

MOTO JOURNAL

19 F N° 1410

10 février 2000

Essai

Honda VTR 1000 SP1 Superbike de route



Essai

La nouvelle Suzuki 600 Bandit



...et face à la Kawasaki ZR-7

Grands Prix



Régis Laconi: Premiers essais douloureux...

M 2042 - 1410 - 19,00 F



SUISSE 5,80 FS; CANADA 6,50 \$;
BELGIQUE 135 FB; ANTILLES, RÉUNION,
GUYANE 28,50 F; ESPAGNE 550 Ptas.



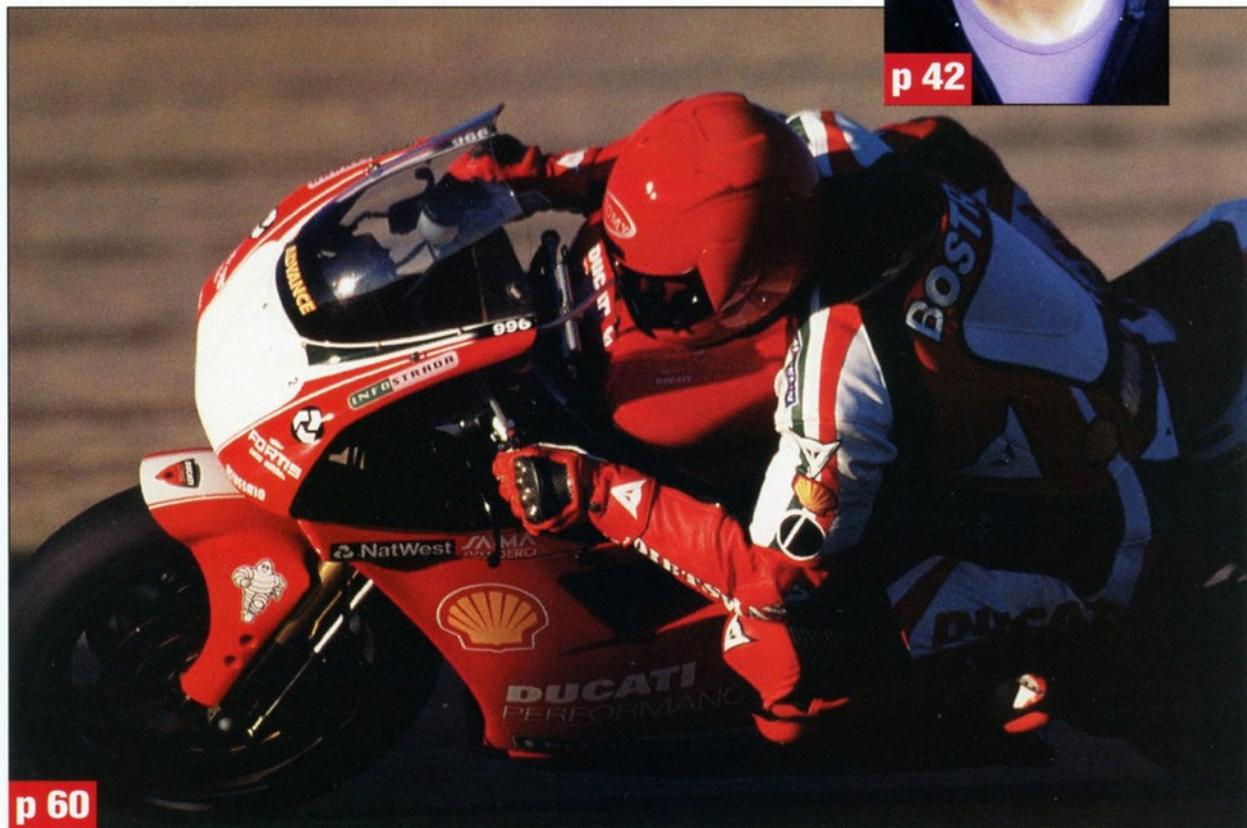


Biche

Sophie Lenglet, 35 ans, est une patronne, une vraie. Et surtout une vraie passionnée.



p 42



p 60

Boys Vous connaissez Ben Bostrom, nouvelle recrue de Ducati en Superbike et pilote véloce ? Eh bien son cadet Eric est au moins aussi doué que lui. MJ est allé en Californie rencontrer les frangins les plus rapides de l'Ouest.

sommaire

N° 1410 / 10 février 2000

Coup de printemps

MJ entame sa tournée des salons ! 4

Actualités

- Au secours, la Mammout revient ! 6
- Les pompiers japonais roulent en Yamaha. 7
- Interview : à Saint-Malo, un institut malin forme de bons mécaniciens. 8
- Shopping. 10

