

ESSAI SUZUKI GR 650

VIVE LE TWIN



Par Didier Ganneau
Photos Michel

A priori le GR 650 n'est pas le genre de moto qui vous tente. Mais ne vous fiez pas à ses apparences. Derrière cet hybride mal défini, se cache une machine attachante à plus d'un titre.

Elle est née à y a deux ans, mais depuis, en dans le monde entier, se vend à un rythme très rapide. Elle défraye surtout ici en France, où se jouent se faire une réputation, est-ce vraiment une mauvaise chose, du son succès très relatif n'est-il dû qu'à des ventes commerciales ? Octobre 82. Le Salon de Cologne ouvre ses portes et il n'y en a que pour Honda, qui est alors en plein forcing. Dans ce défilé, c'est tout juste si l'on remarque une VT 500 qui, sur le moment, n'a d'autre particularité que d'être la seule moto qui se fait

Suite page 20

Vous avez vu le plaisir de conduite ? On n'en connaît pas beaucoup, des comme ça, hein ? Pour être franc, ça veut peut-être dire...



Plus citadine que vraie routière, la GR connaît plus souvent rues et boulevards que grandes routes.

Suite de la page 34

entend remplacer. Les autres atouts sont déçus, et ce n'est qu'avec le recul qu'on découvre que ce Salon fou avait également vu la naissance simultanée de machines aussi sages que les GR 650 Suzuki, XZ 550 S Yamaha et GT 550 Kawasaki. Coïncidence...

Deux ans après, Kawasaki a renoncé à importer la gamme GT, Yamaha n'est pas parvenu à imposer la XZ mal-née dans son nouveau rôle de « touriste »... et Suzuki se décide enfin à importer la GR ! Est-ce bien le moment ?

Qui c'est, celle-là ?

Lorsqu'on découvre la GR, on est surpris et désemparé. Car à vrai dire elle ne ressemble à rien de connu. Jusqu'à l'aplomb du réservoir, ça va encore, on sait où l'on met les pieds : chromés, guidon, réservoir, couleurs, phares, l'inspiration « custom » est franche, avoués, on s'y retrouve. Dernière c'est moins net : les caches latéraux ont une forme moderne et effilée, le bras oscillant est tout nu, la selle et l'arceau appartiennent à une routière normale, on ne peut guère se raccrocher qu'aux pots trapus et au gros pneu de 16 pouces pour enfin en être persuadé : cette moto est une Custom.

Pour beaucoup d'observateurs, c'est déjà trop tard. L'expérience prouve que les motos n'annonçant pas d'emblée la couleur sont souvent condamnées, qu'elles que soient par ailleurs leurs qualités réelles. L'acheteur potentiel aime savoir, au premier coup d'oeil, ce qu'est la moto qu'on lui propose : routière, rétro, sportive, custom, la carte de visite doit être lisible, nette, sans bavures. Les gens

sont comme ça, on ne va pas les refaire, il sera toujours plus sûr de mettre une cravate pour aller voir son banquier, et il est de bon ton d'être crasseux à une manif de motards. A moins d'aimer la provocation, il est admis de respecter les conventions, et la GR n'a pas accepté les règles du jeu.

D'ordinaire, ce sont plutôt les Européennes qui sont spécialistes de ce genre d'erreur psychologique. Mais cela arrive aussi parfois aux Japonaises.

Quant, en aval, les services commerciaux le soutiennent jusqu'à ce qu'elle fasse ses preuves et s'impose, ce n'est qu'une anecdote (cas de la Honda CX) : quand on l'abandonne à son triste sort sans tenter de corriger le tir, c'est un échec. Et même Honda, qui d'ordinaire est assez fort pour rattraper les motos mal-nées en insistant et en les remodelant jusqu'à ce qu'elles « marchent », du V4 à l'XLV, a lâchement délaissé une machine aussi doute que la CX 650 Turbo, trop marquée par le précédent de la 500, et pourtant si différente : personne n'est parfait !

Imprécision de tir

Tout ça pour dire que la GR fut mal « ciblée » (comme disent les publicitaires) dès le départ. En fait on sent bien ce qui a guidé ses pères : face au durable (et immense) succès commercial de la XS 650 Yamaha, qui il y a peu de temps était encore dans le peloton de tête des ventes en Angleterre et en Allemagne, ils ont voulu faire la même, en mieux.

Mais, c'est bien connu le mieux est parfois l'ennemi du bien : en voulant faire une SR en mieux, Honda s'est planté avec l'Ascot et c'est en cherchant à faire une CX en mieux que Yamaha a fait un bidule sur la XZ.

