

MOTO

JOURNAL

15F
N°963

EXCLUSIF

YAMAHA 850 TDM

LE CONCEPT TDR EN 850 TWIN

LA BOMBE DU SALON DE PARIS



NOUVEAU

LA MOTO ET LA LOI

ROUTES DANGEREUSES: QUEL RECOURS?

CONTACT

SUZUKI 200 TSR

ESSAI



SUZUKI 400 BANDIT
PETITE MAIS MUSCLÉE

M 2042 - 963 - 15,00 F



8 NOVEMBRE 1990 - SUISSE 4,70 FS - CANADA 4,50 S
- COTE D'IVOIRE 1050 F CFA - BELGIQUE 110 FB

PRISE DE CONTACT

SUZUKI 200 TS R

PETITE MAIS COSTAUD!

Si les 125 trails copient les machines de cross, c'est surtout avec leur look accroche-cœur pour faire craquer une jeune clientèle fana de motocross. Mais combien roulent avec leur trail ailleurs que sur le bitume? Avec la 200 TS R, Suzuki vise l'amateur réellement pratiquant et mordu d'enduro, mais qui veut pouvoir rouler tous les jours avec sa moto. Avec un équipement top-niveau et une grande facilité de conduite, cette moyenne cylindrée réussit à concilier performances en tout-terrain et usage quotidien.

Par Micou Montagne, texte et photos.

Depuis quelques années, les trails 125 jouent à fond la carte de la ressemblance avec les motos de cross dont ils sont issus. Si les performances sont autant en hausse que le débattement des suspensions, on s'est aussi écarté de l'usage qui avait fait le succès des trails à mesure que les pieds s'éloignaient du sol. Un perchoir à roulettes pour un usage quotidien, c'est pas le pied. Ceux qui pratiquent réellement

le tout-terrain bénéficient tout de même de l'agrément d'une partie-cycle réellement performante. Dommage que les moteurs légalement bridés à 13 chevaux soient un peu frustrants. C'est là que les 200 entrent en jeu. Un gabarit et un poids de 125 pour une puissance nettement en hausse, le compromis est alléchant. La 200 TS R procède de cette démarche. Bien sûr, sa cylindrée la destine d'entrée à une autre

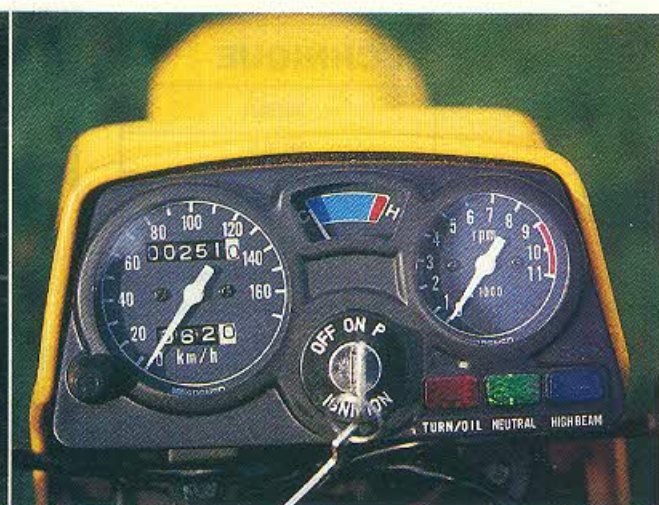
clientèle, ne serait-ce que par ce qu'elle s'accompagne de l'obligation d'avoir le "vrai" permis. Mais sa partie-cycle encore mieux équipée et sa cylindrée mettent sur le tapis vert des atouts maîtres qu'apprécient les fins pilotes : légèreté et performance.