Essai : les 600 Bandit 2000

● Un brin moins teigneuses, un poil plus dociles les 600 Bandit N et S restent de belles crapules. 14

Face à face : 600 Bandit / ZR-7

● A peine sortie de caisse la Bandit 600 N 2000 affronte la Kawasaki ZR-7, autre roadster d'entrée de gamme. 22

Contact : Honda 1000 VTR SP1

● Une pistarde descend sur la route et s'y régale. Le diable a parfois de drôles d'habits. 28

Moto-Culture

● La 500 XT, ou comment naquit la manie du gros mono. 36

Enquête : le recyclage

● Y a-t-il une vie après la vie des motos ? MJ fait le point. 38

Rencontre : Speed Sophie

● Responsable de concession : drôle de métier pour une fille qui n'en fait pas. 42

Moto Coin-Coin

● Purs galvaudages et indispensables billevesées. 45

Interview : les frères Bostrom

● Ben et Eric Bostrom, les Superbike Brothers californiens, sont bien plus que de charmants garçons de plage... 60

Interview : Régis Laconi

● Les retrouvailles de Régis avec sa 500 Yam de GP ont été brutales. Depuis son lit d'hôpital, l'intéressé raconte. 64

A toute vitesse

● Essais Superbike : la VTR SP1 montre les dents.
● Essais GP : Biaggi se fait remarquer, Roberts bosse. 66

En tout-terrain

● SX aux USA : McGrath sans problème à Houston. 68

● Après le Dakar, KTM fait pénitence. 69

Les années MJ

● Il y a dix ans... Il y a vingt ans... 70

road book

agenda	48
courrier	50
petites annonces	52
cote de l'occuse et prix du neuf	57
magic puces	58

Les Bandit dans le droit chemin

Apparues il y a cinq ans, les Suzuki Bandit S et N subissent leur premier lifting. Mais une nouvelle partie-cycle et un moteur retouché suffiront-ils à prolonger une carrière de best-seller ?

Par Thomas Baujard, photos Bertrand Thiébault.

« On s'est vraiment creusé la cervelle pour décider dans quelle direction aller pour faire évoluer la Bandit 600. Tout était possible ! Comme mettre le nouveau moteur de la GSX-R 600 dans une partie-cycle renforcée, ou innover avec un look radicalement différent. Mais finalement, nous avons choisi

de peaufiner le concept actuel de la Bandit, c'est-à-dire de conserver son apparence tout en la modernisant juste ce qu'il faut sur la version N (la non carénée) et retoucher le moteur pour plus d'agrément à mi-régime. Même chose pour ►



Chiffres Moto-Journal
Suzuki
GSF 600 Bandit
Puissance **78,4 ch**
Vitesse **200 km/h (N)**
Poids (MJ) **226 kg (N)**
39 800 F (S: 41 800 F)

Bzzz ! Avec son regard d'abeille et sa grosse tête ronde, la nouvelle Bandit 600 S change de look. Elle change aussi de géométrie, avec un nouveau châssis favorisant la stabilité et des pneus performants. Bilan: ça tient mieux la route.

De loin, les Bandit 600 N 99 (à droite) et 2000 (à gauche) semblent identiques. Pourtant, la petite dernière hérite d'un nouveau cadre. Contrairement à la S, la N adopte un angle de colonne favorisant l'agilité. Dans le détail, on s'aperçoit que la plupart des éléments extérieurs (réservoir, selle, flancs) ont été retouchés.

► la version S (version demi-carénée), à qui la tête de fourche donne un nouveau look. La S se veut plus routière afin de donner une vraie alternative à l'acheteur. » C'est Daisuke Sekiguchi qui parle. Tout juste promu assistant du président de Suzuki-France, le jeune Japonais (31 ans) ne tergiverse pas à propos de l'orientation prise par la nouvelle Bandit. Et pour cause : les discussions qui ont présidé à l'élaboration des nouvelles Bandit, il y a assisté en direct live au siège de Suzuki, à Hamamatsu. Pour le constructeur nippon, l'enjeu est de taille. Car rien qu'en France, la Bandit est restée leader des ventes de grosses cylindrées ces quatre dernières années. En tout, cela fait 23 066 exemplaires écoulés en France, et 20 % des ventes totales réalisées par Suzuki-France l'an passé. Ce n'est que fin 99 que la Yamaha Fazer est parvenue à déloger la Bandit de la tête de notre hit-parade. La cure de jouvence des GSF 600 S et N tombe donc à point nommé : elle a pour but de rendre son fauteuil de leader à la Bandit, avec un objectif de ventes porté à 6 500 unités pour cette année.