Pour revenir à notre GR, elle a commis l'erreur, fréquente, qui consiste à vouloir rattraper plus large que le modèle précédent de référence. « Qui trop embrasse, mal étreint », ce n'est pas par hasard si les motos modernes sont si spécialisées : les crâneaux sont devenus pointus, précis, et les machines indécises, à cheval sur deux images, sont imployablement rejetées ; il n'est plus possible de jouer sur deux tableaux à la fois. En l'occurrence, la GR a été victime du même mal que la CBX 650 de chez Honda. Celle-ci avait un look de custom « adouci », comme la Kawasaki 650 SR quelques années auparavant, en totale contradiction avec ses capacités routières. À vouloir toucher à la fois les nostalgiques du chopper et les sportifs, elle a fini par ne séduire personne.

Même drame pour la GR : d'accord pour un chopper, mais pourquoi le Full-Floater ? D'accord pour une utilitaire mais pourquoi un double arbre ? D'accord pour une routière, mais pourquoi seulement douze litres dans le réservoir ? D'accord pour le rétro, mais pourquoi des roues à branches ? Bref, à vouloir contenter tout le monde, on ne plaît à personne, et beaucoup en sont restés là : « La GR n'est pas une moto pour moi ». Or s'il est toujours triste qu'une moto ne plaise pas après essai, il est une chose encore plus désolante : c'est qu'elle vous détourne d'elle avant même que vous soyez monté dessus. Nous avons fait l'effort de passer ce cap.

180 ou 360 ?

Échiquéement, donc, tout a été dit. La GR recèle quand même une petite originalité,

son feu de position auxiliaire fixé sous le phare principal. C'est une disposition qu'en France on n'a vu que sur la Yamaha 750 Seca (tiens l'encore une qui n'a jamais eu à qui elle s'adressait !), et qui a fait « chopper ». Cela dit, quoi qu'on pense de l'esthétique, la finition est exemplaire : elle est en quelque sorte « à l'ancienne » : bons gros garde-boue chromés, qualité de peinture remarquable, sigles « Suzuki » et « GR 650 » très classés, on n'en fait plus des motos comme ça ! Et ça vous a un parfum bien rassurant.

Côté mécanique, on peut dire que la GR 650 reprend l'architecture des GS 400-425 qui précèdent l'actuelle série GSX : c'est un twin 650 selon l'école japonaise, c'est-à-dire dont l'emballage est calé à 180° selon une formule popularisée par Honda. On oppose généralement cette architecture aux twins « à l'anglaise », dont les manetons sont calés à 360°, et qui font les beaux jours de Norton, Triumph ou BSA.

Il n'est pas inutile de revenir sur ces deux principes : les twins à 360° se comportent en fait comme des monocylindres, les deux pistons montant et descendant en même temps.

Ils sont donc en général tout aussi enclins à vibrer que des mono, mais dans la mesure où ils représentent la tradition du twin « pur », ils ont souvent été choisis par les constructeurs qui entendaient récupérer l'image (et le marché) des Bonneville et autres Commando : la première 650 Kawasaki en 1965, la XS 650 Yamaha, la 650 Tornado Benelli, les 650 et 750 Laverda faisaient toutes confiance à cette disposition.

En revanche ceux qui cherchent à construire un twin « normal » choisissent dans l'ensemble le calage à 180°, qui voit un piston monter pendant que l'autre descend. Cela ne signifie que l'équilibrage est plus facile à réaliser (le vilebrequin tend à « rouler des épauves » plutôt qu'à marteler sur place), mais dans l'ensemble le confort en profite et le seul véritable inconvénient est un bruit qui ne plaît pas à tout le monde : certains le disent « bancal », il est en tous cas très personnel, vu l'écartement irrégulier des allumages (180° entre cylindres 1 et 2, 540° entre cylindres 2 et 1). C'est malgré tout le principe qui a de tous temps été retenu par Honda (sauf sur les 125, dont les vibrations ne sont de toutes façons jamais gênantes, et curieusement sur les actuelles 400N), et c'est aussi ce qu'on retrouve sur les Yamaha (autres que XS 650 et TX 750), l'ensemble des Suzuki, la récente 450 Kawa chopper (alors que jusqu'ici les twins Kawa étaient calés à 360°), la 500 Laverda, etc...

