

MOTO

JOURNAL

14F
N°884

SBARRO



**LES SECRETS
DE LA ROUE
MAGIQUE**

**CONTACT
EXCLUSIF**

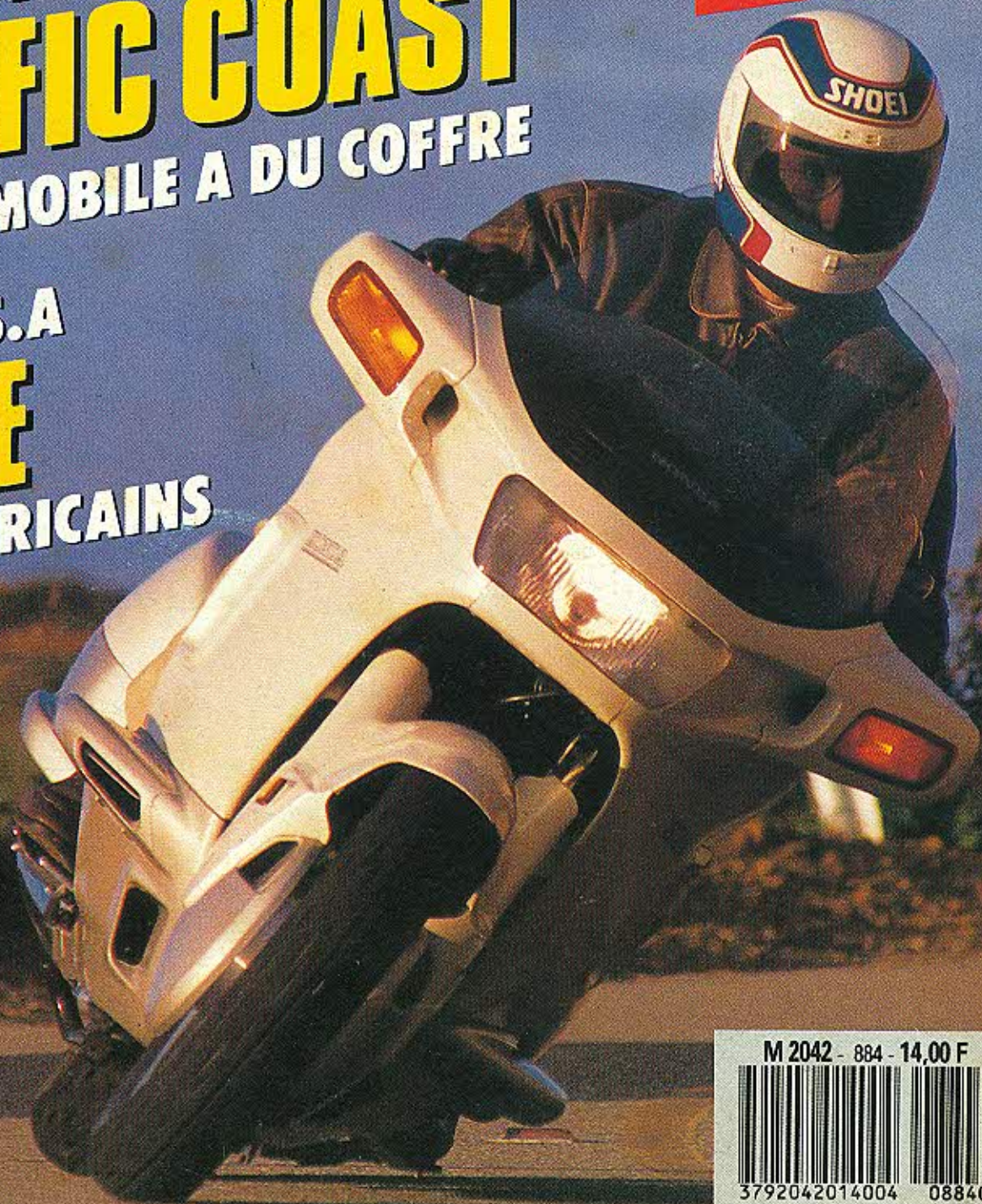
PACIFIC COAST

LA MOTOMOBILE A DU COFFRE

CROSS U.S.A

BAYLE

TAXE LES RICAINS



M 2042 - 884 - 14,00 F



9 MARS 1989 - SUISSE 4,20 FS
- COTE D'IVOIRE 1 040 F CFA - BELGIQUE 99 FB

OFFENSIVE SUZUKI

Enfin, Suzuki repart à l'attaque du marché des 125 trails. Le but : jouer les trouble-fête dans les jardins nippons et européens.

L'arme ? Nom de code TS 125 R. Une technologie RM+RGV associée à un look RM-X : pas de doute, ça détonne !

Par Bertrand Thiébaut

Alors que les constructeurs moto parlent de recession du marché, Suzuki passe à l'offensive sur tous les fronts. Sportives, sportivo-GT, routières, gros trails, cross, enduro. Ne reste plus que quelques créneaux délaissés comme le trial ou... le 125 trail où Suzuki n'a (avait, navet ?) qu'un pauvre TS vieux comme le monde à présenter. Etonnant, puisque ce créneau constitue la plus grosse part des ventes en France. Une situation que ne pouvait accepter le troisième constructeur mondial.

Il aura fallu attendre début novembre 83 pour voir apparaître la première ébauche de cette Suzuki TS 125 R au Salon de Paris. Puis encore attendre fin février afin de, délicatement, poser son fessier sur une version de pré-série.

Un essai pas comme les autres

Il faut que l'on vous raconte. En principe, lorsque nos plus fins informateurs nous annoncent l'arrivée imminente d'un nouveau modèle chez tel ou tel importateur, MJ met en planque ses limiers de choc à l'entrée livraison, au fond d'une poubelle à double fond et spécialement aménagée pour tenir un siège d'une semaine. Systèmes de détection en éveil, 2.8/300 mm, doubleur de focale et Canon F1 à l'affût... Ne reste plus qu'à attendre le poisson.

Alors que tous les stratèges de *Moto Journal* étaient