Coup d'œil aux modifs

Ouarzazate, sud Maroc, sur les coups de 9 heures du matin. Les douze Bandit (S et N) sont garées en rang d'oignon devant le parking de l'hôtel. Comme Suzuki a eu la bonne idée de convier deux "anciennes" Bandit à la présentation du modèle 2000, on peut déjà détailler les différences à l'œil nu. La locomotive, c'est incontestablement le modèle N, avec près de 60 % des ventes totales de Bandit 600 en 99. L'usine a réussi un habile tour de passe-passe, car malgré l'adoption d'un nouveau cadre-treillis censé apporter plus de rigidité (voyez le départ de la boucle arrière sous le boîtier de filtre à air), la ligne semble rigoureusement identique.

En y regardant de plus près, on remarque que toute la carrosserie a été minutieusement retouchée : réservoir un poil plus oblong, coque et feu arrière restylés, nouvel arceau de maintien passager. Sans dénaturer l'esthétique agressive et classe qui a fait le succès de cette moto, des composants tels que les compteurs, les couvercles de filtre à air et les clignotants ont été "aiguïsés", et prennent un air plus tranchant. Dans le détail, on a soigné la finition avec une selle plus large, plus belle et surtout plus épaisse, des crochets mieux pensés pour les sandows et un logement antivol plus grand sous la

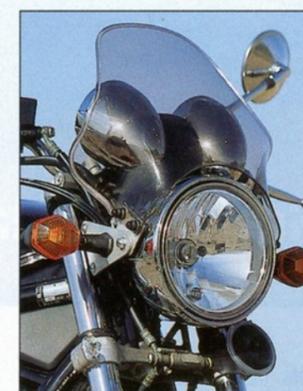
Conso

Réservoir	20 l
Réserve	4,5 l
Litres aux 100 km	
mini	6,4
Maxi	8,5
Moyenne de l'essai	7,5
Autonomie moyenne avant réserve	
	km
	221
avec réserve	
	268 km

La version 2000 de la Bandit a subi nettement plus de modifications qu'il n'y paraît



La Bandit 600 S 2000 est une machine valorisante. Imposant, le tête de fourche alourdit l'avant de 4 kg mais protège efficacement. Notez la forme différente du cadre au niveau des caches latéraux.



520 F ce petit saute-vent proposé par Suzuki est discret, efficace et idéal pour conserver sa gueule au roadster.



Redessiné Le nouveau tableau de bord est très sympa. Nouveau graphisme des chiffres, totalisateurs digitaux, horloge de bord... Il manque juste une jauge à essence. La bulle est plus haute et les nouveaux rétros sont efficaces.



Différent Le feu arrière et les flancs des nouvelles Bandit ont été redessinés. L'arceau passager laisse passer deux petites mains, tandis que les nouveaux crochets d'arrimage sont plus pratiques pour les sandows.



Accessible Grâce à une clé fournie dans la trousse à outil on peut facilement régler la précontrainte de l'amortisseur arrière (réglages d'origine : précontrainte 4, détente 2). Pratique pour le duo.



Mieux Les repose-pied passager ne sont plus soudés mais boulonnés au cadre. En cas de chute, ça évite d'avoir à détordre voire à changer le cadre. Les nouvelles pattes de fixation permettent d'accrocher des tendeurs.

Performances

	Suzuki 600 Bandit N 1999	Suzuki 600 Bandit N 2000
Vitesse maxi	215 km/h	220 km/h à 10800 tr/mn
Compteur Réelle	197 km/h	200 km/h

Accélérations (secondes - km/h)

0 à 100 km/h	4"2	70 m	4"3	62 m
0 à 200 km/h	-	-	24"0	1000 m
0 à 200 m DA	8"0	143 km/h	8"2	147 km/h
0 à 400 m DA	12"6	167 km/h	12"7	175 km/h
0 à 1000 m DA	24"6	188 km/h	24"0	200 km/h

Reprises (secondes - mètres)

60 à 90 km/h	4"8	100 m	4"6	95 m
90 à 130 km/h	8"3	257 m	6"1	189 m
130 à 160 km/h	-	-	6"8	274 m

Etalonnage compteur

50 km/h	47 km/h	48 km/h
90 km/h	85 km/h	86 km/h
110 km/h	103 km/h	103 km/h
130 km/h	120 km/h	121 km/h
160 km/h	148 km/h	148 km/h
200 km/h	-	183 km/h

Six kilos de plus pour la version N (la seule que nous ayons mesurée), dix annoncés sur la S. Face aux Bandit 99, les GSF 2000 partent avec un handicap de poids. Bien que la puissance maxi vérifiée sur notre banc soit 1,2 cheval inférieure à l'ancien modèle, la version N 2000 parvient à coller 3 km/h en pointe à l'ancienne. La version S, avec son tête de fourche, fera-t-elle également mieux? En accélération, l'ancienne Bandit naked, plus légère, fait la nique au modèle 2000, tandis qu'en reprises, c'est la Bandit 2000 qui est en progrès. Les deux motos étant côte à côte, lorsqu'on ouvre les gaz à 60, 90 ou 130 km/h sur le dernier rapport, c'est la nouvelle qui prend systématiquement les devants. Sur les versions S, c'est l'inverse. Enfin, le compteur triche toujours de 10 km/h à partir de 110.

