

23 Août 2008

Chers Amis Trialistes,

Ça y est, elle est là !

La première **X250R** est arrivée à Andon (06) chez l'importateur OTAR depuis le 11 Août, et nous souhaitons vous rendre compte sous la forme d'un petit reportage de ses premiers tour de roues sur le sol Français. En villégiature à l'Audibergue depuis quelques jours pour les 3 Happy Days, j'attendais avec impatience l'arrivée de la X250R que l'usine Espagnole devait livrer d'un jour à l'autre, lorsque Xispa font savoir qu'ils avaient un souci avec leur transporteur.

Adrien Prato décide alors d'aller la chercher lui-même son nouveau "bébé" en Espagne et m'embarque au passage en me disant << il ne faut pas que tu loupes ça ! >>

La belle s'est fait attendre, mais ça y est elle est enfin là !





Le voyage commence très tôt le matin au départ d'Andon afin d'être à l'usine vers midi, où Enrique Meseguer le Boss de Xispa nous attend pour déjeuner. Nous arrivons à Maçanet de la Selva (Gironne) comme prévu sur le coup de midi, accueilli par Enrique Meseguer, Andreu Tuzon les 2 Patrons et David Cobos le responsable du développement.

Notre X250R nous attend à l'entrée de l'usine encore toute emballée en prévision de son transport. Nous sommes déjà comme des gamins impatients de pouvoir déballer notre nouveau jouet !

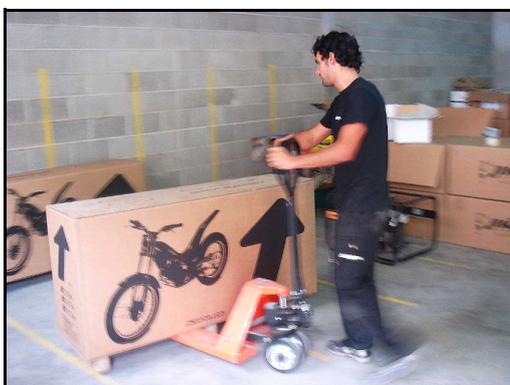
Mais la courtoisie l'emporte et nous décidons d'aller saluer l'ensemble du personnel qui s'active dans l'usine à l'assemblage, au montage et à l'emballage des motos de pré série de X250R et de quelques X125R destinées aux importateurs Européens.

Après un tour rapide des ateliers accompagnés du boss, j'en profite pour voler quelques photos au passage, pendant qu'Adrien Prato est retourné s'agiter autour de sa jolie moto encore en robe de mariée.





Ça s'agit dur dans l'usine XISPA, il faut terminer cette pré série rapidement car la semaine suivante les choses sérieuses vont commencer avec une nouvelle série, mais cette fois à cadence réelle pour les cadres et les moteurs.



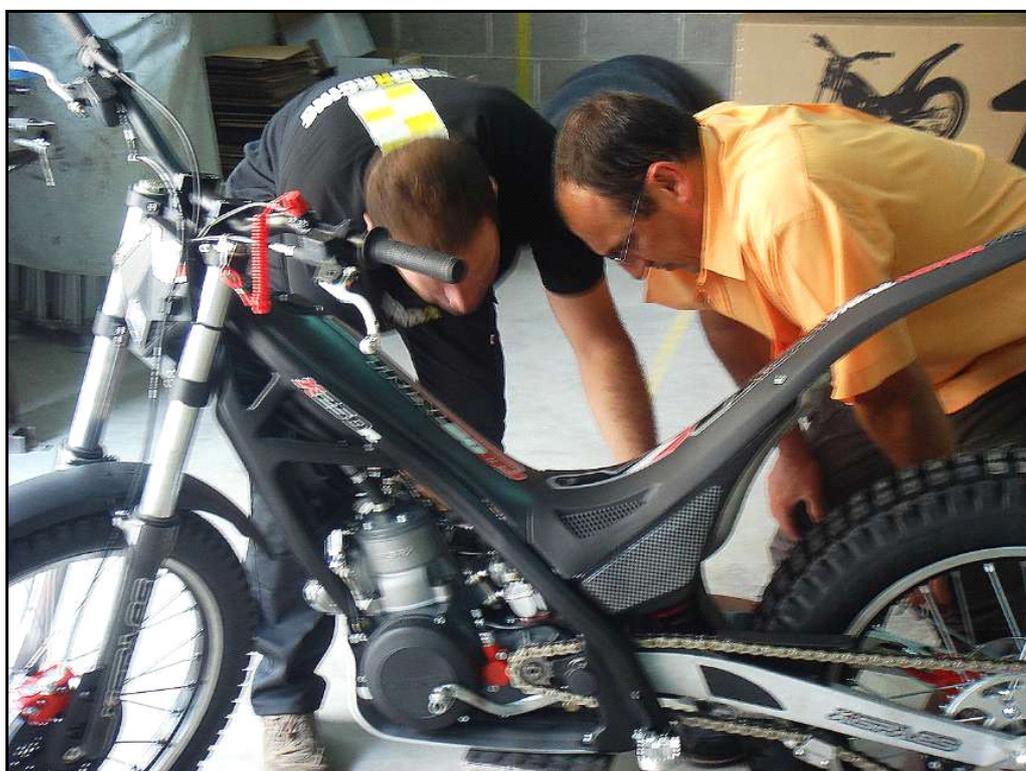
Des machines en préparation, d'autres à l'emballage, des stock de pièces, des moteurs sur la chaîne de montage. Une livraison de cadres arrive en notre présence et le magasinier commence à les disposer sur les postes de montage.

Nous sentons nettement que tout le personnel est mobilisé pour mettre les bouchées doubles et attaquer les séries de production.



