

*Non, le twin n'est pas mort.  
Ce qu'aurait pu être une « Bonnie », façon 83...*



# 2<sup>e</sup> partie 650 GR

«Bonnie» a les yeux bridés

**E**n fait, la Suzuki tente de nous refaire le coup fameux, déjà réalisé dans un autre domaine, celui du gromono, par la 500 FT Ascot. Cette fois-ci, il s'agit de tâter le terrain pour savoir s'il n'existerait pas, en cette période de crise qui exige (ou exigera définitivement) un peu plus de simplicité, un marché correspondant à une clientèle susceptible de se laisser séduire par des motos sages et paisibles. On attaque sur tous les fronts. Pour cette GR, Suzuki a réuni tous les ingrédients capables de forger les arguments-clés.

## Le rendez-vous de deux univers

L'usine a en premier lieu voulu toucher la fibre sentimentale que chacun cache en soi, et a donc joué à fond la carte rétro. La 650 GR ne peut s'en cacher : elle s'est largement inspirée des lignes des dernières machines anglaises. Le réservoir, façon goutte d'eau, ressemble à celui de la Triumph Hurricane, Bonneville ou Tiger, et fait écho à la silhouette qui, globalement, dégage un air de déjà vu. Ajoutez à cela le système de freinage et les mégaphones courts, le grand guidon style Interstate, et certains auront de quoi revivre leurs premières amours motocyclistes. Parallèlement, les dessinateurs ont introduit une légère touche custom, avec la selle à double étage, la roue arrière de 16 pouces, histoire de sensibiliser la seconde catégorie répertoriée de non-conformistes.

Mais au-delà de ces différents aspects extérieurs, vous vous doutez bien que nous avons affaire à une japonaise 100 %. Le moteur, même s'il ressemble à l'ancienne 750 Twin de la marque, ne présente aucun point commun avec les blocs propulseurs britanniques. Les suspensions — fourche hydraulique à l'avant et Full floater à flexibilité variable à l'arrière — et la finition exemplaire relèvent de techniques et d'un progrès des plus actuels. La 650 GR bénéficie ainsi d'un affichage digital des rapports, d'une jauge à essence, d'un antivif au guidon, d'une barre de maintien et de platines en alu-coulé. Pour le côté original, on peut noter la présence de la veilleuse sous le projecteur, façon Yamaha Seca.

Mais revenons un peu sur la mécanique que nous n'avons pas encore présentée. Il s'agit donc d'un vertical twin de 650 cm<sup>3</sup>, distribution par double ACT et deux soupapes par cylindre, alimenté par deux Mikuni de 36 mm à dépression et doté d'un allumage transistorisé. Déjà, à ce stade du tour du propriétaire, on sait qu'il s'agit d'un bicylindre moderne. En prime, la culasse est munie d'un système d'induction, similaire au YICS de Yamaha, qui optimise le coffre à bas et moyens régimes et réduit la consommation de 10 % environ. Le bas moteur est également équipé d'une masse d'équilibrage neutralisant les vibrations, mais qui, ici, présente la particularité d'être débrayable. Au-dessus de 3 000 tr/mn, la masse se désolidarise du vilebrequin pour favoriser des montées en régimes plus rapides.

Ainsi, Suzuki a donc essayé de donner rendez-vous au passé et au présent, de réunir deux univers, et au bout du compte deux conceptions différentes de la moto. Reste à savoir si ce judicieux mélange, au demeurant fort bien réalisé, conciliera les « anciens » et les « modernes », ou au contraire réanimera leur vieille querelle...

## Le Chanel, c'est loin

Le bicylindre ne se comporte pas, mais pas du tout, comme un bon twin classique. J'entends comme celui que les Anglais nous ont fait apprécier jusqu'en 1975. Déjà, pas de kick, au revoir le cérémonial fastidieux du petit matin. Bonjour le démarrage, façon quatre cylindres en ligne, à la première sollicitation du démarreur et dans un son feutré. Pas de soubresauts convulsifs de la moto au ralenti sur sa béquille. Coup de gaz et pas de vibrations.