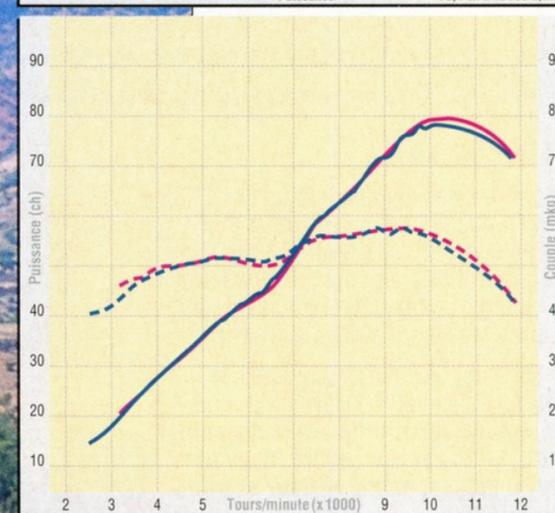
Les deux Bandit (ici la S) ont progressé en duo : l'amortisseur s'avachit moins, l'arceau arrière est aussi efficace que les expoignées latérales, et la selle passager est plus épaisse.



Le Maroc, malgré des routes au revêtement parfois bosselé, est un pays aux décors somptueux. Cadre de cet essai, il a mis en valeur les aptitudes routières de la Bandit 600 S : confort en hausse, bonne autonomie et duo possible.

GSF 600 Bandit 99 Couple - - - - - 5,8 mkg à 9468 tr/mn
Puissance - - - - - 79,6 ch à 10509 tr/mn

GSF 600 Bandit 00 Couple - - - - - 5,8 mkg à 9370 tr/mn
Puissance - - - - - 78,4 ch à 10163 tr/mn



Suzuki annonçait 4 chevaux de mieux. Où sont-ils? Même bien rodée (1600 km), la Bandit 2000 affiche en fait 1,2 cheval de moins que la 99. Une différence peu importante, car située à très haut régime. Côté couple on note un léger mieux à bas régime même si ça manque toujours de relief sous 7500 tr/mn. Le petit creux entre 6 et 7 000 n'est guère gênant, car il précède le moment où le 4 pattes lâche ses chevaux. Un petit coup de pied au cul qui correspond bien à l'esprit roadster, mais qu'on accepte moins facilement sur la version S. Mesures effectuées sur un banc Fuchs, modèle Bei 251 chez Feeling Moto, 4 av. de la Division Leclerc, 78210 Saint-Cyr l'Ecole.

Sur route, la Bandit 2000 est plus efficace, plus confortable

A quand la relève ?

Lorsque l'on parle des premières Bandit à un concessionnaire Suzuki, ses yeux deviennent vagues, son regard se fixe quelque part au loin. Dans les cieux? Car Bandit, pour beaucoup de professionnels de la marque, rime avec sauvetage. En 1994, au creux de la vague, le bateau Suzuki a des airs de Titanic : RF 600 mal positionnées, DR vieillissantes, GSX-R rébarbatives... l'avenir est sombre. En mars 1995 débarque la Bandit et... c'est le carton. Carton pour la marque, qui profite de la dynamique de ce modèle d'appel pour se refaire une santé. Carton également pour un marché qui retrouve sa dynamique grâce à une nouvelle catégorie : le roadster est né. Ou de retour, clameront les anciens! L'originalité de la Bandit est là : elle a su créer son propre créneau en correspondant pile poil aux attentes des motards : une vraie gueule, des sensations, un prix. Le coup de génie des ingénieurs de Hammamatsu consistait à recycler un "vieux" moteur, pour pas cher. Yamaha et Honda cherchant à mieux faire, ont suivi la même voie mais avec des engins plus sophistiqués, plus onéreux. Ça marche aussi! Mais attention : aujourd'hui, une Fazer vaut environ 46 000 F, une Hornet autant et une Bandit naked... 39 800. Comme en 1993/94, le créneau des motos marrantes entre 30 000 et 40 000 F se vide à vitesse grand V, de moins en moins de modèles attractifs se situant dans cette tranche de prix. Le risque? Les motards de France vont peut-être privilégier un marché de l'occasion suralimenté par un marché du neuf en pleine explosion depuis trois ans. La solution? Mettre la pédale douce sur les augmentations — ou nous sortir un nouveau concept. Les critères : belle gueule, bonnes sensations, bon prix. On attend avec impatience!

