

SUZUKI 650 GR

UN PEU DE SIMPLICITE

Par Bruno Fischer

Photos : Christian Lacombe

En ces temps où les nouveautés doivent s'habiller de cadres alu, frôler les 120 ch/litre, et avoir un « look » course prononcé, on a pu s'étonner en découvrant sur le stand Suzuki du dernier Salon de Paris cette curieuse et visiblement « sage » 650. Rondouillarde, presque « vieillotte » d'allure, équipée d'un twin « comme on n'en fait plus », si on se réfère aux canons de la mode 83, elle a tout du vilain canard dans une couvée de cygnes. Allez savoir si c'est par anti-conformisme primaire, ou par sentimentalisme rétro, parmi ces nouveautés rutilantes, c'est celle qui m'attirait le plus...

En fait, à y regarder de plus près, cette 650 GR (tiens, encore un nouveau sigle !) est un bizarre mélange de rétro et de moderne. Le réservoir « goutte d'eau », le moteur aux carters rondouillards rappelant les anciens 750 Kawa, le simple disque à l'avant et le tambour arrière sortent tout droit de la mode des années 70. Par contre, les caches-latéraux « intégrés » dans la ligne, et surtout le Full-Floater à l'arrière relèvent d'un progrès mécanique et d'une mode complètement actuelles. Bref, elle cacherait un peu son jeu, cette 650, que ça ne m'étonnerait pas outre mesure...

Un balancier d'équilibrage inédit

Le moteur est donc un twin de 650 cm³, double arbre à cames en tête et deux soupapes par cylindre, qui développe sagement 50 ch DIN à 7200 t/mn, pour un couple de 5,22 m/kg à 6000 tours, soit presque exactement les chiffres du « vieux » 650 XS Yam. Confiée à deux Mikuni de diamètre 36 mm, l'admission est équipée d'un système similaire au YICS, destiné à favoriser le remplissage. C'est en fait dans le bas-moteur que se trouve l'innovation intéressante, sous la forme d'une masse d'équilibrage débrayable. Solidaire du vilebrequin en-dessous de 3000 tours, elle assure une bonne régularité cyclique et accroît la souplesse du twin à bas régimes. Passés 3000 tours, le système agissant à la manière d'un embrayage centrifuge, le contrepoids se désolidarise du vilebrequin, autorisant des montées en régimes d'autant plus rapides, que l'on peut alors se contenter d'un vilebrequin petit et léger, et non pas, comme c'est l'habitude sur ce type de moteur, adopter de grosses masses pour faire volant d'inertie à bas régimes.

Twin, peut-être mais souple quand même

Le moteur n'était pas assez rôdé, et notre prise en mains trop courte pour qu'il soit possible de juger de l'efficacité réelle de ce système à la conduite. Ce 650 semble réagir en bon twin classique, puissant mais pas brutal dès les plus bas régimes, sans cependant avoir le caractère d'un Yam ou d'un Triumph, ce qui peut d'ailleurs s'expliquer aussi bien par le calage différent (360° sur ces twins « classiques ») que par le système d'équilibrage. On dispose en tous cas d'une

bonne réserve de puissance à tous les régimes ; très souple, le gros twin accepte de repartir à très bas régimes, même en cinquième, sans cogner ni rechigner, ce qui permet une conduite très décontractée.

Touriste dans l'âme

Assez basse de selle, la 650 GR offre une position de conduite très touriste, donc parfaitement adaptée au tempérament de la moto : le guidon est haut, mais sans plus, la selle bien rembourrée et confortable, les repose-pieds pas trop en avant. Par contre, la faible contenance du réservoir (12 l seulement) risque d'être un handicap pour cette machine apparemment destinée à la balade. La partie cycle est de son côté parfaitement à la hauteur. Comme sur les autres Suzuki 83, le Full Floater est réglable en roulant, au moyen d'une molette qui agit sur la pré-tension du ressort. Au niveau de la tenue de route, l'ensemble est visiblement efficace, même dans les courbes prises à vive allure ; sur les bosses, la 650 GR garde son cap sans broncher : l'ouvolements ou coups de raquette, connaît pas. Le réglage du Full Floater était malheureusement bloqué au plus dur sur notre machine, ce qui m'a empêché de juger le confort, qui dans ce cas s'avère tout

