

Prix du modèle testé : **10.827** euro  
Autonomie : **22 litres = 350 km**  
Couple maxi : **101 Nm à 6.400 tr/min**  
Puissance maxi à : **7.600 tr/min**  
Pds : **235 kg** P/Pds : **346 kW/T**

Les trails furent conçus pour jouer de la polyvalence. Tout-terrain à l'origine, ils sont devenus à la moto ce que les 4x4 sont à l'auto. Des véhicules qui s'imposent, farauds ou cabotins. Très rapidement, ils ont également quitté les champs pour rejoindre les villes. Les premières machines de trois cent cinquante et cinq cents centimètres cubes ont troqué leur robe décontractée et leurs bottes à tétos pour des parures rutilantes et des souliers vernis propulsés par des moteurs plus costauds, du double de cylindrée. Aujourd'hui, la polyvalence de ces machines s'exprime plus aisément sur le bitume que dans la gadoue.

Le V-Strom mille est bâti sur un solide châssis périmétrique en aluminium, un empattement allongé, deux cylindres à quatre temps refroidis par eau, un centre de gravité élevé, une direction à grande amplitude et des suspensions à débat-



## DL 1000 V-Strom

tements impressionnants. Ces caractéristiques lui confèrent stabilité, maniabilité, vitalité et confort qui autorisent les longues randonnées en duo. D'autant que le modèle testé offrait tout l'équipement utile, les pare cylindres, protège mains, top case et fontes spacieux. Ainsi équipée, la moto suivra les files du matin aux allures automobiles. Prenez les quelques secondes nécessaires pour enlever les deux valoches et l'engin se métamorphose en une bécane alerte dont les poignées du guidon et les rétroviseurs haut perchés snobent ceux des voitures avec entrain.

En régime inférieur à trois mille tours par minute, le moteur, guidé par un filet de gaz, se montre étonnamment civilisé. Au-dessus des quatre mille tours, il exprime onctueusement sa puissance. Il se manifeste comme un digne gros cube bicylindre quatre temps, volontaire et musclé. Son allonge lui permet de conserver le même rapport sans devoir jouer de la boîte de vitesses. Il serait capable de tracter la caravane des vacances tant il est coupleux. La sixième, en overdrive signalé au tableau de bord, est longue et diminue sensiblement le régime et par conséquent la consommation. L'injection à deux papillons, typique de Suzuki, et le pot catalytique confirment le respect de la norme Euro2.

La V-Strom 1000 exige la compétence technique du pilote pour être maîtrisée dans toutes les circonstances. La V-Strom 1000 pourrait paraître

virile au premier abord. Pourtant, une pichenette au large guidon lui fait prendre la gîte, une impulsion à la pédale de droite assied la moto dans les courbes engagées rapidement, une avancée sur la selle ou un déhanchement rééquilibrent l'attelage quand il le faut et le doigté « gaz-frein » facilite les manœuvres dans les virages serrés à faible allure. Les grands gabarits seront souvent plus à l'aise avec les 840 millimètres de hauteur de selle et le poids de la bête. Le rayon d'action qu'autorise le réservoir vous permettra de traverser la Belgique d'ouest en est sans devoir passer au distributeur d'avoine !

Les accessoires de la DL1000 méritent un moment d'attention avant la décision d'achat. Un déflecteur fixé sur le haut de la tête de fourche éradique les turbulences néfastes autour du casque. La béquille centrale facilite les opérations d'entretien de la chaîne et le remplissage de carburant. Les protège mains limitent les sévices du froid en hiver. Les pare cylindres anticipent les griffures des chutes à l'arrêt et réduisent les dégâts des gamelles. Les trois coffres et le logement sous la selle offrent de la place en pagaille. Nous pourrions juste regretter l'utilisation de trois clefs : la première pour le contact, le réservoir d'essence, la patte de rangement casque et la selle. La deuxième pour le top case et la troisième pour les deux valises latérales. Le prix de l'ensemble devrait en intéresser plus d'un.