► selle. Une touche de technologie aussi : les compteurs (au graphisme revu) sont équipés du même moteur "pas à pas" monté aussi sur l'Hayabusa et censé empêcher tout dérèglement. Avec ça, on gagne aussi un double totalisateur journalier digital et une horloge de bord. Ultime nouveauté sur la version N, la béquille centrale de série. La version S hérite aussi de tous ces perfectionnements avec en plus un nouveau carénage tête de fourche plus volumineux doté d'un double optique lenticulaire. La bulle est plus haute de 18 mm et plus large de 40 mm que celle de l'ancienne version S. Maintenant, il ne nous reste plus qu'à grimper sur les motos et filer dans le désert.

Ça manque de chameaux en bas...

Pour éprouver les qualités du moteur et du châssis, un parcours de 1 000 kilomètres nous attend sur tous types de route. Sur la première étape qui nous emmène plein ouest vers Agadir, je choisis tout d'abord d'éprouver les progrès de la version N. En grimant sur la moto, on confirme d'emblée la hauteur de selle légèrement abaissée (-10 mm) et l'assise plus confortable grâce à une mousse de selle plus épaisse. A part ça, la position de conduite n'évolue pas et la machine est toujours aussi facile à prendre en mains. Le guidon est cintré juste ce qu'il faut, l'appui sur les poignets est minime, les

commandes sont douces. On perçoit juste un train avant plus parseux à basse vitesse. Surprenant, car l'angle de colonne a été légèrement redressé (de 25°6' à 24°55'), justement pour offrir plus d'agilité. Deux paramètres peuvent expliquer cette sensation. D'une part, la Bandit chausse désormais un

pneu avant de 120 de large contre 110 mm auparavant. Qui plus est, ce pneu est le très sportif Bridgestone BT 56, au profil assez plat, le tout devant augmenter la surface de gomme en contact avec le sol. Enfin, il faut aussi souligner que l'emplacement de la rotation franche du poignet ne donnera aucun résultat. C'est d'autant plus dommage que ce moteur est ultra souple, acceptant de descendre à 1 000 tr/mn sur le dernier rapport sans hoqueter. Cependant, par rapport à la Bandit 99, on constate un léger mieux entre 4 et 6000 tours, moment où la puissance débarque. Cette impression est validée par une nette amélioration de nos tests de reprises entre 90 et 130 km/h. Mais franchement, on sent que ce ne sera pas suffisant pour rivaliser avec le quatre cylindres autrement plus moderne de la Fazer, ou le 750 de la ZR-7 (lire pages 22 et suivantes).

Heureusement, dans les tours, le moteur garde son caractère enjoué, avec des montées en régime brillantes entre 7500 et 10 000 tr/mn. Du coup, on sollicite assez souvent la boîte qui reste rapide et précise, et secondée qui plus est par une transmission exempte de jeu. Les amateurs de couple en seront pour leurs frais, même ►

L'ASSURANCE EN DIRECT



01 45 29 36 75

Sur Internet www.euro-assurance.fr

L'Assurance moto



24H/24 Devis personnalisé
Assurance immédiate
Règlement annuel, semestriel ou mensuel*

*Règlement mensuel après acceptation de décider par COFICA RCS Paris 692015795, TEG 1,41% PAR MOIS AU 02/98. EX. - PRIME DE 3000 F = 11 mensualités de 300 F.

Suzuki GSF 600 Bandit 2000 N et S

A RETENIR

► **Leader des ventes de plus de 125 cm³ en France depuis sa sortie en 95, la Suzuki GSF 600 Bandit connaît son premier lifting en cinq ans d'existence. Objectif : reconquérir la place de N°1 chipée par la Yamaha 600 Fazer.**

► **Si le moteur évolue en douceur (Suzuki a travaillé l'agrément à mi-régime), la partie-cycle est davantage modifiée : nouveau cadre, nouvelles suspensions, pneus radiaux et freins modifiés.**

► **Afin d'élargir son audience, la version S (carénée) devient plus routière et se démarque davantage de la N (naked). Pour assurer leur succès, les deux versions restent à prix canon : seulement 2300 F d'augmentation par modèle.**

◆ **Prix**

Les moins chères de la catégorie roadster d'entrée de gamme.