PRISE DE CONTACT

La 650 GR a sous certains angles des faux airs de Triumph pas désagréables du tout. Seule la suspension arrière full-floater trahit sa modernité. La molette de réglage de pré-tension du ressort est bien accessible en roulant, au dessus de la partie arrière du carter moteur droit. Le système de tension de chaîne sans contre-écrou paraît particulièrement pratique ; on regrettera par contre la faible capacité du réservoir, ainsi que le simple disque qui risque d'être un peu juste. Sobre mais élégant, le tableau de bord comprend l'indicateur digital de rapport de boîte habituel à Suzuki, ainsi qu'une jauge à essence, au bas du compte-tours.

Un moteur très souple pour un twin, mais plein de bonne volonté à tous les régimes, une partie-cycle saine et de bonnes suspensions font de la 650 GR une machine bien adaptée au (grand) tourisme ou à la balade : légère et maniable, elle se pliera également de bonne volonté aux velléités sportives de son pilote. Dotée d'une bonne garde au sol, elle devrait se révéler très agréable et efficace en montage.

de même un peu spartiate, malgré un amortissement de bonne qualité.

A l'écart de la mode, mais...

A l'écart de la mode qui veut puissance et tape-à-l'œil, cette 650 GR fait par contre figure de routière touristique sage et économique, un créneau un peu oublié ces temps-ci, mais qui pourrait se développer vu l'environnement financier du motard actuel... Comme moto polyvalente ville/balade/vacances, la Suzuki 650 pourrait bien se tailler petit à petit une réputation solide, à la manière de la 400 GSX dans sa classe.

FICHE TECHNIQUE SUZUKI GR 650

MOTEUR

Type : Bi-cylindre 4T refroidi par air, face à la route. Balancier d'équilibrage.

Distribution : 2 ACT entraînés par chaîne à tendeur automatique, 2 soupapes par cylindre. Cylindrée : 651 cm³.

Alésage X course : 77 x 70 mm.

Rapport volumétrique : 8,7 à 1.

Puissance maxi : 50 ch DIN à 7200 t/mn.

Couple maxi : 5,22 m/kg à 6000 t/mn.

Alimentation : 2 Mikuni diamètre 36 à dépression.

Lubrification : par carter humide, sous pression, contenance 3 l.

Mise en route : électrique seulement.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage, rapport 2,250.

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : 5 rapports, 1 : 2,846 ; 2 : 1,812 ; 3 : 1,368 ; 4 : 1,142 ; 5 : 1,000.

Transmission secondaire : par chaîne.

Vitesse théorique (usine) : 175 km/h.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Générateur : alternateur 190 W.

Batterie : 12V, 14 Ah.

Allumage : transistorisé, avance électronique.

Projecteur : à iode 60/55 W.

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire.

Chasse/angle de chasse : 111 mm/62°30'.

Suspension avant : fourche télehydraulique, débattement 140 mm.

Suspension arrière : mono-amortisseur type « full-floater », pré-tension de ressort réglable en 5 positions par molette.

Frein avant : simple disque, diamètre 275 mm.

Frein arrière : tambour simple came, diamètre 160 mm.

Roues : en alliage à branches.

Pneus : AV : 100/90 - 19 AR : 130/90 - 16.

CAPACITES

Réservoir d'essence : 12 l.

Carter moteur : 3 l.

DIMENSIONS ET POIDS

Empatement : 1430 mm.

Poids à sec : 184 kg.

Poids tous pleins faits (usine) : 198 kg (AV : 94 kg ; AR : 104 kg).