réunis en assemblée exceptionnelle afin de préparer « le coup TS 125 R », le téléphone retentit : « Allo, ici les relations presse Suzuki. Nous allons prochainement disposer d'une TS 125 R de pré-série. Monsieur Yukio Kimpara, l'assistant manager du Suzuki Motorcycle Engineering Division, département R-1, Hamamatsu/Japan, tout droit débarqué de son Orient natal, aimerait que vous essayiez "son enfant" face à ses rivaux afin d'y apporter quelques modifications si nécessaire. »

Ça tombait bien, on avait justement une DTR et une MTX qui traînaient au journal.

Imprévisibles ces Japonais tout de même. Prêts à se faire « hara-kiri » si l'on dévoile une nouveauté avant qu'ils ne l'aient décidé, puis d'un coup, ils vous livrent une exclusivité toute chaude sur un plateau, comme ça, rien que pour nos yeux... et surtout les vôtres ! Enfin, nous n'allons pas en faire un fromage ! Nous l'avons, nous la tenons, là sous nos pupilles émerveillées. Alors, scalpel !

Scalpel

Effet de style... ou effet du hasard ? Notre petite 125 TS-R trônait à l'atelier Suzuki juste à côté de la 250 RM-X, le nouveau modèle enduro. Question ressemblance, il y aurait comme qui dirait un vieil air de famille ! A peine éveillé (pensez donc, neuf du mat') vot' serviteur serait parti au guidon du deux et



demi classé X si une âme charitable ne l'avait point guidé vers la bonne monture. Dur métier !

Laissons notre ami bridé (le Jap'... enfin, la moto aussi, norme oblige !) examiner à la loupe la concurrence catégorie huitième de litre, et détaillons un peu l'objet qui nous concerne. De près comme de loin, la ressemblance avec la famille RM est partout. Ligne générale typée cross avec la selle remontant sur le réservoir, grand garde-boue avant, pot « low boy » (qui passe au dessus du carter d'embrayage et non au dessus du cylindre, afin d'abaisser le centre de gravité), leviers directement issus de la gamme RM, soufflets de fourche, protection de l'étrier arrière...