Plus petit qu'un 400

Bref, la GR est un vrai twin, pas un double mono. Mais il demeure plus proche des GS que des GSX, dans la mesure où sa culasse se contente de deux soupapes par cylindre. C'est d'ailleurs bien suffisant, et on ne manquera pas de faire remarquer que même le double arbre était superflu : il ne faut quand même pas oublier que, dans la même cylindrée, un CX 650 prend sans motif 9000 t/min et qu'il est custom ! Oui, même pas un arbre à cames en tête, des tiges et des cultivateurs. Qu'on ne vienne pas raconter ensuite que le double arbre est une fatalité... Or il est probable que nombre de motards ont été dissuadés par la GR uniquement à cause de son double arbre, et de la difficulté supposée du réglage de soupapes. Une

difficulté bien réelle, mais amplifiée : vue la fréquence des interventions, c'est quand même un défaut bien minime, même pour les route-toujours. Hélas, quand on sait que les motos aujourd'hui se vendent plus sur leur image que sur leurs atouts (et défauts) réels, c'est réhabilité : le double arbre à une image « sport », mieux vaut s'en passer quand on s'adresse aux « touristes ».

Pour le reste, le GR est un moteur intelligent. Il est notamment très compact, puisque ses carters sont plus étroits et surtout plus courts (de 35 mm) que ceux des 400 GS.

Il est aussi à peine plus haut que le 400-référence, c'est donc un bloc particulièrement intéressant. Léger il est de surcroît très bien équilibré, ce qui en diminuant les contraintes subies par le cadre, a permis d'aboutir à une moto remarquablement légère : 184 kilos à sec, ce sont moins de 200 kilos avec les pleins, soit une quinzaine de moins qu'une CX 500 Custom, et carrément une trentaine en retrait des dernières XS 650 Custom, qui au cours de leur carrière s'étaient notablement emplies des premières XS1, en 1970, n'accusaient que 185 kilos à sec. Donc, le GR est léger.

La douceur même...

Alors cette GR, c'est-y une XS ou pas, puisque d'elle-même elle a avoué ses ambitions ? Ce n'est pas évident au départ. D'une part, le moteur a ce son que d'aucuns appellent « bancal » qui caractérise les twins à 180°, et qui n'est effectivement pas le « pom-pom » viril et macho du XS. D'autre part, il ne vibre absolument pas, malgré son montage rigide dans le cadre. Enfin, les repose-pieds sont consciencieusement accotés comme sur une routière, c'est-à-dire plus en arrière et plus haut qu'on ne s'y attendrait sur un « doux chopper ».

Donc, ceux qui s'attendaient à retrouver leur 650 XS n'ont plus qu'à revoir leurs classiques. Sur la GR, on se sent plus sur une CX que sur une XS... quoiqu'avec un gabarit général inférieur : le moteur est étroit, rien ne dépasse et les genoux peuvent serrer le réservoir, qui n'est pourtant pas bien large. La véritable surprise, elle provient de la douceur générale : celle des commandes c'est normal sur une Japonaise, celle de la transmission et de la sélection c'est normal sur une Suzuki, celle du moteur lui-même c'est nouveau pour un 650 twin. En l'occurrence, le GR 650 vibre moins (et fait moins de bruit) que le GSX 400, ce qui est tout bonnement étonnant. Toute cette douceur trouve des atouts de choix dans la légèreté et l'accessibilité de la machine : la hauteur de selle, par exemple, est très faible, et l'on pose sans encombre les deux pieds à plat par terre. On les pose cependant moins facilement qu'on ne pourrait le croire à la lecture de la fiche technique dans la mesure où, si le moteur est étroit, les repose-pieds sont à l'aplomb de la selle, et la selle est large ; et c'est elle qui oblige à écarter les jambes. Malgré tout, même les gnômes et autres nabots seront à l'aise en ville, c'est l'essentiel.

Seule limite aux aptitudes urbaines : un guidon de chopper très large, qui d'une part ne favorise pas les faulements entre voitures (mais on peut en dire autant des traits) et d'autre part implique de larges mouvements de bras sur les bréaquages. Et il n'est pas toujours pratique de se retrouver poignet contre poitrine lorsqu'on tient déjà l'autre

branche de guidon à bout de bras. Cas typique des « customs », qui n'ont pas encore trouvé la parade à ce défaut. A part ça, la GR est une bonne moto de ville, où sa douceur étonnante fait merveille. On peut descendre bas dans les tours sans risque de caler sur un coup de piston, c'est en fait presque un vrai 4 cylindres... avec un bruit différent et la disponibilité de reprises franches à tous les régimes. On se surprend couramment en ville à rouler entre 2 et 4000 t/mn, sans éprouver le besoin de monter au-dessus.

