

# Moto Revue



ESSAI

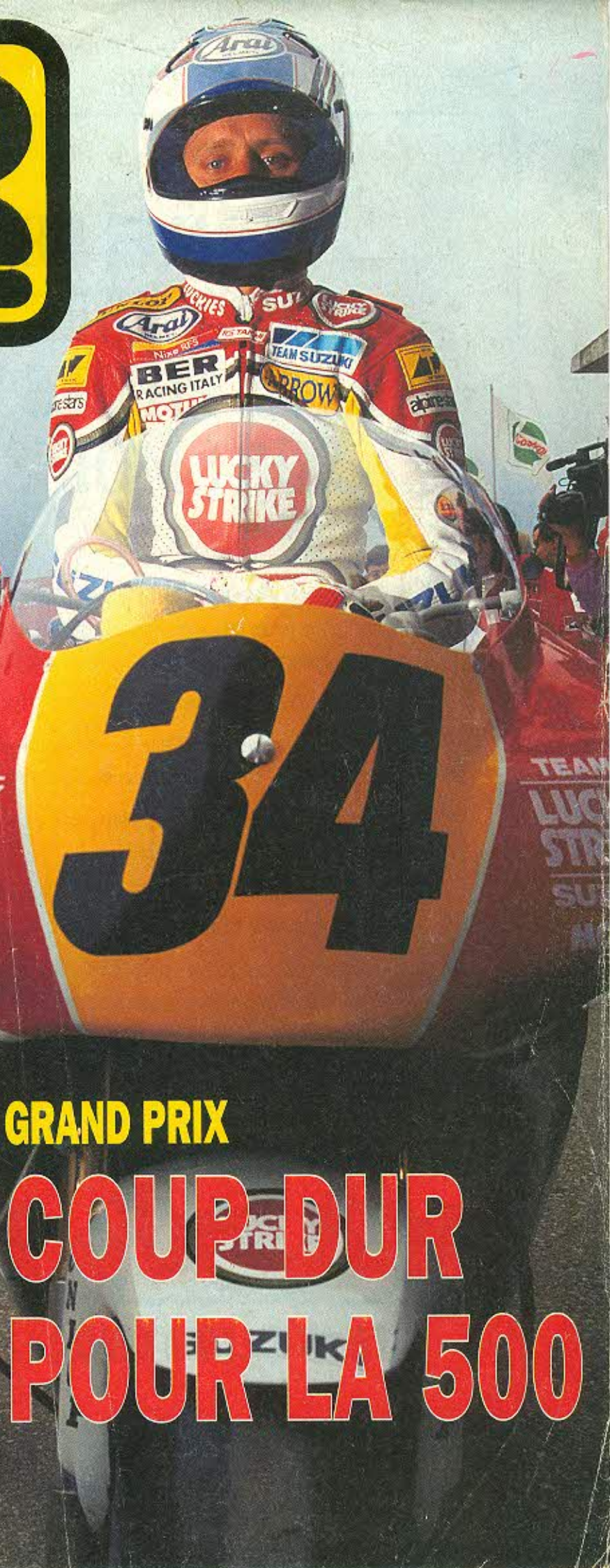


LA DUCATI DE LAVIEILLE

CONTACT



SUZUKI 200 TSR



GRAND PRIX

COUP DUR  
POUR LA 500

N° 2999 - Jeudi 4 juillet 1991 - 16 F - 115 Fb - 5 Fc TTC



Suzuki TS 200 R

# Le compromis

C O N T A C T

*Initialement conçue pour le marché intérieur nippon, la Suzuki TS 200 R fait une entrée remarquée dans le parc français des trails légers. Hyper sportive, redoutable d'efficacité, la TSR est en plus "bon marché". Une machine accessible à tous... Par Gwendal Salain.*



Aussi à l'aise en ville qu'en tout-terrain, la Suzuki TS 200 R est un jouet formidable avec lequel, on ne peut s'empêcher de faire le c...





Un look "fun", une partie cycle d'enfer et un moteur hyper agréable, font de cette machine un "must" en matière de trail de moyenne cylindrée, en plus, son prix reste plus que raisonnable (23 740 F).

