15 Cv.
L'erreur est pire et pourtant elle se vend comme des
petits pains. Le Tmax est vendu 9999 € pour 35 Cv :
là on tiens le gagnant !

[Réagir à l'article] - Signaler

Titi

jeudi 25 août 2011 à
14:58

4000€ - 26cv... Cherchez l'erreur!!

[Réagir à l'article] - Signaler

Belryminus

lundi 22 août 2011 à
13:33

Perso, j'en connais en Gex, ninja et autres sportives
qui se feraient allègrement déboiter dans les petits
enchaînements par une machine de ce type pilotée
comme il faut.

Au quotidien si t'es jeune permis franchement, ce
genre de machines ça remplit son office. Pour moi le
vrai problème c'est le prix. Plus que l'apparence,
mettre 4000 euros (ca fait plus de 25 000 balles hein
...) dans une "petite" moto alors qu'une bandit 650
neuve en promo ca fait 5 500, parfois moins ...

[Réagir à l'article] - Signaler

Maitre Yoda

lundi 22 août 2011 à
08:29

Il est sur que pour de vieux briscards, la puissance
limitée de cette machine ne va pas faire naitre des
sensations importantes. Malgré tout, je pense que
cette moto a sa place dans le marché. Pour les
jeunes permis, ça doit être plus agréable de rouler la
dessus que sur une 4 cylindres bridée et lourde. Et
puis en passant à la pompe, quel bonheur de voir que
tu peux rouler toute la semaine pour 10 euros !
C'est pareil, en ville, je trouve que c'est une alternative
interessante aux scooters.

Reste qu'en France, le culte de l'apparence limite
l'essor de ce type de marché.

Enfin, 25 cv, ça fait vraiment pas lourd.....

[Réagir à l'article] - Signaler

Horneteur

dimanche 21 août
2011 à 22:31

La CBR je ne connais pas mais la Ninja est assez
sympa comme moto, malgré ses 33cv, j'ai vraiment
bien aimé rouler avec.

Bon pour cette CBR, c'est du Honda, donc pour
moi... c'est de la daube

[Réagir à l'article] - Signaler

Barjomomo

dimanche 21 août
2011 à 10:48

*25chv, faute de frappe ^^

[Réagir à l'article] - Signaler