La magie du twin

Stôt sortie de la ville la GR confirme : c'est bien un twin. On n'est pas long à s'en convaincre, par des détails, des évidences ponctuelles. Son bruit est si discret, ses vibrations si absentes que le caractère qu'on avait entrevu en ville s'évanouit vite : stôt que le vent souffle aux oreilles, on pourrait ne plus avoir conscience de chevaucher un bicylindre. Mais il reste cette poussée franche, qui elle, est inimitable. Dès 3000 tours, le twin vous tire ; et on prend vite sa mesure : entre les virages, il n'y a rien de tel pour vous relancer qu'un mono ou un bicylindre. Par rapport à un 4 pattes, qui détermine une conduite hachée, haletée, un twin c'est constant : vingt mètres après un virage, on a retrouvé la vitesse avec laquelle on l'avait abordé, sans s'investir dans une mayonnaise de collecteur. Le virage n'est plus qu'une pénalité, une pause entre les lignes droites alors qu'avec un 4 cylindres, il couperait le rythme, l'élan, les jambes. La magie du twin, c'est ça : un moteur qui composé avec la route, n'en subit pas les sinuosités mais les gomme. Qu'il soit silencieux et ne vibre pas ne fait rien à l'affaire, c'est bien la façon dont il vous extirpe des virages qui fait le charme d'un twin, et le GR a su ménager cet intérêt.

Son avantage décisif, il le fait en conduite dite « sportive » : quand on se met à jouer de la boîte pour en extraire la substatifique moelle, il se montre vif, avec une aiguille de compte-tours qui ne dédaigne pas balayer l'écran. D'accord, au-dessus de 5000, le vigueur s'évanouit : c'est entre 3000 et 5000 que le GR est à son avantage ; mais il ne rechigne pas pour autant à monter au-delà. Un comportement paradoxal pour qui a su apprécier la douceur et l'inertie de la mécanique à très bas régimes, mais qui s'explique par l'antigadget ultime, le volant d'inertie débrayable.

L'antigadget

Résumons l'affaire : en ville, le GR est à n'en pas douter le plus simple des twins à transmission par chaîne (dans sa classe de cylindrées en tous cas). Il tourne sans à-coups aux plus bas régimes, ne vous fera jamais le coup du calage sur blocage, et descend sans cogner à 2000 t/mn en 5°. Les quelques twins (hors cardans) qui jusqu'ici approchaient ce comportement étaient hélas des moteurs à l'inertie impressionnante, qui une fois poussés dans leurs retranchements ruissaient et manifestaient leur réprobation. Inversement, les twins d'une certaine cylindrée qui se montraient vivants à hauts régimes étaient dans l'ensemble des mécaniques acceptant modérément les bas régimes : ils y cognaient.

Suzuki a développé un système monté en bout de vilebrequin qui, au moyen d'un

embrayage centrifuge (donc automatique, solidarisé ou non un volant d'inertie de 1 250 grammes avec le vilebrequin. A bas régimes, cette masse s'ajoute à celle du vilebrequin accentuant l'inertie de celui-ci, donc favorisant la régularité cyclique, et au-delà de 3 000 tours le volant est déconnecté, ce qui améliore les reprises. Ce système, apparemment inédit, n'a pas bénéficié du tapage commercial des ATAC, YPVS et autres KIPS : il n'a même pas de petit nom ; il semble bien pourtant que sans tapage (et sans d'ailleurs que cela ne se sente à la conduite : la transition entre les deux phases est imperceptible), ce système ait apporté un véritable plus. C'est tout juste si les plus modernes des bicylindres actuels, les VT Honda, sont parvenus à la douceur en bas du GR, dont on peut dès à présent affirmer qu'il est le plus moderne des vertical-twins.

Cela dit, il demeure décevant sur un point au moins : les performances. Sur route, même en négligeant les problèmes de position de conduite (dont nous allons reparler, il est difficile de soutenir 150 de croisière, ce qui est insuffisant : même une 400 twin soutient cette cadence sans moult, ce n'est pas la peine d'investir dans une 650.

Ni chopper, ni routier

C'est d'autant moins la peine, que les 150 km/h en question, il est physiquement très difficile de les soutenir longtemps. La GR 650 est en effet rapidement définie : elle combine les inconvénients des customs et des routières.