◆ **Look**

Judicieusement peaufiné sur la N, inédit sur la S.

◆ **Comportement**

Le châssis est plus confortable et efficace.

◆ **Couple moteur**

Il en manque encore en bas.

◆ **Vibrations**

Gênantes au-dessus de 160 km/h.

◆ **Bulle**

la bulle de la S est bruyante.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Modèle	GSF 600 Bandit N et S
Prix clefs en mains	39 800 F (S : 41 800 F)
Coloris	noir, rouge, bleu
Disponibilité	immédiate
Garantie	2 ans pièces et M.O., kilométrage illimité
Importateur	Suzuki France 8 av. des frères Lumière 78190 Trappes. tél. : 01.34 82 14 00
Essais précédents	MJ 1373 (comparatif version 99)

FICHE TECHNIQUE

Modèle	GSF 600 Bandit N (version S)		
Moteur			
Type	4 cylindres en ligne, 4-temps refroidi par air et huile		
Distribution	double ACT entraîné par chaîne 4 soupapes par cylindre actionnées par poussoirs		
Cylindrée	599 cm ³		
Alésage x course	62,6 x 48,7 mm		
Rap. volumétrique	11,3 à 1		
Puissance maxi	78 ch à 10 500 tr/mn		
Régime maxi	12 000 tr/mn		
Couple maxi	6 mkg à 9500 tr/mn		
Alimentation	4 carburateurs Keihin, Ø 32 mm avec TPS		
Lubrification	carter humide		
Mise en route	démarrateur électrique uniquement		
Transmissions			
Primaire	engrenage 43 x 75 - rapport 1,744		
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble		
Boîte de vitesses	à 6 rapports		
	démultiplication	rapport	pourcentage
1 ^{re}	12 x 37	3,08	35,4%
2 ^e	16 x 33	2,06	52,9%
3 ^e	17 x 28	1,64	66,5%
4 ^e	20 x 28	1,4	77,8%
5 ^e	22 x 27	1,22	89,3%
6 ^e	21 x 23	1,09	100%
Transmission finale	chaîne, braquet 15 x 47		
Partie-cycle			
Carrosserie	sans carénage, selle biplace		
Cadre	double berceau tubulaire en acier berceau droit démontable		
Angle de col./chasse	24°55' / 99 mm (25°/98 mm)		
Suspension avant	fourche télehydraulique Kayaba Ø 41 mm, débattement 130 mm		
Suspension arrière	monoamortisseur réglable en précontrainte (7 positions) et détente (4 positions) débattement : n.c.		
Frein avant	2 disques Ø 290 mm, étriers 4 pistons		
Frein arrière	1 disque Ø 240 mm, étrier 2 pistons opposés		
Roues	alliage, 3.00 x 17 AV - 4.50 x 17 AR		
Pneus	AV 110/70 x 17 ; AR 150/70 x 17		
Dimensions, capacités et poids			
Dimensions hors tout	L = 2130 ; l = 770 ; H = 1095 mm		
Hauteur de selle	780 mm		
Empattement	1440 mm		
Garde au sol	125 mm		
Essence	20 litres dont 4,5 de réserve		
Huile moteur	4,6 l		
Poids à sec	usine : 204 kg (208 kg)		
Poids avec pleins	MJ : 226 kg (non mesuré.)		
Répartition du poids	AV : 49% ; AR : 51% (n.m.)		

core aussi souverain qu'une Fazer, mais l'écart s'est réduit. Le freinage, qui n'appelait pas de critique particulière, reste à la fois progressif, dosable et performant. Les étriers avant renferment des pistons plus gros qu'auparavant. Côté protection enfin, la pression de l'air devient gênante au dessus de 120 km/h. Heureusement, Suzuki commercialise un saute vent discret qui permet d'augmenter la moyenne de 30 km/h pour 520 F.

A l'oued, du nouveau

Mais pour ceux qui envisagent d'abattre de la borne, il y a une autre option : la Bandit 600 S. Afin de diversifier son offre, Suzuki a décidé d'étendre les prétentions routières de son modèle caréné. Le nouveau tête de fourche, bien plus imposant que l'ancien, donne d'ailleurs un aspect "grosse moto" à la Bandit en même temps qu'il alourdit son train avant de 4 kg. La géométrie a également été revue pour favoriser la stabilité, avec un angle de colonne porté à 25° par rapport à la N. A la prise en main, tout ceci se sent, et on se retrouve avec un train avant plus pépère, qui braque un peu moins bien sans toutefois se montrer lourdingue. Le temps de se féliciter du champ de vision supérieur des nouveaux rétros et de la puissance accrue de l'éclairage (deux exclusivités de la version S), et nous attaquons les enfilades côtières diaboliques entre Agadir et Essaouira.

