



VARIATIONS POUR UNE PE

ESSAI ENDURO



Comme toutes les machines largement diffusées, la 175 Suzuki PE a inspiré les préparateurs. Voici aujourd'hui deux réalisations intéressantes, parfois même en avance sur ce que propose l'usine.

Par Pierre Marie-Poli

Deux préparations sur PE. A droite, la Roca qui tient compte du prix, et à gauche, la Roussel qui ne tient compte que des performances. Noter sur la Roca les amortisseurs De Carbon et l'équipement compétition (phare, protège-fourche, feu AR). Pour la Roussel, goûtez ce savant cocktail de PE et de RM.





**Il n'y a pas de miracle
si on veut
que ça respire.**

Philippe Roussel et Jacques Roca ont décidé d'œuvrer sur la PE Suzuki, mais dans deux directions très opposées. Pour Philippe Roussel, il s'agissait avant tout de faire une Suzuki enduro la plus compétitive possible, sans préoccupation de prix. Pour cela, ce concessionnaire d'Arpajon, dans la région parisienne, n'y a pas été par quatre chemins puisqu'il a carrément adapté un moteur de Suzuki PE dans un cadre de RMX.

Pour Jacques Roca, lui aussi concessionnaire de la région parisienne mais également responsable technique chez l'importateur, l'optique de départ était toute différente, puisqu'il a tenu compte du rapport performances-prix. Les modifications sont donc d'ordre esthétique et technique, mais elles n'ont rien d'aussi fondamental.

Suzuki Roca

Quels reproches peut-on faire aux PE quand on parle de performances pures ?

Il suffit de reprendre nos essais pour lire que les deux points les plus perfectibles sont la puissance et les suspensions arrière. Pour ce qui est du moteur, Roca s'est fait un plaisir d'aller donner quelques coups de fraises magiques dans les transferts, de régler la carburation en conséquence et d'adapter l'échappement et l'admission à un écoulement gazeux plus important. Côté suspension, les amortisseurs d'origine ont été troqués contre une paire de De Carbon à bonbonne intégrée. A priori, une paire de ressorts plus doux sans changer l'amortisseur lui-même devrait suffire à bien améliorer les choses en ce qui concerne l'arrière, mais là, le remède est encore plus radical.

Pour parfaire le tout, l'esthétique a été un peu personnalisée par quelques accessoires course (protection de fourreaux de fourches, phare style enduro avec plaque à numéro, petit feu arrière). Au bout du compte, la liste des modifications n'est pas énorme, pas plus que l'addition puisqu'il faut compter dix mille francs tout rond pour l'achat d'une PE neuve avec ces modifications. Un prix très raisonnable dans l'absolu et qui devient encore

plus intéressant quand on tient compte des performances qui sont, nous allons le voir, en nets progrès.

Suzuki Roussel

En comparaison, la démarche de Philippe Roussel est nettement plus compliquée, mais avec un résultat également très alléchant. Simplement, ces modifications sont faites dans un esprit différent et ne s'adressent pas à la même clientèle. Quel enduriste au guidon d'une bonne machine n'a pas rêvé de super suspensions de cross ? Quel possesseur de PE ne s'est pas dit un jour qu'il y avait sûrement beaucoup de kilos à gagner sur la partie-cycle ? Quel possesseur de RM se n'est pas dit un jour qu'avec des rapports enduro et un tempérament moteur plus adapté, il irait bien voir comment ça se passe dans les spéciales ?

C'est pour répondre à toutes ces aspirations que Philippe Roussel a décidé, par curiosité, et par défi, de tenter l'expérience et de monter dans un cadre de RMX un moteur de PE. L'histoire ne dit pas si le moteur de RM restant a été mis dans un cadre de PE.

Cette PERM passe sans problème la revue de détails car de toute évidence, la réalisation est à la hauteur des exigences des amateurs de compétition auxquels elle s'adresse.

Le montage du moteur a évidemment nécessité la fabrication de supports et d'entretoises puisque sur la 125 l'axe de bras oscillant traverse les carters moteur alors que sur la PE, ce n'est pas le cas. Il a également fallu soigner l'alignement du pignon de sortie de boîte avec la couronne arrière et refaire les attaches de pot. Pour augmenter l'autonomie, le réservoir de la 125 laisse la place à un modèle dessiné pour la 465 plus ventrue (environ 10 litres). Pour le reste, le moteur est tapé suivant les désirs du client. Sur le papier sûrement une excellente machine en spéciale, mais quelques doutes sur la tenue à haute vitesse dans les chemins.

En piste.

Dès les premiers tours de roue, la PE Roca renie ses origines. Pas besoin de faire des kilomètres pour s'apercevoir que le tempérament du moteur s'est transfiguré. Bien sûr, comme dans tout gonflage, la courbe de couple est plus pointue que d'origine, et l'on sent nettement le moteur respirer de mieux en mieux à mesure qu'il monte dans les tours. Avec une démultiplication enduro (environ 115 à fond), il est possible de cabrer sur les trois premiers rapports sans efforts.

Une pêche très sympathique qui tranche avec le caractère beaucoup plus trail du PE en version standard. Mais le plus satisfaisant reste tout de même qu'en ayant gagné des chevaux, le couple à bas régime est parfaitement satisfaisant. On peut rouler à mi-régime et reprendre très franchement sans

avoir recours à l'embrayage (tout du moins sur les premières vitesses). Un atout précieux dans les portions trialisantes où cette PE Roca n'est finalement pas désavantagée par rapport au modèle de série. Car, si la courbe de couple s'est aiguisée, c'est uniquement par augmentation. Comprenez par là que le moteur n'a pas perdu de la puissance en bas pour en gagner en haut, mais il n'a fait qu'en gagner sur le milieu et sur le haut de la courbe. N'allez pas pour autant en déduire que les ingénieurs japonais sont des incapables, mais plutôt que les préoccupations en matière de bruit ont été moins strictes.