Le moteur est chaud, on peut filer. Les commandes sont douces, l'embrayage onctueux, la boîte de vitesses ferme et précise, très Suzuki. Le gros twin étonne tout d'abord par son extrême souplesse qui permet de reprendre dès les plus bas régimes sans que la distribution rechigne ou cliquette. En circulation urbaine, ou même dans le cadre d'une balade touristique, cette disposition autorise une conduite décontractée et coulée, là encore à la manière d'un multicylindre. En revan-

che, quand on ouvre les gaz, la similitude cesse aussitôt dans la mesure où le couple se montre plus conséquent, et de loin, que sur un quatre patins par exemple. Sans brutalité certes, mais avec une franchise caractéristique, le moteur arrache avec vigueur dès 2 500 tr/mn et reste fidèle à ce tempérament jusqu'à 7 000 tr/mn.

Le conducteur peut donc compter sur une bonne réserve d'accélération à tous les régimes, sans qu'il lui faille descendre un rapport ou faire crier l'embrayage. Ceci étant, la GR ne possède pas le caractère d'une Triumph, voire d'une 650 Yam XS, et il ne faut pas s'attendre au « coup de pied aux fesses » d'un vertical twin à l'ancienne. Pour compenser et pour faire bonne mesure, le twin Suzuki dispose en revanche de montées en régimes étonnantes qui ne sont pas sans rappeler le 400 N Honda, et qui m'ont permis sur une machine non rodée d'atteindre rapidement un 170 km/h au compteur. Malgré la modestie des 50 ch, la GR n'a aucun mal, comme j'ai donc pu le constater, à évoluer dans le cadre de ses performances maxi indiquées par le constructeur.

La prise en main a été trop brève pour que nous ayons pu procéder à un calcul de consommation, mais différentes données permettent de penser que la 650 GR doit être un chameau exceptionnel. N'étant pas un foudre de guerre, disposant d'un système d'induction qui a fait ses preuves chez la concurrence, le twin doit se contenter d'une juste mesure de carburant. C'est une chance car le

réservoir, sacrifiant tout pour son esthétique, ne contient que 12 litres. Pour faire du grand tourisme, c'est plutôt juste. Pour se faire pardonner cette incongruité, il offre l'avantage d'être large, c'est-à-dire que les motards pourront se rendre acquéreurs d'une grosse sacoche-réservoir. Enfin, il convient de faire remarquer que la mécanique est relativement « dégonflée », donc fiable, et que le taux de compression qui s'élève à 8,7 à 1 autorise l'utilisation de l'essence ordinaire, pour peu que le conducteur ne soit pas violent.

## Une partie-cycle de... sport

Outre la réelle réussite esthétique de l'engin, sur laquelle je n'ai peut-être pas assez insisté, la GR séduit d'emblée par sa position de conduite qui correspond exactement au tempérament « classe tourisme ». De plus, la faible hauteur de selle autorise les petits gabarits, c'est-à-dire que les femmes, notamment, se sentiront à l'aise. Il est d'ailleurs amusant de remarquer que les concepteurs nippons, quelle que soit la marque, oublient de moins en moins la gente féminine dans leur gamme.

Ils n'oublient pas non plus de soigner le confort quand il s'agit d'une routière, ce qui est le cas de cette 650 rétro. La selle bien rembourrée permet d'avoir les fessiers bien installés, tandis que les repose-pied sont fixés à l'endroit idéal pour que la crampe infernale ne vienne surprendre les jarrets

oisifs. Enfin, l'amortissement est d'une excellente efficacité. La fourche hydraulique et le Full floater à mono-amortisseur avalent les inégalités propres à nos chères départementales sans rebondir comme des balles de ping pong, sans donner de coups de raquettes, si douloureux pour les reins. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est façon « pullman », mais le résultat reste plus qu'honorable. Et il l'est d'autant plus que ce confort ne s'est pas obtenu au détriment du comportement routier. La tenue de route, à vitesse soutenue dans les grandes courbes, n'appelle aucun reproche. En toutes circonstances, la moto garde son cap, même quand les irrégularités se font plus sensibles. Les suspensions encaissent les plus grosses bosses et même quand elles réagissent, c'est sans compromettre la stabilité de la belle.

