

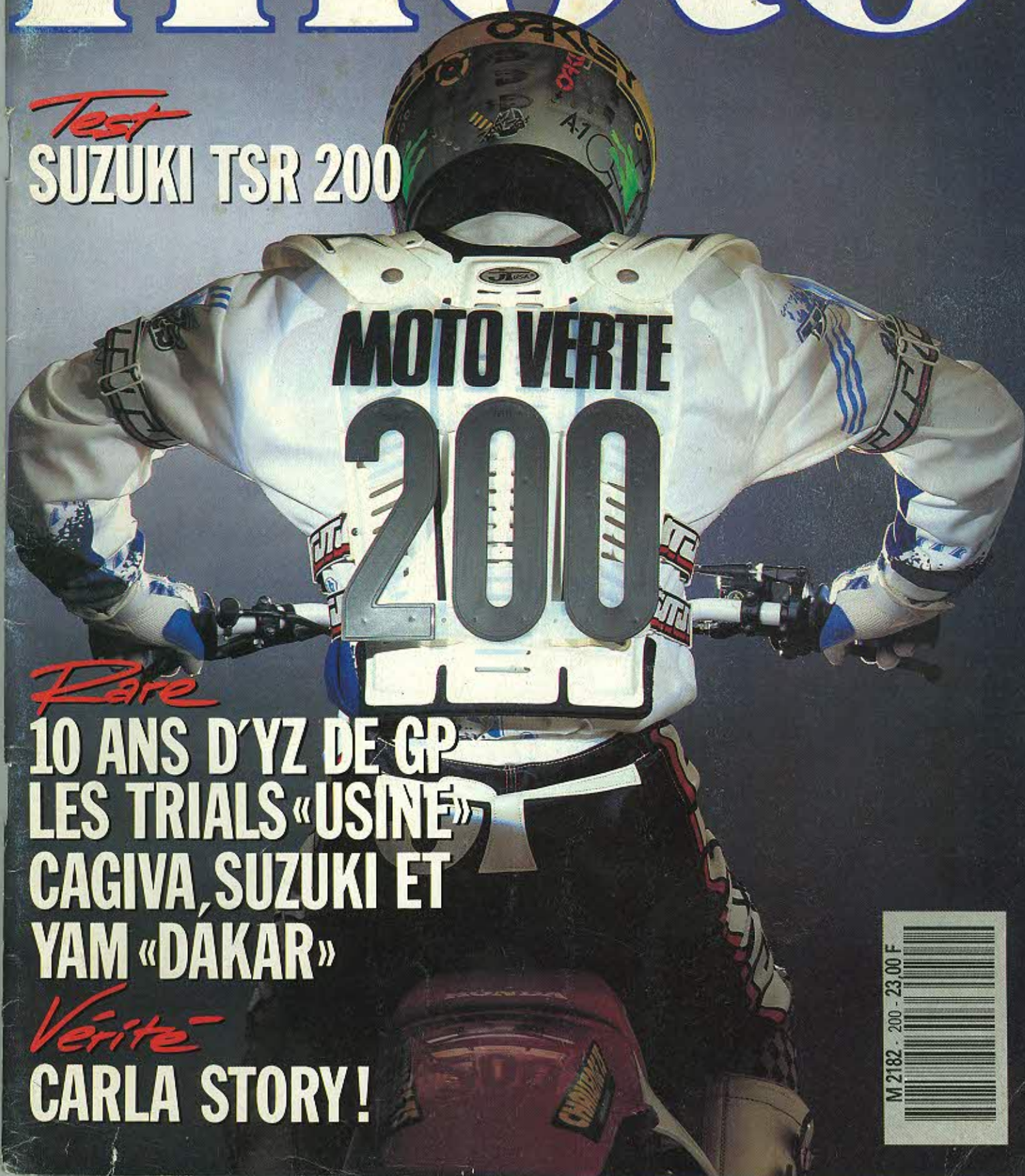
DECEMBRE 90 N°200 23F

165 FB. 7,00 FS. 630 Pts. 6,50 \$C. 780 Esc. 42 Dir. 1 650 CFA RCI.

# moto verte

*Test*

**SUZUKI TSR 200**



*Rare*

**10 ANS D'YZ DE GP  
LES TRIALS «USINE»  
CAGIVA, SUZUKI ET  
YAM «DAKAR»**

*Vérité*


**CARLA STORY!**



**C O N T A C T**  
**S U Z U K I**  
**2 0 0 T S R**

*par Bruno Péchaud-Delmas  
photos Pierre Arnal*





# LA BONNE MESURE

*La vie est mal faite, vous en conviendrez... C'est au moment où la pratique du TT est remise sérieusement en question qu'une nouvelle race de moto apparaît. Enfin, nouvelle race peut-être pas, mais en tout cas des trails — donc des motos « civilisées » — dont la définition est vraiment axée sur le tout-terrain. C'est le cas de Suzuki qui, après la DR 350, occupe le créneau du 2-temps avec la très séduisante 200 TSR. Bien plus qu'une optimisation de la 125, cette 200 est l'archétype du trail sportif et bon marché, un must quoi !*

L'offensive Suzuki continue : quel importateur peut se targuer de proposer une gamme trail aussi complète que Suzuki ? Jugez-en : 125 TSR, 350 DRS, 650 Djebel, 650 DRS, 800 DRS et maintenant 200 TSR... car le joli petit trail aux allures racing jusqu'à présent réservé au marché intérieur japonais est enfin disponible chez nous. Qui s'en plaindra ? ... Surtout pas moi qui ai eu le plaisir de parcourir 700 km à son guidon sur les petites routes et chemins creux du Bouclier Arverne.

## Elégante et superbement équipée

Elégante mais de l'avis de tous c'est une faute de goût énorme que cette plaque phare et ce klaxon façon... nez de Cyrano ... Dommage car l'allure générale est superbe, à tel point qu'on croirait une RMX enduro : plastiques intégrés, réservoir et radiateurs surbaissés, cadre