★ Concurrente directe de la Yamaha DT 200 R apparue en 89, la Suzuki TS 200 R dispose, de par sa conception plus récente, de quelques atouts appréciables qui vont sans aucun doute faire la différence. Aussi légère qu'une 125 cm<sup>3</sup>, la TSR est à l'heure actuelle le meilleur compromis sur le marché des petits trails polyvalents, avec tout de même un net penchant pour le tout-terrain. Un look agréable, un moteur puissant et une partie-cycle "cross" lui permettent de passer sans transition des embouteillages quotidiens aux chemins forestiers du week-end. Si le cœur vous en dit, vous pouvez même vous inscrire à un enduro, y aller avec la TSR, participer et

rentrer à la maison sans problème particulier.

Une super machine, idéale pour débiter en tout-terrain sans avoir l'impression d'être au-dessus de ses "pompes". Avec ce modèle, Suzuki possède maintenant une gamme de trails hyper complète qui va de la 125 TS jusqu'à la big DR 800 S.

**Typée et complète** Au premier regard, la Suzuki TS 200 R fait penser à une RMX (enduro) ou encore à une RM (cross) sur laquelle on aurait greffé les accessoires d'homologation. L'œil est tout de suite attiré par la superbe fourche upside-down équipant l'engin (qui permettra dans le

futur de monter le système d'assiette variable déjà vu sur la DR 250), et par le niveau élevé de la finition : plastiques intégrés, réservoir et radiateur surbaissés, peinture gris pailleté sur le bas moteur, habillage alu du silencieux et bien sûr porte-bagages, compte-tours, protège-mains, trousse à outils très complète (et accessible), antivol au contacteur; tout respire le souci du détail cher par les Japonais.

Le moteur est un véritable régal à exploiter. Monocylindre deux-temps aux côtes hyper carrées de 195 cm<sup>3</sup>, il répond à la moindre sollicitation et délivre immédiatement ses 33 ch à 7 800 tr/mm (contre 33 ch à 8 500 tr/mm pour la DTR). Ceux-ci arrivent progressivement, ce qui facilite grandement la tâche à un non-initié. L'admission se fait directement dans le carter par un carburateur Mikuni de type Slingshot (boisseau plat en demi-lune) de 30 mm de diamètre. L'échappement n'est pas en reste car le système AETC permet d'optimiser la hauteur de la lumière en fonction du régime moteur et procure un accord optimum entre l'admission et l'échappement. Un pot "Low boy" complète l'ensemble et permet une meilleure détente des gaz. La boîte six rapports est bien étagée, mais la démultiplication secondaire semble tout de même un peu longue. Mis à part ce détail, le passage des rapports à la volée en tout-terrain ne pose pas de problème et procure un plaisir de pilotage appréciable à condition que la vitesse ne saute pas, et vous fasse le coup du point mort en pleine grimpe (rare, mais ça arrive).



195 cm<sup>3</sup> pour ce petit bijou qui développe 33 Ch à 7 800 tr/mm, et s'exprime aussi bien à bas régime que dans les tours.





Le cadre typiquement RM et l'amortisseur Showa à réservoir Piggy-back, alliés à la superbe fourche télescopique upside-down de 41 mm de diamètre, garanti aux possesseurs de la TSR de disposer d'une partie cycle remarquable.

**Une partie-cycle de RM** Sous son allure très fine, la TS 200 R cache un véritable châssis de machine de course. Le cadre est en fait le même que celui de la RM avec des tubes de section ovale. Du sérieux aussi avec le bras oscillant alu de bonne dimension et la superbe fourche télescopique upside-down de 41 mm de diamètre. A l'arrière, un nouveau système de suspension "Link type" de 270 mm de débattement semble apporter une encore meilleure progressivité par rapport au Full Floater habituel. Un choix parfait qui confère à toute la structure de réelles possibilités en utilisation tout-terrain. Le freinage est confié à deux petits disques hydrauliques de 220 mm à l'arrière, 240 mm à l'avant plus un étrier 4 pistons. Largement suffisant pour arrêter un poids plume de 116 kg même avec le plein et votre poids dessus. D'origine, la TS 200 R est équipée avec des pneus trails, mais rien ne vous empêche d'opter pour des gommes dures et des crampons plus incisifs si vous êtes attirés par l'aspect TT de la chose.