Je m'explique : une moto de route a d'ordinaire une position de conduite étudiée pour la route : jusque-là, ça se tient ! Le poids du corps repose essentiellement sur les jambes et les bras, et la selle sans être accessoire peut être négligée. Dans les cas-limite, lorsqu'il faut encaisser un gros choc, on a toujours en dernier recours la possibilité de se lever sur les repose-pieds.

Sur les customs, on est en bascule sur l'arrière : guidon et repose-pieds ne sont plus des appuis, tout le corps repose sur les fesses, et d'ordinaire les customs ont une selle large, plutôt rombournée, et dotée d'un dossier conséquent qui soutient un peu les reins.

La GR appartient à la race des customs pour ce qui concerne la position de conduite : ses repose-pieds sont moins avancés que de coutume, mais tout le poids du corps est sur la selle. Or celle-ci est une selle de routière : informe, en tous cas élargie à la forme des fesses, les miennes tout au moins, plutôt ferme, elle ne vous calé ni ne vous maintient : on est assis dessus, pas dedans.

Sachant d'autre part que la suspension arrière est franchement ferme et manque de débattement, il n'est pas exagéré de classer la GR parmi les motos les plus inconfortables du moment. C'est même là son plus grave défaut : un moteur ne vibrant pas, des suspensions typiquement Suzuki filtrant bien les rugosités de la route, elle avait a priori ses chances, et c'est la position de conduite qui tout tout par terre, ce qui est très dommage. Il est probable qu'en changeant simplement le guidon pour un petit contre plat les choses s'arrangeraient très nettement : on retrouverait une position plus routière, et sans résoudre les annus de suspension arrière, cela serait sans doute décisif.

Mais telle qu'elle est vendue, la GR est proprement inapte à la grande route au-des-

sur de 120 km/h. En-dessous, on s'accommode, au-delà on est élargi par le guidon, courbes au corps, sans même pouvoir compter sur un dossier digne de ce nom qui permettrait de cambrer un peu les reins. Tout cela est bien fâcheux...

Agrément quand même

La GR 650 reste une moto de contraste : si sur le plan du confort elle fait partie des mauvaises choppers, sur le plan des qualités routières, elle est plus défendable.

Certes, elle reste très typée custom : avec son pneu fin à l'avant et son gros boudin arrière, elle garde la tendance habituelle de cette race de motos à engager dans les virages lents, avec la sensation de à monter à sur le pneu arrière lors de la mise sur l'angle (sensación due à la forte différence de largeur des deux boudins). Mais ses qualités routières restent très correctes pour une custom, notamment grâce à des suspensions de bonne qualité. Cela semble contredire les critiques érites envers la suspension arrière auparavant, mais il est vrai que, dure et manquant de débattement, cette suspension est par ailleurs bien contrôlée : et ses défauts se voient nettement moins évidents avec un autre... guidon ! La tenue de cap de son côté est correcte et hormis les béc habituels des customs qui nuisent à la précision de pilotage (position de conduite, guidon monté trop souple, pneus médiocres, etc.), on peut dire que la GR s'en sort bien.

C'est confirmé par le freinage, qui est très honnête, suffisant vue la destination de la moto, et en tout cas supérieur à celui de plusieurs machines dites sportives dans la même gamme !

Disons donc du au plan des qualités routières la GR fait jeu égal avec une CX 500 C Honda, soit un ton en-dessous d'une VT 500 C, la référence en la matière. Une hiérarchie que l'on retrouve en confort et performances.

Caramba, encore loupé !

On le voit, il est difficile d'être enthousiaste à propos de la GR 650. Cela n'a, a priori, rien d'alarmant : il est assez logique qu'on s'enthousiasme pour une machine excitante, mais qu'une moto raisonnable laisse froid. Malheureusement, même en tant que moto raisonnable, utilitaire ou custom, la GR ne parvient pas à séduire : sérieusement fabriqué, elle inspire confiance, mais ne serait-ce que pour son in-confort, elle est proprement désastreuse pour ceux qui veulent simplement rouler. Tout cela est fort dommage : il sera dit, décidément, que les Japonais passeront toujours à côté de bonnes machines bicyclées, comme plus nous revenir aux 4 cylindres en disant bien fort : « Vous voyez, les gens préfèrent les 4 pattes, ils n'achètent pas les motos simples que nous leur proposons ». La GR, à peu de frais, pourrait pourtant devenir une bonne moto : sa mécanique constitue une base saine pour cela. Elle pourrait tourner très bien avec un moteur super pour cet usage (vraie moto sage avec un gros réservoir), vraie moto rétro (avec une garde mieux définie), ou vraie routière (en plus logeable, plus confortable et plus performante). Mais telle qu'elle est actuellement, elle est bâtarde, et ne peut guère compter que sur son prix (ou sa description !) pour battre sa concurrente déguisée, la VT 500 C. Il est quand même discutable que les Japonais, Suzuki comme les autres, n'accor-

dent pas autant de soin à la définition de leurs motos sages qu'à celle de leurs modèles de pointe : à la base, la GR mérite de vivre, elle n'a été négligée que dans son « câblage ». Il est trop facile, ensuite, de prendre ce type de moto pour exemple de l'échec des machines raisonnables, pour protester à la hâte en avant.