50 km plus loin nous voilà rassurés : la Bandit 600 carénée n'est pas en reste et a, elle aussi, bien progressé. Reste la protection, que nous aurons l'occasion de tester sur les grandes lignes droites qui nous ramènent vers Marrakech. Jusqu'à 150 km/h, l'avantage n'est pas flagrant. La bulle bruyante crée quelques remous sous le casque. Mais à 160, le surplus de protection rentabilise l'investissement. Au delà (vers 7000 tr/mn), le fourmillement des vibrations dans les guidons et repose-pied devient en revanche un peu gênant.

Reste que pour 2000 F d'augmentation seulement, la nouvelle Bandit vous en offre vraiment pour votre argent. A part ce cruel manque de couple moteur à bas régime, les modifications effectuées sur les Bandit S et N sont de vraies améliorations esthétiques, pratiques, et dynamiques. Dans une catégorie où le prix est souvent la première motivation d'achat, la suite de la carrière des Bandit s'annonce donc très prometteuse. ■

► si le maniement du 4 cylindres reste sympa en toutes circonstances, exception faite du duo où il faut systématiquement remplir deux rapports pour doubler.

...mais la tenue d'erg est bonne

Le vrai plus de la Bandit N nous sera révélé par les petites routes défoncées des contreforts de

l'Atlas : la partie-cycle est en nets progrès. Premier constat : le nouvel amortisseur (réglable en détente sur 4 positions et en précontrainte sur 7) absorbe mieux les bosses. Même chose pour la fourche, également nouvelle. Une hydraulique mieux maîtrisée apporte du confort et de l'efficacité. Le nouveau châssis, sans avoir transformé la moto en bout de

bois, donne une touche de rigueur rassurante. La moto semble avoir perdu son côté volage sur revêtement fripé et gagné en stabilité en courbe.

Autre facteur de progrès : les excellents Bridgestone BT 56 qui augmentent la précision du train avant et la sensation de grip sur l'angle (la Bandit 99 n'avait pas de radial à l'avant). Ça n'est pas en-

Sucré - salé

Avec la première évolution de la 600 Bandit, Suzuki relance la machine à succès. Face à la Kawasaki ZR-7, son nouveau 600 roadster dévoile un tempérament plus routier.

*Par Eric Malherbe,
photos Micou
Montange*



Kawasaki
750 ZR-7
Puissance **77 ch**
Vitesse **204 km/h**
Poids (MJ) **229 kg**
42 995 F



Suzuki
GSF 600 Bandit
Puissance **78 ch**
Vitesse **200 km/h**
Poids (MJ) **226 kg**
39 800 F



Suzuki GSF 600 Bandit N

FICHE TECHNIQUE

Moteur 4 cyl. en ligne, 4-temps, 599 cm³, refroidi par air et huile, 78 ch (57 kW) à 10 500 tr/mn, 5,5 mkg à 9 500 tr/mn; boîte à 6 rapports

Partie-cycle cadre double berceau tubulaire en acier; fourche hydraulique Ø 41 mm; monoamortisseur réglable en précontrainte et en détente; 2 disques AV Ø 290 mm, étriers 4 pistons; 1 disque AR Ø 240 mm, étrier 2 pistons

Chiffres clés hauteur de selle : 790 mm; essence : 20 litres, réserve 4,5 litres; poids à sec : 204 kg; poids tous pleins faits : 226 kg

Les +

- Équipement complet et de qualité
- Souplesse appréciable à bas régime
- Freinage mordant et progressif

Les -

- Autonomie encore un peu juste
- Caractère moteur creux sous les 5 000 tr/mn

Les perfs'

Vitesse maxi	.....200 km/h	60 à 130 km/h	.....6"1
400 m DA	.....12"7	Conso moyenne	.....7,4 l/100 km
60 à 90 km/h	.....4"6	Autonomie moyenne	.....210 km



Mieux qu'avant La Bandit s'améliore en duo, notamment grâce au nouveau dessin de selle moins incliné vers l'avant. En revanche, on regrette l'unique arceau de maintien arrière, moins confortable que les poignées latérales de l'ancienne.