Une 125 avec un gros cœur

Copie conforme de sa petite sœur la 125 TS R au premier coup d'œil, la 200 Suzuki révèle à l'examen des différences qui apportent la preuve de l'orientation résolument "enduro" choisie pour ce modèle. Premier point le plus évident, la fort belle fourche "upside-down" dont la taille des fourreaux laisse présager une rigidité difficile à prendre en défaut. On trouve (si on cherche bien sous les tubes de fourche) deux vis de réglages qui permettent de figurer la dureté de l'amortissement selon l'usage plus ou moins violent qu'on fera de la machine. Même possibilité sur l'amortisseur arrière qui, contrairement à celui de la 125, possède une bonbonne séparée. Pour compléter la partie suspensions, le bras oscillant en acier est remplacé par un élément en alu qui détermine un empatement un peu plus long que celui de la 125. Le cadre, plus inspiré de la RM de cross que du trail, donne des valeurs d'angle de colonne et de chasse différents de cet dernier. Tout cela est bien entendu fait pour rendre la 200 Suzuki à la fois stable et maniable. La TS R est naturellement dotée de freins à

La 200 TS R vient s'intercaler entre les 125 trails et leurs ancêtres directs, les machines de compétition.





La table de bord est bien celui d'un trail "normal". Il est assez complet malgré un encombrement réduit.

Les 125 trails sont directement inspirés des machines de cross. La 200 TSR s'en rapproche encore plus, aussi bien en look qu'en performances.

annonce sans tricher sa vocation sportive. D'autant plus qu'en dehors de la hauteur de selle, cette Suzuki se comporte comme un trail tout à fait civilisé. Malgré le kick très court, le moteur démarre sans efforts et dans un bruit discret (merci pour l'environnement), et les commandes sont nettes et précises. L'avantage immédiatement perceptible de la cylindrée, surtout par rapport à un 125 bridé, est le couple à mi-régime et la souplesse. Rien de démoniaque tout de même. Ce n'est après tout qu'un 200 cm³, mais il fait preuve d'une bonne volonté qui permet un usage urbain tranquille, sans transformer chaque feu vert en une grille de départ de supercross. Notre brève prise de contact avec une machine presque neuve ne nous a pas permis de découvrir tout le potentiel de la mécanique, mais on entrevoit rapidement qu'on a entre les mains une machine à se faire plaisir. Comme avec les 125 trails, mais un ton au-dessus, on possède un cocktail partie-cycle/moteur qui n'est pas

disques, à l'avant comme à l'arrière. Seule note discordante dans la liste des équipements, les jantes en acier plutôt qu'en alu. Mais cela n'empêche pas les roues de tourner bien rond et permet à Suzuki de conserver un prix de vente raisonnable malgré une qualité de composants indéniable. Tout cela est habillé des mêmes éléments que la 125 trail. C'est propre et net, fin et presque élégant malgré l'option "sport" clairement affichée.

Côté moteur, la différence est encore moins visible puisque les changements ne sont qu'internes. L'augmentation de cylindrée est obtenue en gagnant à la fois sur la course et l'alésage. La transmission primaire et tous les rapports de boîte sont ceux de la 125. Mais le gain de puissance et de couple permet d'emmener un braquet final plus long. Les clapets d'admission sont toujours là, mais le carburateur passe de 27 à 30 mm. Quand à la valve à l'échappement, elle comporte maintenant trois stades d'ouverture pour obtenir une arrivée plus progressive de la puissance.

C'est encore un trail... et déjà une enduro

Dès le premier contact, on se sent à l'aise sur la 200 TSR en retrouvant la position naturelle du trail 125. Même gabarit, même finesse. Hauteur de selle et débattement des suspensions sont d'ailleurs identi-