Une fois juché sur la bête, l'impression reste la même. Ça sent le tout-terrain à pleins tubes. Je viens de trouver : le TS 125 R est une RM-X Bonsai ! La même chose en plus petit, kwà ! Tenez, prenez le guidon. Une vraie position TT, tout sur l'avant, des commandes impecc', tout bien sous la main, seulement, le dirigeoir doit bien rendre dix centimètres à la taille standard, sans que cela ne devienne un inconvénient. La selle, c'est un peu la même chose. Soit disant prévue pour deux personnes, une trouve allègrement sa place, l'autre un peu moins. Remarquez, si votre tendre et douce petite amie venait à



Des suspensions réellement efficaces, une partie-cycle saine, une position étudiée. La Suzuki TS 125 R ne rechigne pas à dévorer du chemin même accidenté. Dommage que les pneus ne suivent plus sur terrain gras.

La Suzuki TS 125 R ne cache son inspiration cross emprunté à la gamme RM. Couleur, design, position de conduite... Ça cache quelque chose !

abandonner le navire accidentellement, vous en seriez tout de suite prévenu par le soudain gain de place ! Petit, petit, voyons encore ce que Suzuki a emprunté au monde de Liliput. Ah, je savais bien ! Le kick. Tellement court qu'on se demande si ce n'est pas la commande de starter ou que sais-je encore... Aller, zou ! Nous n'allons pas nous éterniser durant des heures et des heures autour de cette machine. Après tout, comme toutes ces congénaires, cette TS 125 R est faite pour rouler, non ? Alors, qu'est-ce qu'on attend ?



CONTACT SUZUKI TS 125 R

Sous cet énorme pot « low boy » se cache un bouilleur bridé intelligemment à 13 chevaux que le kick minuscule met en branle sans difficulté.

La TS 125 R offre une position typiquement cross, tout sur l'avant, qui incite à l'attaque en chemin comme sur petite route. Pas d'embonpoint au niveau des genoux, des commandes idéales montées sur un minuscule guidon, un œil sur le tableau de bord... et roulez jeunesse !



Chauffe, marcel

« Ben, qu'tu donnes un coup d'kick, gars ! » me répondit l'autre. Effectivement. Enfin, auparavant, il aura fallu trouver le starter, ce petit bouton qui dépasse à peine du carbu côté gauche pour aller se loger pratiquement contre le dessous du réservoir une fois en position d'exécution. Nous avons déjà rencontré plus pratique. Reconnaissons que depuis la généralisation du démarreur électrique et du starter au guidon sur les petites cylindrées, nous devenons de plus en plus critiques et exigeants sur ces points. Alors, replaçons le débat. Il y a trente ans de cela (du moins, les vieux le racontent. Moi, je n'étais point là pour certifier l'exactitude des propos qui vont suivre !), toutes les motocyclettes démarraient au jus de savate, même qu'il fallait titiller le carbu avant de faire péter l'berzingue, voire encore jouer sur le levier d'avance à l'allumage (hein les jeunôts, vous ne le connaissiez pas, celui-là !). Personne ne s'en plaignait puisqu'il n'y avait pas d'autre solution... Bref, tout évolue si vite que l'on prend bien trop rapidement l'habitude de presser du pouce droit le petit bouton rouge magique qui met en branle ce Meccano de génie.