Quand elle est arrivée dans la cour du Journal, nous étions plusieurs à avoir envie de la défendre, cette GR : pour une fois que le Japon tentait de nous envoyer une moto relevant à de vraies valeurs, nous espérions sinon une 650 GSX en fait, au moins une 400 GSX musclée. Au bout de 2 000 km, il a bien fallu se rendre à l'évidence : on dirait armé l'armée... mais on n'a pas pu ! Merci M. Samu Suzuki, quand c'est que vous nous réjoutez ça ?

LE PRIX DES PIÈCES

Batterie d'allumage	1 451,28
Pignon complet (avec segment, etc.)	383,94
Mécanisme	2 377,11
Échappement	24,08
Carter droit/bout vitale	48,79
Carter gauche/bout vitale	403,93
Cable d'embrayage	60,76
Lévier d'embrayage	62,19
Lévier de frein avant	62,79
Moteur cylindre/bout avant	986,22
Ne pas acheter avant	239,49
Fouche complète avec TCS	4 847,16
Amortisseur arrière	2 509,16
Roue avant nue	1 529,93
Réservoir essence	1 383,36
Selle	1 022,33
Séparateur d'échappement	811,44
Guidon	199,07
Pédale de frein	193,02
Pédale de selecteur	108,02
Clignetant	218,27
Cable de gaz	71,49

LES PERFORMANCES

Médianes en performances - en vitesse max. la GR fait précisément jeu égal avec un grand rival de la XT 600, et ses temps aux accélérations sont inférieurs. Mais les réglages, comme les vitesses max, sont excellentes comparables. Par rapport à une VT 600 C, la GR est nettement moins rapide (à tous moments), à peine moins honnête, et ses réglages sont un peu meilleurs à basse vitesse (à contre 4'30" max contre 5'30" à 90 km/h) et, contre 7' 51", les consommations sont comparables, et l'on remarquera que le système de la Suzuki est d'une précision remarquable.

Derrière cela, quand on se contente d'embrayer en progressif à 2 000 t/mn, en position les arbres à 6 000, on obtient encore des temps très corrects : 9' 5" aux 200 mètres, 15' 2" aux 400, preuve que ce moteur n'est vraiment pas fait pour qu'on lui tire dessus.

C'est ce qui a confirmé notre passage au banc, chez MRK dont les installations ont été récemment et intelligemment rénovées. Nous y avons effectivement trouvé une puissance max de 35 chevaux à 7 000 t/mn (ce qui concorde remarquablement avec la fiche technique, sachant qu'il y a 40 grammes d'écart entre cette référence et nous) mais le couple, s'il constitue une bonne valeur, est obtenu à 6 000 t/mn (ce qui ne l'annonce la fiche technique à officialiser). C'est bon signe pour l'agrément de conduite, mais cela permet définitivement de dire que ce moteur est un caillou.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Suzuki
 Modèle : GR 650
 Prix : 24 220 francs (cote en main)
 Garantie : 1 an pièces et main d'œuvre, km illimités
 Couleur : noir-rouge ou argent-bleu
 Essai précédent : journal de contact M2 507
 Importateur : Suzuki-France, 25-27, avenue de la Gare, 76310 Cognères, Tél. (3) 090 45 05

MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4 temps, transmission, refroidi par air, avec balancier d'équilibrage. Montage rigide dans le cadre.

Embrayage : électroaimant monté sur 4 pignons fixes, béc à chaîne. Masse d'inertie débrayable en bout de vilebrequin. Moteurs à 180°.

Distributeur : deux arbres à cames en tête, entraînés par chaîne synchronisée à tension automatique, deux soupapes par cylindre actionnées par poussons, réglage de jeu par pastilles.