La Suzuki brille aussi par sa maniabilité. Malgré son allure vaguement choppée, elle se balance et se place dans les trajectoires sans effort et se relève avec la même facilité.

Ce n'est pas étonnant puisque la chasse de 111 mm, l'angle de chasse de 62,30° et l'empattement de 1 430 mm correspondent à des données « normales ». De son côté, la garde au sol, généreuse, facilite l'attaque et les angles coquets. Sur les routes sinueuses à souhait et en montagne, les routards vont pouvoir s'en donner à cœur joie puisque, globalement, la partie-cycle autorise toutes les fantaisies. Toutes ? Pas vraiment, car le pilotage musclé, même occasionnel et provoqué outrageusement par les circonstances, nécessite

un freinage adéquat. Si le disque avant et le tambour arrière s'avèrent suffisants en utilisation touristique, ils se montrent tout de même un peu légers dès que l'on se prend au jeu ou que l'on croise à 160 km/h sur les grands axes. En définitive, c'est la seule réserve que l'on puisse émettre au sujet du comportement de la GR.

## En résumé

L'essentiel est dit. Un plus fort kilométrage nous livrera le reste. Suzuki a incontestablement pondu une bonne routière, sage, tranquille, sans prétention. A qui conviendra-t-elle ? Si vous êtes un nostalgique des anglaises et un incondicional, vous serez certainement déçu. Personnellement, je n'ai pas vécu le grand frisson, ni retrouvé les fortes sensations que me procuraient jadis (ce n'est pas récent !) mes chères Norton et les Bonnies des copains. En revanche, vous êtes assurés de ne pas démonter votre berlingot tous les six mois, ni d'être dans l'obligation de transporter votre réserve de boulons...

Maintenant, si vous souhaitez une moto fiable, reprenant le charme discret du rétro, bonne à la ville comme aux champs, économique, la Suzuki 650 GR fait incontestablement partie des machines susceptibles de vous donner satisfaction. Une satisfaction qui coûtera environ 22 500 F. Commercialisation, septembre 83.

## FIGE TECHNIQUE

# 650 GR

Moteur	
Type	bicylindre vertical, 4 temps, refroidi par air, double ACT entraînés par chaîne, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée exacte :	651 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	77 x 70 mm
Taux de compression	8,7 à 1
Puissance maxi	50 ch DIN à 7 200 tr/min
Couple maxi	5,22 kgm à 6 000 tr/min
Carburateur	2 Mikuni à dépression de 36 mm
Allumage	transistorisé à avance électronique
Lubrification	carter humide, sous pression
Démarrage	électrique, pas de kick
Transmission	
Primaire	par engrenages, rapport 2,25
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesse	à cinq rapports 1 <sup>e</sup> : 2,846 ; 2 <sup>e</sup> : 1,812 ; 3 <sup>e</sup> : 1,368 ; 4 <sup>e</sup> : 1,142 ; 5 <sup>e</sup> : 1,000

Secondaire	chaîne autolubrifiée
Partie-cycle	
Cadre	double berceau tubulaire en acier
Suspension AV	fourche télescopique hydraulique, déb. 140 mm
Suspension AR	mono-amortisseur Full floater à flexibilité variable, 5 positions de réglage
Frein AV	simple disque de 275 mm
Frein AR	tambour simple came 160 mm
Roues AV et AR	19 et 16 pouces, alliage, à branches
Pneus AV et AR	100/90 x 19 et 130/90 x 16
Capacité	
Réservoir	12 l
Carter d'huile	3 l
Dimensions et poids	
Empattement	1 430 mm
Poids à sec	184 kg
Consommation moyenne (fusnel)	6 l/100 km à 175 km/h



Un twin vertical moderne pour plaire aux inconditionnels...



Simple disque, petite fourche, pas d'antiplongée, tradition oblige.



La molette de réglage de l'amortissement derrière les cylindres.