Mais, il ne s'agit, bien entendu, que de motos réservées à la compétition (le premier qui rigole a droit à un gage) et devant le sonomètre d'un commissaire sportif, il n'y a aucun problème à se faire admettre au contrôle. Du bon travail donc, très efficace et également fiable car même en tirant sur le moteur dans le sable pendant trois heures, pas la moindre amorce de surchauffe ou de serrage n'est venue troubler nos ébats. Pour la course du Touquet, nous avions tout de même pris la précaution d'enrichir copieusement par sécurité, mais ce n'était peut-être même pas indispensable. Côté suspension, il y a un mieux certain et l'arrière ne manifeste plus aussi violemment dès qu'il est sollicité, contrairement au modèle de série. Ce n'est pas le miracle, mais la tenue de cap est parfaitement digne d'une véritable moto d'enduro. Même si ce n'est pas le nec plus ultra, on est tout de même bien loin du trail amélioré. Que demander de mieux pour 10 000 francs ? A vrai dire, pas grand chose car cette machine permet de s'aligner sans complexe dans n'importe quelle épreuve nationale, championnat y compris, et avec toutes les chances de bien terminer si le pilote est à la hauteur. Si une PE d'origine se fait taper à l'accélération par une bonne 125 européenne, il n'est plus du tout ainsi avec la Roca, plus puissante, mais aussi beaucoup plus facile à utiliser qu'un 8° de litre beaucoup plus pointu.

Pour ce qui est de la Roussel, suivant vos exigences, vous bénéficierez du moteur que vous désirez entre la série et l'équivalent du Roca. A vous de choisir selon vos goûts mais il semble que même un débutant peut choisir la version la plus poussée sans le moindre problème.

Pour ce qui est de la partie-cycle, le plus intéressant était de savoir ce que cela pourrait donner dans un enduro. Dans les chemins rapides et dans les zones trialisantes, on pouvait avoir quelques doutes quant à la tenue de cap et la maniabilité. Pas besoin là non plus de faire des centaines de bornes pour se rassurer. Même à vive allure dans les chemins à ornières, la partie-cycle de la RM n'est pas traitresse. Bien sûr, ce n'est pas un rail comme une KTM et il faut tenir la moto et pas seulement la laisser faire, mais c'est plus une question d'attention que d'habileté. Par contre, pour ce qui est du comportement dans les portions lentes où la maniabilité prime, la légèreté de la RM se retrouve



immédiatement, que ce soit pour zigzaguer entre les arbres, dans les portions trialisantes, ou pour jeter la machine dans les virages à l'attaque dans les spéciales. Ajouter à cela un freinage parfait, très nettement supérieur à n'importe quelle européenne d'enduro et une légèreté qui vous permet de terminer étonnamment frais et vous aurez presque fait le tour des qualités de cette étonnante machine. Presque car il reste le meilleur (pour la fin), à savoir les suspensions. Et il faut reconnaître que là n'importe quelle machine d'enduro de top niveau prend une fameuse claque si on la compare au confort, à la tenue et à la fiabilité que procure le Floater et la fourche. Visiblement, les machines de cross prennent de l'avance et pour la RM, ultime avantage, cela ne se traduit pas par une hauteur de selle incompatible avec l'enduro puisqu'avec 93 cm à vide, elle en remonte à bien des enduro pourtant moins gâtées au niveau des débattements. Un bilan largement positif pour la partie-cycle, qui ne souffre pratiquement que du défaut de ne plus bénéficier du génial système de démontage rapide de la roue que la PE propose en série. D'un autre côté, cela évite aussi les

Mis à part des pattes d'ancrages sur mesure pour le pot et le moteur, le croisement PERM n'a pas posé de gros problème. Pour la mécanique élémentaire, cette Roussel se révèle moins adaptée qu'une PE, mais on s'y retrouve largement côté confort et performances.

silent bloc des moyeux à broche trop souvent sujets à prendre du jeu. Autre grief pour la compétition, le filtre à air qui est celui de la RM qui demande cinq bonnes minutes pour être démonté et remonté (20 fois plus de temps que sur une Husky) car il y a un élément filtrant de chaque côté de la moto.

Dernier frein à votre enthousiasme, le délai, puisque Philippe Roussel demande un mois environ, encore que, en insistant un peu, il doit bien y avoir moyen de s'arranger. En tout cas, une affaire tentante car pour 15 000 francs, vous pourrez disposer d'une machine super compétitive dans l'absolu et qui se trouve, de plus, dans une classe où la concurrence est plutôt molle ces derniers temps. Marquer des points facile, ça fait aussi partie du plaisir.

OU LES TROUVER

Roca :

Chez Jacques Roca : 32, rue Roger Salengro, 94120 Fontenay-sous-Bois. Tél. : (3) 875.44.77. Prix TTC : 10 000 F, disponible de suite.

Roussel :

Chez Philippe Roussel : 11, rue Aristide Briand, 91290 Arpajon. Tél. : (6) 490.25.36. Prix TTC : 15 000 F. Délai : un mois.

MERCI

Merci à eux deux qui nous ont prêté leur machines pour disputer le Touquet et Carrières-sous-Poissy. Deux essais dans la course très concluants puisque Yves de Trogoff, notre stagiaire marketing, termine 27^e des 175 pour sa première course au guidon de la Roca et que Pierre-Mari Poli termine 4^e en 175 et 31^e scratch mais avec des pénalités. La Roussel qui a tourné sans le moindre problème méritait bien mieux que ça.