Cylindres : 651 cm³

Alésage x course : 77 x 70

Rapport volumétrique : 0,7

Puissance max : 50 ch à 7 000 t/mn

Couple max : 5,22 kg à 6 000 t/mn

Alimentation : 2 Mikuni d' 36 mm, filtre papier

Lubrification : carter humide, pompe motrice de 3 litres d'huile

Démarrage : électrique uniquement

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 180 Watts, batterie 12V 14 Ah

Allumage : transistorisé, avance électromagnétique

TRANSMISSIONS

Primary : embrayage à face oblique, rapport 2,2 x 7,2

Embrayage : multiple en bain d'huile

Boîte de vitesses : 5 rapports

1. 13 x 37, 26 %

2. 16 x 28, 36 %

3. 19 x 26, 73 %

4. 21 x 24, 88 %

5. 22 x 22, 100 %

Vit. théorique : 20,8 km/h aux 1 000 t/mn

Secondaire : chaîne à pignon béc au pas de 15,8 mm, béc au pas de 16 x 38

PORTE-CYCLE

Cadre : double triangle tubulaire continu. Châssis : 111 mm. Angle de chassis : 62°/30°

Suspensions : fourche télescopique hydraulique et bras oscillant avec ressorts réglables en précharge actionnés par pastilles et ressorts

Freins : disque hydraulique à l'avant, tambour simple à l'arrière

Flèches : en alliage léger, jantes 158" et 205" pour MT

Pneus : Av : 100-90-19 et AR : 130-90-16, sans chambre

DIMENSIONS ET CONTENANCES

Empattement : 1 430 mm, hauteur de selle : 770 mm, réservoir : 12 litres, poids à sec : 184 kg

LE DUO

Pour une fois qu'une moto n'oblige pas le passager à serrer les genoux sous le moteur, on découvre avec de l'excuse. De fait, les réglages de la GR sont bien bas, et ne vibrent pas. Malheureusement, le guidon (comme lui) ne fait pas la pluie, la pluie descend au passage (devant surtout l'arrière) et ce n'est pas le frein de moto (comme sur l'arrière qui entraîne le schaudage) (Quand) aura été corrigé le problème des suspensions, dont le réglage (même) n'est pas assez précis (l'absence) en duo qui en fait, pour nous dit : la GR n'est pas plus une utilitaire rationnelle que ne le sont les sportives pures.

PERFORMANCES

VITESSES MAXI	140	145	150	155	160	165	km/h
Assis (ult. angles)							146
Assis (coul)							154
Couché							161

ACCELERATIONS DEPART ARRETE	10"	11"	12"	13"	14"	(secondes)
200 m						9"1
400 m						14"4

CONDITIONS	5°C, vent 4-5 m/s
PILOTE	Duber - 1,73 m, 70 kg
MOTO	avec rétroviseurs, pneus d'origine, 1.000 km

REPRISES en 5"	4"	5"	6"	7"	8"	(secondes)
60-90 km/h						4"4
90-130 km/h						8"

MESURES A L'ATELIER

AU BANC M.B.K.	
Puissance à la roue	35 / 7 000
Couple réel	4 / 5 000

ETALONNAGE COMPTEUR					
indiqué	vitesse réelle			régime tu en 5"	
60				2 900	
90				4 300	
110				5 300	
130				6 300	
160				7 700	
Km/h	60	90	120	150	180 t/min

POIDS VERIFIES	
Total tous pleins faits	197 kg
Répartition AV/AR	94 / 103

CONSUMMATION

CARBURANT					AUTONOMIE						
5 l					MINI				240 km		
7 l					MAXI				170 km		
6,2 l					MOYENNE				190 km		
	7	8	9	10 litres		0m	100	180	200	220	240

COMPARAISON

MODELES	ESSAI M.L.	PUISSANCE	COUPLE	POIDS A SEC	VITESSE MAXI ASSIS/COUCHE	400 m D.A.	CONSUM	PRIX CLES EN MAIN
SUZUKI GR 650	—	35 / 7 000	4 / 5 000	184	146 / 161	14"4	6,2	24 220 F
HONDA VT 500C	6/10	36 / 7 500	3,7 / 6 750	183	157 / 173	14"3	6	28 881 F
GIUZZI V 65C	—	37,5 / 7 100	4 / 6 000	170	153 / 170	14"4	6,4	28 886 F