Ne nous écartons pas trop du sujet. Le starter venait à peine d'être actionné que le plus dur restait à faire. Déplier le kick et l'enfoncer vigoureusement du jarret, l'oreille tendue vers une réponse de l'échappement. Et hop ! Wiiiiiiiiiiiiiiii ! Du premier coup ! M. Kimpara, l'ingénieur japonais, a noté en quelques idéogrammes indéchiffrables pour un non initié, les qualités de la mise en route. Le taux de compression de 8,5 à 1 pour ce petit 124 cm³ n'aura pas eu raison

de nos semelles affûtées. Le petit kick démultiplie moins la force et donne l'impression de démarrer un engin plus « coffreux » qu'un simple 125. La musique qui s'échappe du petit silencieux n'a rien d'agressif. Un bruit somme toute classique de p'tit cube civilisé. N'étant pas d'humeur massacrante, et au regard tendre que jette M. Kimpara à son bébé, nous laissons tranquillement chauffer ce super carré de 56 x 50,6 mm sur sa béquille latérale, juste le temps de vous expliquer un peu de quoi est fait ce moulfif. Si je n'étais qu'un feignant, je vous conseillerais simplement de vous replonger dans le numéro 875 de *Moto Journal* où mon excellent confrère Bertrand Sébilleau détaillait à la loupe la Suzuki 250 RGV bicylindre. Et pourquoi donc, me rétorquerait le perfide lecteur que vous êtes ? Simplement parce que la TS 125 R et la 250 RGV, c'est du kif-kif bourricot. Vrai ! Prenez un moteur de 250 RGV, coupez-le en deux et vous optez le TS 125 R. Génial, non ?

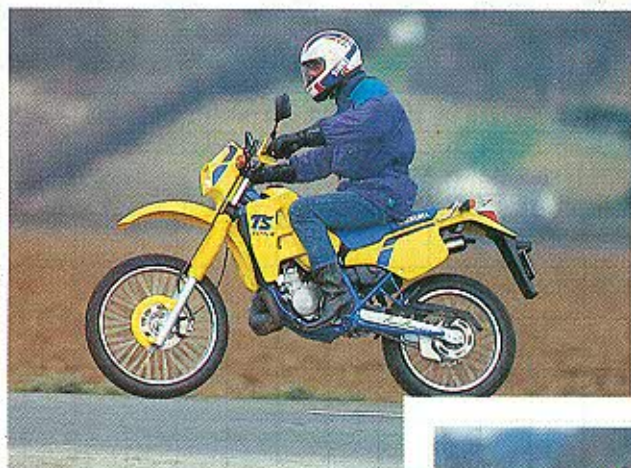
En vrac, nous trouvons successivement, un carbu Mikuni type Slingshot (boisseau en forme de demi lune) de Ø 27 mm, équipé de son système SIPC (du grec ancien Sirius Ipsome Parabellum Calaminé !) soit en gros un long tuyau qui part du carbu, fait l'ascension de la moto par la face nord et retourne au bercail par la voie la plus directe, système ayant pour tâche d'améliorer les reprises. Là-dessus, vous m'ajoutez une admission directe dans le carter ainsi qu'un contrôle électronique de l'allumage et de la valve à l'échappement. Comme vous pouvez le noter, toute cette débauche de technologie de pointe n'empêche pourtant pas notre 125 en question de s'aligner sur la barrière faditque des 13 chevaux. C'est fou, non ?

Bridée, pas étranglée

Alors comme ça, le petit mono aurait atteint sa température de fonctionnement sans même nous prévenir, juste en l'affichant sur son voyant de contrôle au tableau de bord ? Plus d'hésitation. Il faut y aller. Un petit coup d'œil aux différents boutons dévoile un nouveau système de commande de clignotants. Celui-là même emprunté au dernier modèle de Big DR 750. Nickel. Le reste n'est que du grand classique sans commande d'appel de phare. Première et hop, nous voilà partis, Suzie devant, la concurrence derrière, à l'assaut des petites routes de Rambouillet et de sa sylviculture envahissante (à vos dicos, les gars !).

Premières impressions : la qualité du bridage qui agit sur l'allumage, le pot et le carbu. Ce moteur a bien été « pensé » pour une déclinaison en 13 chevaux. La puissance arrive progressivement, sans cet énorme trou en bas fréquemment rencontré sur des machines bridées.

