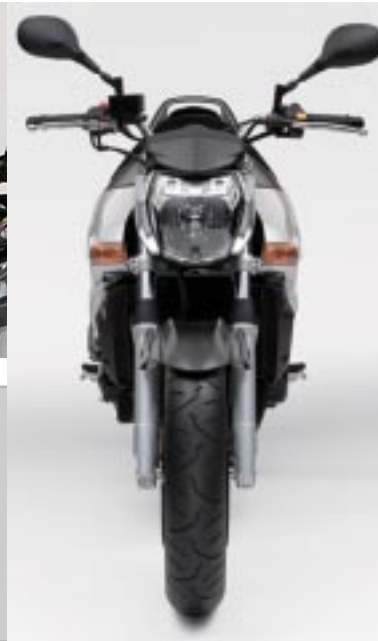




Dans la circulation actuelle, il est parfois difficile de rejoindre sa destination dans des délais habituels. Le nombre de véhicules sur les routes, les accidents et les travaux provoquent des files qui allongent considérablement le temps des trajets. Malgré la météo incertaine, la moto reste un moyen de déplacement à prendre en considération par certains pour réduire les attentes inutiles dans les embouteillages. Vendredi dernier, au retour d'Antwerpen vers la capitale wallonne, nous avons renoué avec la magie des deux roues, sous un ciel clément et des voies de circulation particulièrement chargées, certaines même, à l'arrêt !

La moto confiée par l'importateur Suzuki, la GSR, est une six cents centimètres cubes aux allures de roadster sportif. Racée et trapue, elle affirme haut et fort sa gueule, ses muscles et ses intentions de parcourir du bitume, parfois à des allures bannies. Vue de l'arrière, la moto semble offrir quatre pots d'échappement.

Les deux du milieu incluent les feux rouges. Les clignoteurs furent pris en compte dès la première épreuve et ils confirment l'attention portée à la finition. La selle basse conviendra à tous les gabarits. La pose des pieds au sol se fait sans peine. Les mains tombent machina-



Sportive

Prix du modèle testé : **7.500** euros
 Autonomie : **16.5** litres = **280** km
 Couple maxi : **65** Nm à **9.600** tr/min
 P. maxi : **98** cv à **12.000** tr/min
 Poids : **183** kg
 Puissance/Poids : **410** kW/T

lement sur le guidon sans nécessiter d'appuis fatiguant à la longue, la moto est légère comme un vélo de course. Juste les rétroviseurs restent trop rapprochés et utilisent la moitié du miroir pour admirer les manches de la veste. Dès les premiers tours de roue, le buste bien droit, les jambes se calent naturellement dans les échancrures du réservoir qui contient de quoi avaler largement plus de deux cents kilomètres.

Le premier constat concerne la maniabilité de l'engin. L'angle de châsse et la légèreté permettent toutes les manœuvres du bout des doigts. Le moteur annonce

ses envies de dévouement en affichant une zone rouge à quatorze mille tours par minute. Pourtant, à bas régime, il manifeste déjà une santé étonnante grâce à un couple retravaillé au niveau des arbres à cames et de l'injection. Les pignon et plateau de la chaîne de transmission ont été choisis pour privilégier les accélérations au détriment relatif de la vitesse de pointe, quelque peu supérieure à deux cents kilomètres à l'heure. Ces choix vont faire que, associés à une poignée des gaz facile à contrôler, cette moto sera aussi apprivoisée sur les routes pluvieuses, voire enneigées.

Les quatre cylindres annoncent nonante-huit canassons à douze mille tours par minute, pour un couple de 65 Nm à neuf mille six cents tours

par minute. Dans la pratique, la GSR se révèle agréable en conduite peinarde à partir de deux mille tours et devient ravageuse au-dessus des huit mille. Le moteur pousse sans arrêt jusqu'à treize mille tours par minute.

En ville par exemple, la GSR délivre son couple à bas régime et la quintessence de ses accélérations laisse débouler la cavalerie. Ce qui fait qu'il est presque envisageable de rouler sur les troisième et quatrième rapports de la boîte de vitesses. Celle-ci confirme les impressions habituelles des boîtes Suzuki dont les vitesses passent en douceur et se verrouillent sans à-coup.

Pour ceux que la puissance rebute, Suzuki propose également une version bridée à trente-quatre chevaux qui sera mieux adaptée aux conditions actuelles de conduite sereine. La selle offre le confort qui convient pour des itinéraires importants. Elle révèle un espace permettant de glisser l'antivol en U. Sans béquille centrale, la GSR se gare avec la latérale bien positionnée. Le tableau de bord reprend les informations utiles au pilotage : jauge de carburant, température de l'huile du moteur, horloge, totalisateur kilométrique et partiel, compte-tours analogique, rapport enclenché et tachymètre digital...

Avec un tarage des suspensions adapté à une conduite dynamique, la GSR montre immédiatement, en cette fin d'hiver, les défauts des revêtements, les taques d'égouts mal ajustées, les réparations de bitume, les raccords de tarmac quand ce ne sont pas les nids-de-poule et autres dégradations. Le cadre périmétrique en aluminium coulé sous pression se prolonge par une fourche télescopique et un mono-amortisseur. La roue arrière adopte un bon ralentisseur doté d'un étrier à un piston alors que les deux disques avant, qui disposent d'étriers à quatre pistons, ne sont jamais pris en défaut. La qualité de fabrication est irréprochable.