en tube de section ovale, bras oscillant alu de dimension généreuse, pot low-boy ... jusqu'à l'amortisseur à bonbonne et la fourche inversée qui sont là pour prouver la volonté des Japonais de proposer une moto au top. Le niveau de finition est très élevé et la peinture gris pailleté du bas moteur et l'habillage alu du silencieux méritent une mention spéciale. Superbement équipée mais des jantes en acier viennent ternir un tableau pourtant idyllique : porte-paquet, compte-tours, chaîne à joints toriques, protège-mains, deux rétros peu sensibles aux vibrations, des commodos faciles à utiliser (retour clignos par poussoir). L'unique point noir étant l'antivol de direction non couplé à la clef de contact.

## L'art de se faire oublier

Les 195 cc, la valve à l'échappement (AETC) et l'admission dans le bas carter à travers une boîte à clapets font de ce moteur un modèle d'efficacité : il sait être puissant (33 cv à 7 800 tr/mn) et souple à la fois. Sa régularité de fonctionnement et la progressivité lors de l'arrivée de la puissance à partir des mi-régimes aideront le néophyte à se tirer des situations délicates en TT : d'autant qu'il est servi par une boîte sans reproche. L'étagement idéal permet de trialiser sur le premier rapport et d'accrocher sans problème les 140 km/h (compteur) à fond de six ; on est alors à 8 000 tr/mn (zone rouge à 9 000). La conduite sportive à l'embrayage (un modèle de douceur et d'endurance) permet d'adopter un rythme soutenu qui fera du TSR 200 l'arme absolue pour s'extraire des embouteillages. Mais le petit berlingot fait preuve d'un appétit en rapport avec sa santé (101 aux 100 km) : 80 km après avoir fait le plein de super vous serez déjà sur la réserve... pas l'idéal pour la traversée du Cantal.