Puisque nous tenons sous la main un petit échantillonnage de la concurrence, profitons en donc pour effectuer d'entrée un test d'accélération. Départ arrêté, Miss Suzie décroche légèrement ses rivales, puis, une fois sur le dernier rapport (boîte six vitesses) se fait doucement remonter par la Honda alors que la Yam rechigne à suivre le rythme. Tests de reprises, sur différents rapports, à différentes vitesses, même topo. La Suz' part devant puis finit par se faire rattraper par la MTX sans que la Yam puisse mettre son grain de sel dans l'histoire. En vitesse de pointe, Toujours pareil. MTX devant avec un petit 110 et quelques, TS-R derrière avec 110 km/h au compteur (notons au passage une certaine tendance du moteur



La TS 125 R est un véritable jouet sur petit route. Agile et précise, elle ouvre les portes à toutes les folies... avec ses freins en ange gardien !

à réguler dès l'approche de la zone rouge soit 9500 tr/mn) et la DTR qui rend une maigre poignée de bords. Des chiffres à prendre avec des pincettes, en tenant compte qu'il s'agit d'un modèle de pré-série, qui plus est non rodé.

Même s'il ne regorge pas de chevaux en bas, le TS-R affiche un caractère omni-présent qui se déculpé avec la montée en régime. Un p'tit mouffif sympa, vivant pour un 13 mustangs. Passé 7000 tr/mn, les valves s'ouvrent toutes grandes et libèrent tout ce que peut cracher le piston. Si par chance, ce n'est point une autoroute qui se déroule sous vos pneus mais une jolie petite route de campagne virevolante à souhait, l'outil devient carrément agréable. Pas d'appréhension dans les courbes et « vas-y que j't'enquille ça plein pot », la Suz' gicle d'un virage à l'autre, alerte, sans tortiller le moins du monde. Vraiment précise et stable. Un comportement routier excellent que l'on doit en partie à des suspensions top niveau (inspiration cross encore pour les biellettes de suspension arrière), aptes à effacer toutes les inégalités routières.

La boîte à six vitesses n'appelle aucune critique particulière, hormis un point mort délicat à trouver. Encore une fois, notre accompagnateur japonais en a pris bonne note. La position typée cross (tout sur l'avant) incite à l'attaque mais n'est pas des plus reposante si l'on envisage un long parcours.

C'est bien beau de rouler full gaz, mais même avec un 125 cm³ de 13 chevaux, il arrive parfois que la sécurité impose de prendre les freins afin de calmer un rythme un peu trop... rythmé ! Pas de malaise. La pinca-Nissin à deux pistons jouant sur le disque de 240 mm effectue correctement son boulot avec tout le feeling que l'on connaît aux motos de la marque. Moelleux, facilement dosable et suffisamment puissant. En pinailant un petit peu, on pourra souhaiter un peu plus de puissance à l'avant, mais rassurez-vous, notre Jap' de service a pris bonne note de notre remarque et dans l'état actuel des choses, la TS-R s'arrête sans problème.

Inutile de s'étendre sur le système arrière qui mérite une note de 20/20 tant on manque de qualificatif pour définir sa progressivité, sa puissance, son confort. Un must. Dommage toutefois que la pédale ne soit qu'un simple bout de tôle emboutie posé au rabais sur le cadre. Un détail de finition, tout comme les soudures du porte-paquets arrière ou encore la plaque de phare taillée en deux coup de cutter, qui n'est guère dans la lignée de ce trail soigné.



Do it in the dirt

Avec des débâtements ça comme, une gueule de moto d'enduro, nous n'avons pas pu résister à l'envie de poser les tétines dans les petits chemins « rambol-tains » (de Rambouillet, Yvelines, 78). Hélas, pauvres enduristes frustrés que nous sommes, le terrain rendu particulièrement gras par les pluies diluviennes de ces derniers jours, ne nous a guère permis de tester pleinement les aptitudes forestières de la TS 125 R.

