



SEUIL PSYCHOLOGIQUE...

L'autre jour, chez un concessionnaire spécialisé dans l'enduro, un choc : pour la première fois, une « enduro » (une « grosse ») à plus de deux briques... Le prix de deux 175 PE « Spéciale Roca ».



175 SUZUKI PE «SPECIALE ROCA»

la PE soit avec nous

Première japonaise arrivée sur le marché voici plus d'un an et demi, la 175 Suzuki PE a connu d'entrée en France un bon succès grâce entre autres à sa finition, son comportement très honorable sur le terrain, et bien sûr... son prix. Nettement — mais alors nettement — inférieur à celui d'une européenne de

même cylindrée. Modifiée sur de très légers points de détails au salon 1980, la 175 Suzuki PE continue sa carrière, sans faire de bruit, mais en s'essouffant un peu quand même. C'est pourquoi Jacques Roca, l'âme damnée de l'importateur, s'est penché sur la question, avec le résultat que l'on va voir...

Il n'est pas question d'esbrouffe entre nous : chacun sait que Suzuki, tout comme ses concurrents, étend à l'ensemble de sa gamme les améliorations « cross », en l'occurrence la suspension arrière « full-floater », et qu'on va donc la retrouver tôt ou tard sur les PE... Le problème avec Suzuki, c'est qu'il faut généralement compter « tard » et non pas « tôt ». C'est donc en attendant ce nouveau modèle (mais pas avant... six mois) que Jacques Roca a décidé d'influer une nouvelle jeunesse à cette 175 PE. Il est parti



Le plus important, dans la préparation Roca : la pose d'amortisseurs De Carbon à borbouze intégrés. Rien à voir, bien sûr, au point de vue rendement avec les éléments d'origine...



MODIFICATION SUZUKI 175 PE « ROCA »

Amortisseurs De Carbon.
Guidon RM.
Démultiplication raccourcis (1 dent en
SDB).
Préparation haut-moteur (admission-
échappement-clapets).
Réglages carbus.)
Débridage échappement, silencieux RM.
Leveriers courts.
Protections de fourche.
Prix : 10 000 francs.



La 175 PE en action.
Une nouvelle jeunesse...



d'un principe simple : la PE n'a pas besoin de modifications fondamentales (donc coûteuses) pour devenir une excellente moto d'enduro, à un prix défiant toute concurrence. Alors que la future PE « floater », elle, vaudra vraisemblablement beaucoup plus cher, comme ce fut le cas pour les cross lors de l'apparition de cette suspension. Cette moto n'est donc pas un simple coup d'esbroufe un coup de fard sur une peau ridée, mais bel et bien une alternative à l'escalade qui fait si mal au portefeuille des enduristes. La question est, en fait, peut-on faire de l'enduro « sérieux » en 1982, avec une moto à une brique ? Et bien là, les mecs, après essai, je réponds : « oui » ! Peut-elle le faire ? Elle PE le faire !

Savez-vous que la PE est une moto surprenante ? Moi, elle m'a surpris au moins trois fois. D'abord, lors de mon premier essai, elle m'a paru être un peu « juste » en enduro-compétition. Puis, l'ayant

eu à disposition plusieurs mois, et l'ayant un peu — très peu — modifié (régages fourche et amortisseurs, pneus, guidon, débridaage échappement et filtre), j'ai appris à l'apprécier, et me suis aperçu qu'à son guidon on allait aussi vite qu'avec n'importe laquelle des 175 européennes. Puis, lors de l'essai comparatif 250 enduro l'an dernier, le moteur de la PE a scélé tout le monde : c'était le plus brillant !

Enfin, la performance de l'Américain Frank Stacy aux ISDE à Elbe (4^e en 250) sur une PE vraiment très proche de la série a fini de me convaincre du potentiel de ces motos...

Surtout, d'origine, plusieurs choses clochent : la position tout d'abord, avec un guidon débile, remontant à ses extrémités, trop haut bref... à jeter. Chez Suzuki justement existe un merveilleux petit guidon plat, celui des RM cross. C'est celui-là que Roca a choisi. Changement évident :

on pilote radicalement plus sur l'avant (meilleur en spéciales, pour vivre), et les bras tombent beaucoup mieux en place pour la position debout (meilleur sur la parcours). Amélioration sur tous les points, donc. Sans compter que le report sur l'avant du poids du pilote a une influence heureuse sur le comportement de la partie-cyclo, qui s'avère ainsi plus maniable, plus facile à inscrire en virage.

Deuxième problème sur la moto d'origine : les suspensions. La fourche n'est pas intrinsèquement mauvaise, mais demande à être réglée soigneusement en fonction du poids du pilote (j'avais personnellement mis très peu d'air, le tout pour un résultat très acceptable). Mais cela, Roca ne peut le faire pour chacun. En revanche, il peut — et il le fait — éliminer ces amortisseurs japonais plutôt médiocres. Pour les remplacer par des De Carbon à double ressort et bonbonne intégrée, façon Ohlins GP. Là encore, le résultat est évident : extrêmement souples, ces De Carbon m'ont très agréablement surpris à la fois par leur confort et leur répugnance au talonnage : même une tentative sur un circuit de cross bien défoncé ne les a pas pris en défaut. Il est donc peu probable qu'une utilisation « enduro » les mette en difficulté. Avec ces De Carbon, la PE devient comme par enchantement stable, dénuée de toutes réactions latérales, elle change facilement d'ornière dans les chemins, bref elle s'est transformée en une moto d'enduro parfaitement dans le coup sur le plan partie-cyclo, ce qui n'était pas le cas à l'origine.

Moteur : la « haine » PE

Mais Roca, son domaine, ça reste tout de même le moteur. Et bien sûr, il n'a pas hésité à tripoter ce PE. Dans quel sens ? Travail admission-échappement-clapets, pas les transferts pour garder une bonne vitesse de colonne de gaz, donc une bonne souplesse. Débridaage fibre, échappement bien sûr, enfin réglages carburant en conséquence. Le résultat, à toi de voir... » O.K., j'ai vu. De mon expérience avec la PE, j'ai le souvenir d'une moto ne se libérant qu'après une période sensiblement plus longue que la moyenne. Moyennant quoi, le moteur de série débridé et rodé n'est vraiment pas surprenant. Et bien, ce moteur « Roca », d'entrée, avec 30 km au compteur, à marche plus forte que la série débridé et « libéré ». Et l'on sent parfaitement qu'avec le rodage il gagnera encore en « coffre ». Mais déjà, ses montées en régime très franches (rapport plus court d'une dent en SOBI, preuves d'un très bon accord admission-échappement, de même que sa « pêche » réellement étonnante en font un super moteur à la fois d'initiation et de compétition à plus sévère. Le silencieux de RM permet au moteur de mieux « souffler », le bruit restant raisonnable. Pas besoin de vous faire un dessin : partie-cyclo considérablement assainie, moteur ayant gagné de la « haine » (la « haine-PE »), se souffle Loulou, je m'étrangle, la PE-Roca est définitivement une moto d'enduro compétitive, et qui coûte 10 000 balles !

Pour ce prix, et en plus des motifs déjà évoqués, vous avez aussi quelques bibelots comme leviers et protège-fourche. Ben, moi, des essais avec des conclusions banales, ça me fait plaisir ! Dernière précision : cette PE, vous pouvez l'acheter chez Roca si vous êtes de son coin (94120 Fontenay-sous-Bois, tél. : 875.44.77), mais tout aussi bien chez les concessionnaires Suzuki, à qui ledit Roca se fera un plaisir de confier ses secrets...