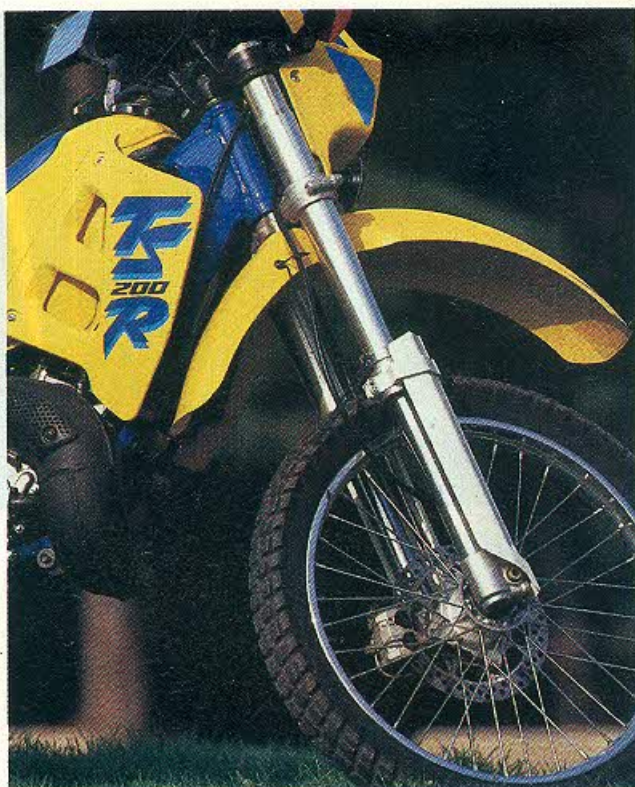
Bien que très semblable à la 125, la 200 hérite d'un bras oscillant en alu et d'un amortisseur à bonbonne séparée.

ques. Le guidon pas trop large, un peu bas, et la position assez avancée sur l'avant font qu'on se sent maître à bord. Bien sûr, il a fallu lever bien haut la jambe pour se hisser sur la selle étroite, et on touche à peine le sol de la pointe des pieds. Mais si cela est critiquable sur la 125 qui passera une bonne partie de sa vie en ville, dans le cadre d'un usage quotidien, on peut difficilement le reprocher à la 200 TSR qui



FICHE TECHNIQUE

MARQUE	SUZUKI
Modèle	200 TS R
MOTEUR	
Type	monocylindre 2 temps, à refroidissement liquide
Embiellage	vilebrequin assemblé, bielle monobloc
Distribution	par clapets dans le carter moteur
Cylindrée	195 cm ³
Alésage × course	66 × 57 mm
Rapport volumétrique	7,75 à 1
Puissance maxi/régime	33 ch à 7 800 tr/mn
Régime maxi	9 000 tr/mn
Couple maxi/régime	3,1 mkg à 7 400 tr/mn
Alimentation	1 carbu Mikuni Ø 30 mm à boisseau plat
Lubrification	graissage séparé par pompe
Mise en route	par kick uniquement
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire	rapport 3,350 (20 × 67)
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	à 6 rapports
1 ^o	11 × 29 2,636 30,3%
2 ^o	14 × 26 1,857 43,1%
3 ^o	15 × 21 1,400 57,1%
4 ^o	21 × 23 1,095 73,0 %
5 ^o	24 × 22 0,916 87,3%
6 ^o	25 × 20 0,800 100,0%
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques (15 × 39)
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	
Générateur	12 V, 150 W
Batterie	12 V, 3 Ah
Allumage	électronique C.D.I.
Eclairage	60/55 W
PARTIE-CYCLE	
Cadre	simple berceau dédoublé sous le moteur
Angle de colonne/chasse	27°6/117 mm
Suspension avant	fourche télescopique inversée Ø 41 mm, débattement 270 mm; réglable en détente
Suspension arrière	mono-amortisseur type Full-Floater, débattement 270 mm; réglable en compression
Frein avant	à disque Ø 240 mm, étrier double piston
Frein arrière	à disque Ø 220 mm, étrier simple piston
Roues	jantes en acier, dimensions: 1,60 × 21 AV; 2,15 × 18 AR
Pneus	80/100 × 21 AV; 110/90 × 18 AR
CAPACITES	
Essence	9,5 l
Huile moteur	0,950 l
Huile du graissage séparé	1,2 l
DIMENSIONS ET POIDS	
Hauteur de selle	900 mm
Empattement	1 430 mm
Garde au sol	320 mm
Poids à sec (usine)	116 kg
Poids avec pleins (M.J.)	nm



La fourche inversée est le signe évident de la vocation poussée de la 200 TS R et comporte un réglage de l'hydraulique.