Les pneus, tout à fait satisfaisants sur bitume, se sont avérés bien insuffisants pour une utilisation off road intensive dans ces conditions. Toutefois, grâce à ses suspensions et sa partie-cycle d'inspiration cross, miss Suzie s'en est bien mieux tirée que ses concurrentes. Précise de l'avant, légère et vive, position debout comme assise irréprochable, embrayage onctueux à souhait et prêt à relancer le propulseur dans les tours, freinage idéal, motricité étonnante... Si l'habit ne fait pas le moine, la TS ne trompe pas son monde. Le tout-terrain ne lui fait pas peur tant qu'on l'aborde sur le rythme trail. Puis, qu'est-ce qui vous empêche de poser deux vrais pneus TT, de virer la quincaillerie réglementaire et d'aller vous engager à un gentil enduro de ligue en catégorie trail, tout en gardant la possibilité d'aller à l'école (au boulot) le lundi matin avec les plaques de course ? Le trail, c'est avant tout cela. Un outil polyvalent et non pas une moto de route camouflée en bête de désert afin de bénéficier d'une assurance « verte ».

Alors, cette TS, positive ? Pas qu'un peu, mon n'veu ! Capable de jouer les Schwantz sur petites routes et les Charbonnier en chemins, le tout sans gros défaut, l'entrée de la p'tite Suz' dans le monde du 125 trail risque de bousculer quelques valeurs bien établies...

B.T.

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	SUZUKI TS 125 R
MOTEUR	
Type :	monocylindre 2 temps, refroidissement liquide
Embiellage :	vibrequin assemblé tournant sur deux roulements, bielle monobloc
Distribution :	admission à clapet dans le bas moteur valve à l'échappement AETC
Cylindrée :	124 cm ³
Alésage x course :	56 x 50,6 mm
Rapport volumétrique :	8,5 à 1
Puissance maxi :	13 ch à 7 600 tr/mn (ISO)
Régime maxi :	9 500 tr/mn
Couple maxi :	NC
Alimentation :	Mikuni Slingshot Ø 27 mm
Lubrification :	graissage séparé
Mise en route :	par kick
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire :	engrenages à taille droite, rapport 3,350 à 1
Embrayage :	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses :	à 6 rapports
1 ^{er} :	2,636
2 ^e :	1,857
3 ^e :	2,400
4 ^e :	2,095
5 ^e :	2,916
6 ^e :	2,800
Transmission secondaire :	par chaîne, 15 x 50
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	
Générateur :	Nippon Denso 12 V - 132 W
Batterie :	12 V - 3 Ah
Allumage :	électronique CDI
Projecteur :	lampe 45/40 W
PARTIE-CYCLE	
Carrosserie :	selle biplace
Cadre :	simple berceau dédoublé en tube d'acier angle de colonne 63°20'
Direction :	106 mm
Chasse :	fourche télehydraulique Ø 41 mm deb. 270 mm
Suspension avant :	mono-amortisseur type Full Floater deb. 870 mm
Suspension arrière :	simple disque Ø 240 mm, étrier Nissin double piston
Frein avant :	simple disque Ø 220 mm, étrier Nissin simple piston
Frein arrière :	jantes aciers 1.60 x 21" AV, 1.85 M 18 AR
Roues :	Bridgestone profil trail 2.75 x 21 AV, 4.10 x 18 AR
Pneus :	
CAPACITES	
Essence :	9,5 l
Huile moteur :	1,2 l
DIMENSIONS ET POIDS	
Empattement :	1 410 mm
Garde au sol :	330 mm
Poids en ordre de marche (usine) :	129 kg
Répartition de ce poids (usine) :	60 kg AV, 69 kg AR
RENSEIGNEMENTS PRATIQUES	
Prix :	18 900 F départ Coignières avril 89
Disponibilité :	jaune, rouge ou blanc
Coloris :	1 an pièce et M.O. km illimités
Garantie :	Suzuki France SA
Importateur :	25, av. de la Gare, 78310 Coignières TÉL. : 34.61.45.09.