SUZUKI GR 650		Dehors à revivre Performable Dans la moyenne Au-dessous de la moyenne Qualité moyenne					COMMENTAIRES
MOTEUR	Simplexité						Pas de doute : on sent le plus moderne des « vertical twins ». Conçu pour les performances, c'est le moteur qui a une 400 cm ³ .
	Couple						
	Puissance						
	Vibrations						
TRANS-MISSIONS	Douceur						Monté bien sur le châssis, l'ajustement est vraiment au-dessus de la moyenne.
	Précision						
	Étagement						
	Embrayage						
QUALITES ROUTIERES	Tenue de cap						Dans l'époque custom, c'est à dire. Mais il peut aussi se passer de ce petit cadre !
	Tenue de route						
	Maniabilité						
	Agilité						
	Garde au sol						
FREINAGE	Puissance						Les idées sont assez originales : le freinage est moyen, suffisant pour la destination de la moto.
	Endurance						
	Progressivité						
	Agrement						
CONFORT	Selle						Voilà le vrai défaut de cette machine. Un autre défaut, c'est qu'il n'est pas très bon !
	Suspensions						
	Position de conduite						
EQUIPEMENT	Tableau de bord						C'est propre, élégant, très sobre, sans fioritures. On n'en demande pas plus.
	Commodité à l'usage						
	Équipement						
	Finition						
BUDGET	Prix d'achat						Une moto simple et raisonnable, qui fait une bonne base pour un custom.
	Consommation						
	Pièces						
	Maintenance						
TOTAL		1	3	16	7	1	

LA CONCURRENCE

Il est vite apparu évident que la GR était mal placée lorsque nous avons voulu désigner ses concurrentes.

Fallait-il la comparer à une Honda VT 500 E ? Vous devez commencer à connaître notre feuille pour cette machine. Bien sûr, et tout naturellement nous ne pouvons lui opposer la GR : plus confortable, plus performante, la VT E est une super-moto italienne dont le seul défaut est une esthétique douteuse. Son prix est pourtant voisin de celui de la GR (24 681 francs), mais ses aptitudes routières sont très supérieures, avec un agencement de conduite qui n'est guère inférieur. Essaie-la !

Plus grande semble un revanche la version custom, dont le prix (malheureusement) est supérieur. La VT 500 C joue plus fermement la carte « chopper » que la GR 650, mais ses aptitudes routières sont excellentes : elle n'est pas faite que pour les aller-retours chiquette-foirerger, et si elle reste une des rares survivantes de la vague « chopper » des dernières années, il y a bien une raison ! C'est à n'en pas douter la plus redoutable (et plus étonnante) concurrente de la GR.

Dans le même style, on peut encore trouver la Guazz VMS, dans ses versions standard (essai M.J. 546) : 24 500 francs (cité en main), ou custom.

Elle reste une pure Européenne, avec tous les trucs, à caractère à l'essai ou mauvais ! que cela comporte, mais elle représente un choix très défendable. L'ajustement de son moteur est irréprochable, la tenue de cap excellente aussi.

Un peu en marge, on peut citer les BMW R 65 L5 et R 60, ou la Ducati 600 TL, qui toutes trois (essai avec 24 30 000 francs), on peut même évoquer le cas de la Honda CX 650 E à 20 517 francs.

Mais il faut surtout se méfier de quelques très bons clones, comme la Yamaha XZ 550 S à équipement complet pour 24 000 francs, et surtout de la super-étrange Suzuki GS 650 E à... 22 040 francs ! Certes, c'est une 4 cylindres, mais à ce prix-là, tant qu'il en reste ! C.J., c'est une affaire qui peut faire réfléchir ! Et on pourrait en dire autant de la 550 Benelli, à 24 000 francs.



Le tableau de bord de la GR est tout ce qu'il y a de classique. Le compte-tours sépare une jauge à essence, pression et huile. Le guidon est monté très souple, ce qui pour mener à la précision de conduite assure un filtrage total des vibrations... sauf dans les sprints qui sont le plaisir du temps trouble en Moto. Ces sprints sont de surcroît de très belles épreuves.

Voilà véritable un plein cœur de Paris, cette façade en bronze-l'œil et en métal-œil. Un joyau à qui la reconnaissance ?

Révis 7 Chassis 1 Millaire 7 A tout de suite, mais à l'usage, la GR est définitivement plus une Custom qu'une moto.

Si la partie-cycle de la GR laisse à désirer, sa mécanique est excellente. Quelques limites en performances, elle constituerait une base idéale pour divers types de motos, dans la mesure où elle préserve un certain caractère dans son comportement et sa géométrie.

Suspensions et freins sont dans le même "chopper habituelle" niveau, sans plus. Il suffit de ne pas prendre la GR pour une sportive...

L'architecture du cadre reprend une idée approuvée sur le 550 GRX : les tubes de renfort, derrière le moteur, passent entre les carter et non à l'extérieur de ceux-ci.