à consommer avec modération. Tout incite à l'attaque: maniabilité de la machine en même temps que sa précision, vivacité du moteur toujours contrôlable, légèreté et gabarit de l'ensemble. En conduite urbaine, c'est un bel atout. Sur les petites routes, c'est un régal. En tout-terrain c'est un plaisir. Seule réserve sur le bitume, le frein avant manque nettement de mordant et demande de la poigne pour être vraiment efficace. On peut se consoler en pensant qu'on risquera moins de le bloquer en tout-terrain. Côté partie-cycle, la géométrie semble bien calculée avec une tenue de cap stable mais sans raideur, et un avant qui semble bien rivé au sol.

Cette Suzuki arrive à un moment où les trails de moyenne cylindrée semblent connaître un regain d'intérêt. Elle vient concurrencer la Yamaha 200 DTR qui fait une carrière discrète, bien que possédant les mêmes atouts que la nouvelle venue. La petite "Suzie" aura également fort à faire avec l'arrivée prochaine de la Kawasaki 200 KDX, dotée des mêmes armes. La TS R, qui va remplacer chez Suzuki la 240 TS, complète l'autre modèle de la marque, la 250 RMX qui est, elle, une véritable machine d'enduro non homologuée et qui coûte 8000 F de plus. Il faut garder à l'esprit que quand on parle des performances tout-terrain de la 200 TS R, il s'agit tout de même d'un trail capable de rendre des services au quotidien, en ville, et de se rendre sur le terrain de ses exploits par la route. Il est possible qu'une vraie machine d'enduro vous atomise dans les chemins, mais cela

dépend en fait tellement de celui qui tourne la poignée de gaz...

La 200 TS R offre donc un bon choix à ceux pour qui sport se conjugue en deux-temps. La Suzuki 350 DR possède sans doute des performances très proches de celles de sa turbulente petite sœur, et ce pour un prix à peine supérieur, mais le quatre-temps ne fait pas battre le cœur de tous les "verts". Ceux qui savent à quel point une machine petite et légère est une bonne arme en tout-terrain acceptent sans doute de ne pas considérer une petite cylindrée comme dévalorisante, ils devraient en être largement récompensés. **M M**

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	SUZUKI
Modèle	GSX 400 BANDIT
Prix clés en main	32 263 F
Coloris	rouge uniquement
Disponibilité	immédiate
Garantie	1 an pièces et M.O., kilométrage illimité carte OK possible
Importateur	Suzuki France 26, av. de la Gare 78310 Coignières Tél.: (1) 34.61.45.09
Essais précédents	contact M.J. n° 948

FACE A LA CONCURRENCE

Modèles	Essai M.J.	Cylindrée (cm ³)	Puissance (ch)	Couple (mkg/tr/mn)	Poids (à sec)	Prix clés en main
Suzuki 200 TS R	contact	195	33 ch à 7 800 tr/mn	3,1 mkg à 7 400 tr/mn	116 kg	23 500 F
Suzuki 240 TS	N° 752 essai	235	29 ch à 7 500 tr/mn		111 kg	21 500 F
Suzuki 350 DR	N° 938 contact	349	29,3 ch à 6 800 tr/mn	2,7 mkg à 6 200 tr/mn	118 kg	24 490 F
Suzuki 250 RMX	N° 915 contact	249	47 ch		118 kg	31 865 F (non homolog.)
Yamaha 200 DT R	N° 876 comparatif	195	33 ch à 8 500 tr/mn	2,8 mkg à 8 000 tr/mn	108 kg	22 717 F