## L'art de se faire remarquer

La fourche upside-down apparaît sur un trail nippon pour la première fois : progrès réel par rapport à la fourche traditionnelle qui équipait la 125 TS ou décision dictée par les lois du marketing ? Difficile à dire, mais ainsi l'osmose TSR-RM est parfaite ... et c'est ce à quoi le client est sensible ! Avec cette « cross réplia », chaque passage au feu vert se transforme en départ de GP ... (j'en connais qui vont partir au boulot avec le pare-pierres). Toujours est-il que les suspensions fonctionnent étonnamment bien pour des éléments équipant un trail, et après une



Une ligne superbe que vient gâcher une plaque phare et un klaxon incongrus : « ... aimez-vous à ce point les oiseaux que paternellement vous vous préoccupâtes de tendre un perchoir à leurs petites pattes ?... »

Equipement top et look « up to date » : freins Nissin (étrier double piston à l'avant), fourche USD et amortisseur à bonbonne réglables en compression.



petite séance de réglage (fourche trop souple d'origine), elles donnent entière satisfaction en réagissant sainement sur les gros chocs tout en procurant confort et motricité sur les petits cahots. Malgré tout, on peut regretter une géométrie qui, en privilégiant la maniabilité, ne confère pas au châssis la sérénité attendue en chemin rapide, même si cette moto courte (1430 mm d'empattement) au moteur vif et bien rempli est la reine des petits coins et des franchissements ardu style trial. Le freinage est quant à lui puissant, endurant et progressif, et la position de conduite, piquée sur l'avant, est très agréable. La finesse de l'habillage fait que l'on se sent vraiment bien sur cette 200 ... à condition de ne pas mesurer beaucoup plus d'1,80 m ; en effet les grands se sentiront à l'étroit sur cette petite moto.

## Performante et civilisée

Le 200 TSR est le premier représentant de la nouvelle génération de deux temps sportifs qui pourrait compter dans ses rangs une 200 DTR Yam new look (partie-cycle YZ 90 ?) une 250 CRM Honda (elle existe ... on l'a vue en photo !) et une 250 KDX (prometteuse quand on connaît les qualités du 125...). Cette nouvelle race de trails ultra performants en TT ardu pourrait combler le vide laissé par les gros monos (qui s'embourgeoisent de plus en plus : gros bidon et carénage ... beurk !) et les enduros purs et durs dont l'utilisation en dehors du cadre des compétitions risque d'être de plus en plus limitée...

En somme, beaucoup d'atouts pour cette Suzuki avec laquelle on peut se défoncer en TT sans arrière-pensées :

— une moto que l'on peut conduire (un moteur qui tracte dès les plus bas régimes sans à-coups et sans perte d'adhérence) ou piloter (reprises à

l'embrayage, vitesses à la volée, wheeling, freinage limite ...)

- un démarrage sans problème
- un poids raisonnable
- des suspensions au top
- un freinage sans reproche
- et une ligne superbe ... même si l'on peut regretter que ne soit pas proposée une version plus flashy au look RM 91 (selle panthère et logo fun).

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR :

Type : mono 2-T, refroidissement par eau, valve AETC, admission à clapets  
Alésage × course : 66 × 57 mm  
Cylindrée : 195 cm<sup>3</sup>  
Puissance maxi : 33 cv à 7 800 t/mn  
Couple maxi : 3,1 kg à 7400 t/mn  
Carbu : Mikuni slingshot 30 mm  
Allumage : Suzuki CCI

Boîte : 6 rapports

### CHASSIS :

Suspension AV : fourche inversée, réglable, Ø 41 mm, déb : 270 mm

Suspension AR : mono amortisseur, réglable, à bonbonne séparée deb 270 mm

Frein AV : disque Ø 240 mm, étrier double piston

Frein AR : disque Ø 220 mm, étrier simple piston

Roues : 21/18 jantes acier

Empattement/garde au sol : 1430/320 mm

Hauteur de selle : 880 mm

Poids (annoncé) : 116 kg à vide

Réservoir : 9,5 l

Prix/dispo : 23500 Frs dès à présent

Importateur : Suzuki France - 25, av. de la gare - 78310 Coignères. Tél. (1) 34.82.14.00.