Il est maintenant 12h37 sur le moniteur géant de l'atelier, Adrien qui en a profité entre temps pour débarrasser la moto de son film de protection se fait expliquer par David Cobos les dernières modifications apportées aux équipements.

Il lève la tête vers moi et me fait signe d'approcher « Viens, on va l'essayer ! », il enfourche la moto, ouvre le robinet d'essence, met le starter et kick fermement, Vrooooooum...le moteur démarre du premier coup, le bruit d'échappement est plutôt agréable à l'oreille.



Ça y est, il a déjà passé une vitesse et sort de l'usine pour se diriger vers une petite zone de terre à quelques centaines de mètres de l'usine, je lui emboîte rapidement le pas sans avoir eu le temps de ranger mon appareil photo. Je le rejoins et en voyant son grand sourire je me dis que les premières impressions doivent être bonnes.

Il descend de la moto et me dit « vas y, essaye ! » je ne me le fais pas dire deux fois.

Les commandes tombent très bien immédiatement, l'embrayage quoiqu'un peu ferme est précis et assez direct, les vitesses sont bien étagées et le freinage vraiment parfait. Quelques essais de compression et détente de l'amortisseur arrière qui me surprend agréablement, bien qu'il n'y ait plus de biellettes de suspension, celui-ci joue parfaitement son rôle et donne un sentiment très rassurant de savoir en permanence au centimètre près là où se trouve la placée la roue arrière!

Le moteur répond bien aux sollicitations et l'équilibre général est excellent, une impression naturelle de forte stabilité. Bon ce n'est qu'une première impression à froid et pas vraiment en situation, mais tout de même très rassurante !



Après un déjeuner rapide mais amical avec Enrique et David, nous reprenons le chemin du retour et arrivons au siège de Otar à la nuit tombée, il est trop tard pour décharger ce soir, nous nous en occuperons demain matin.

Je me réveille de bonne heure, impatient d'aller vérifier, mais cette fois en zones si les impressions perçues la veille pouvaient confirmer ce que je pensais de cette nouvelle moto. J'arrive à 8h30 devant l'entrepôt et là j'aperçois le mécanicien qui s'active déjà auprès de la Xispa, Adrien nous rejoint quelques instants plus tard aussi ébrié que moi de pousser un peu plus loin nos investigations.

Les moniteurs de l'école HAPPY (les voisins d'en face) arrivent à leur tour suivis de quelques stagiaires curieux qui ne peuvent s'empêcher de faire un tour sur le parking.



Après quelques vérifications d'usage, nous décidons d'aller taper quelques zones dans la montagne en compagnie de notre essayeur de choc Philippe Bontemps et de confronter nos points de vues.



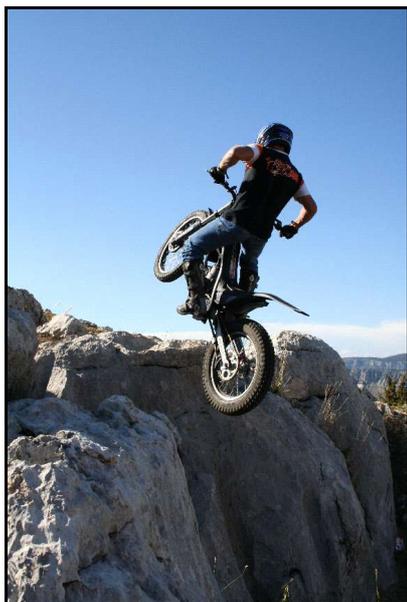
Philippe commence par quelques tours de roues dans les cailloux, histoire de s'échauffer !



Le contact est immédiatement passé entre la moto et notre essayeur.

Les réactions de la moto sont saines et Philippe se sent en confiance, il décide de s'attaquer à l'une des marches les plus hautes du tracé des 3 Happy Days qui se sont déroulés il y a quelques jours et qui avait posé quelques problèmes aux participants, je vous laisse en juger...





Arrivé là haut, Philippe nous confie que cette marche est finalement plus facile qu'il n'y paraît avec cette moto en mains !





Pour finir de tester les suspensions, Philippe nous gratifie de quelques jumps avant de faire une synthèse de nos remarques respectives.

« Que de bonnes sensations sur cette moto, un moteur qui répond, un équilibre simple à trouver, une roue arrière facile à placer, un amortisseur arrière d'enfer et une roue avant beaucoup moins volage que pas mal de motos des marques les plus en vue, du fait d'une répartition des poids idéale avec 35 kg sur l'avant et 34.5 kg sur l'arrière tous pleins faits. »

L'évolution d'Adrien et la mienne furent plus sages, disons plus techniques, mais tout aussi critiques sur de petits points qui pourraient encore être apportés, et l'usine nous a assuré qu'il est encore temps pour quelques détails. Oh rien de bien important rassurez-vous car la moto va déjà très bien comme telle qu'elle est, juste des essais à faire avec un réglage plus fin de la fourche pour gagner en réponse et peut être une huile plus fluide, une fois l'embrayage rôdé afin de mieux correspondre aux standards actuels de pilotage.

Notre sentiment général à tous les trois, c'est que cette moto est une vraie bonne surprise dès la pré-série tant d'un point de vue motorisation que géométrie, on s'y sent rapidement en confiance !

Voilà, pour être honnête je n'ai pu assister aux essais des jours suivants, devant retourner sur la capitale, mais Adrien m'a fait savoir depuis, que nos remarques avaient rapidement trouvé leurs solutions.

Chers amis Trialistes voici une très bonne moto, simple, équilibrée et efficace, que demander de plus sachant que son prix de vente est de pratiquement 1000 à 1200 euros moins cher que partout ailleurs !