**Plein pot !** Pas de démarreur électrique sur la TSR, un léger coup de kick et le moteur pousse sa chansonnette. On se sent tout de suite à l'aise et la position est suffisamment confortable pour un usage urbain. En ville, sa légèreté et sa vivacité permettent toutes les extravagances et ses commandes de frein et d'embrayage sont agréablement douces.

Le risque avec la TSR est que, dès les premiers mètres, on a envie de faire des folies tellement elle s'y prête. Du calme !

Pour se faire des chaleurs, rien ne vaut un bon enduro. Dans ce contexte, la TSR peut s'exprimer pleinement et dans une relative sécurité.

Des chemins bardés d'ornières aux montées impossibles, son punch et sa légèreté



Côté freinage, la Suzuki TS 200 R assure plutôt bien, grâce à un disque de 240 mm et pince quatre pistons à l'avant et un de 220 mm à étrier simple piston pour l'arrière.

vous permettent de passer "à toc" ou de trialiser à votre rythme. Les suspensions vous tirent de toutes les situations périlleuses en amortissant les gros chocs dus aux souches ou la réception d'un saut mal négocié. Dans les courbes rapides, les pneus trail trouvent vite leurs limites alors qu'avec de bons pneus cross, la TSR permet de frôler les limites de l'adhérence. Debout sur les cale-pieds, dans une position typiquement enduro, le passage des ornières devient vite un jeu plaisant et sur les hauts régimes un bon coup de gaz permet de cabrer l'engin pour les passages délicats. La vue du moindre appui vous rend vite dingue et c'est avec rage que vous sautez dessus. Pas de pétard, la petite reine en sort comme un boulet grâce, encore une fois, à ses suspensions excellentes et à la virulence du moteur.

En gros, si vous êtes attirés par le tout-terrain et que vous ne voulez pas vous encombrer de deux machines, la Suzuki TS 200 R est l'outil idéal et elle ne coûte que 23 470 F !

LE BUDGET	
<b>Suzuki TS 200 R</b>	
<b>Prix clés en main :</b>	<b>23 470 F</b>
<b>Disponibilité :</b>	immédiate
<b>Garantie :</b>	1 an, pièce et MO KM illimité, Assistance 24/24 Suzuki
<b>Coloris :</b>	rouges et bleu
<b>Importateur :</b>	Suzuki France S.A. 25, avenue de la gare 78310 Coignières Tél : (1) 34 82 14 00
<b>ESSAIS MR :</b>	Nouveauté

F I C H E T E C H N I Q U E	
<b>Suzuki TS 200 R</b>	
<b>Moteur</b>	
Type	monocylindre 2 temps, à refroidissement liquide
Distribution	Valve AETC, admission à clapets
Alimentation	Mikuni Slingshot Ø 30 mm
Lubrification	par graissage séparé
Cylindrée	195 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	66 x 57 mm
Rapport Volumétrique	—
Puissance maxi	33 ch à 7 800 tr/mn
Couple maxi	3,1 mkg à 7 400 tr/mn
Régime maxi	9 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	3,51 kg/ch
Puissance spécifique	169,23 ch/l
Mise en route	kick
<b>Transmissions</b>	
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte	à 6 rapports
Pourcentage	30/43/57/73/87/100 %
Transmission secondaire	par chaîne, rapport 2,600 (39/15)
<b>Equipement électrique</b>	
Alternateur	—
Batterie	12 V 3 Ah
Allumage	électronique CCI
<b>Partie-cycle</b>	
Cadre	simple berceau dédoublé en acier, tubes de section ovale, bras oscillant alu
Suspension AV	fourche inversée réglable, Ø 41 mm, déb. 270 mm
Suspension AR	monoamortisseur réglable à bonbonne séparée, déb. 270 mm
Frein AV	simple disque de Ø 240 mm, étrier double piston
Frein AR	simple disque de Ø 220 mm, étrier simple piston
Roues	jantes en acier rayonnées
Dimensions AV AR	1,60 x 21 2,15 x 18
Pneus	Dunlop K560
Dimensions AV AR	80/100 x 21 110/90 x 18
<b>Géométrie</b>	
Chasse/angle	117 mm/62°30'
Empattement	1 435 mm
Haut. de selle	880 mm
Garde au sol	320 mm
<b>Poids et capacités</b>	
A sec usino	116 kg
Tous pleins faits	n.m
Répartition AV/AR	n.c
Essence/réserve	9,5 l/- l
Huile	n.c