Kawasaki ZR-7

FICHE TECHNIQUE

Moteur 4 cyl. en ligne, 4-temps, 738 cm³ refroidi par air et huile; 76 ch (56 kW) à 9 500 tr/mn; 6,4 mkg à 7 500 tr/mn; boîte à 5 rapports

Partie-cycle cadre double berceau en tubes d'acier; fourche hydraulique Ø 41 mm; monoamortisseur réglable en précontrainte et détente; 2 disques AV Ø 300 mm, étriers doubles pistons, 1 disque AR Ø 240 mm, étrier double piston

Chiffres clés hauteur de selle : 800 mm; essence : 22 litres, réserve 3 litres; poids à sec : 202 kg; poids tous pleins faits : 229 kg

Les +

- Une moto simple et facile d'accès
- Autonomie digne d'une routière
- Position de conduite naturelle et confortable

Les -

- Freinage qui manque de mordant
- Caractère moteur un peu lisse
- Souplesse et à-coups à bas régime

Les perfs'

Vitesse maxi	.....204 km/h	60 à 130 km/h	.....5"0
400 m DA	.....12"5	Conso moyenne	.....7,9 l/100 km
60 à 90 km/h	.....4"2	Autonomie moyenne	.....240 km



Presque bien Le passager n'est pas trop mal loti sur la Kawasaki. Le dessin des poignées de maintien est idéal, on regrette juste que les jambes soient encore un peu trop pliées.

Pour faire évoluer la 600 Bandit, Suzuki a misé sur la finition et l'équipement. Une évolution qui installe cette fois la Bandit 2000 en concurrente directe et naturelle de la Kawasaki ZR-7, roadster-routier de 750 cm³. Gabarits identiques, architectures semblables, conceptions moteur très proches : la Bandit et la ZR-7 ont plus d'un point commun. Elles partagent aussi le même segment de marché, celui

des roadsters de caractère et économiques. Seule différence marquante, sur le papier, un écart de cylindrée de 150 cm³ favorable à la Kawasaki. Et dès qu'il s'agit de rouler, les tempéraments de l'une et de l'autre se dévoilent.

La Kawasaki est presque une routière, si on met de côté l'absence de protection d'origine. Sa position de conduite très droite avec des jambes bien à l'équerre participe au confort du pilote. Selle moelleuse, suspensions

confortables : la ZR-7 n'est pas déroutante et son pilote trouve immédiatement ses marques. A ses côtés, la 600 Bandit n'a rien de ridicule.

Malgré une silhouette générale très proche de celle de la Kawasaki, le roadster Suzuki avoue des mensurations différentes. A la prise en main, la Bandit propose une hauteur de selle un peu plus raisonnable : 790 mm, à opposer aux 800 mm de la Kawasaki. Un très léger plus pour la

Suzuki même si les tailles moyennes auraient aimé un effort plus marqué sur ce point. Quant à l'empattement, et à l'encombrement général, ils restent identiques à ce qu'ils étaient sur l'ancien modèle et s'avèrent donc un peu plus modestes que ceux de la ZR-7. Mais la nouvelle Bandit met aussi en avant un nouveau dessin de selle. Moins creusée et surtout moins inclinée vers l'avant, cette selle offre l'assise confortable d'une routière

bon teint. Une évolution qu'apprécie plus particulièrement le passager, qui ne se voit plus précipité vers le pilote comme c'était le cas sur l'ancien modèle.

Le choix de la cylindrée

Ces évolutions dans le détail de la Bandit rendent cette 600 encore plus accessible, et surtout plus routière. Hélas, sous la barre des 5 000 tr/mn, elle offre peu de ressources. Inutile d'espérer accélérer d'un simple coup de gaz si

on démarre sous ce régime. Pour dépasser, mieux vaut anticiper et tomber un ou deux rapports.

Heureusement, la boîte de la Bandit répond bien alors que celle de la ZR-7 offre une sélection molle et peu agréable. En revanche, la Kawasaki bénéficie d'une réponse à la poignée de gaz plus immédiate, grâce à un couple moteur présent dès 4500 tr/mn. Moins rageuse dans les tours, elle permet d'enrouler sans jongler avec le sélecteur. Un

agrément supplémentaire dans la circulation urbaine et sur la route. Le caractère moteur de chacune est donc différent et les adeptes des hauts régimes préféreront les joyeuses envolées de la Suzuki à la sérénité de la Kawasaki. Pour ce qui est de l'efficacité à l'accélération, les deux machines font à peu près jeu égal, avec toutefois un léger avantage à la ZR-7 dans l'exercice des départs arrêtés. La ZR-7 creuse par contre un écart défi-

nitif au moment des reprises. La Bandit, évidemment handicapée par son cruel manque de ressources à bas et moyen régime (les très exactement 139 cm³ qui manquent...), n'est pas pour autant une machine désagréable. Sa souplesse fera le bonheur des motards urbains qui pourront évoluer à vitesse réduite entre les files de voitures sur un filet de gaz, en seconde ou en troisième. Pas ou peu d'à-coups de transmission. Dans les mêmes condi-

Face à face Suzuki Bandit 600 / Kawasaki ZR-7

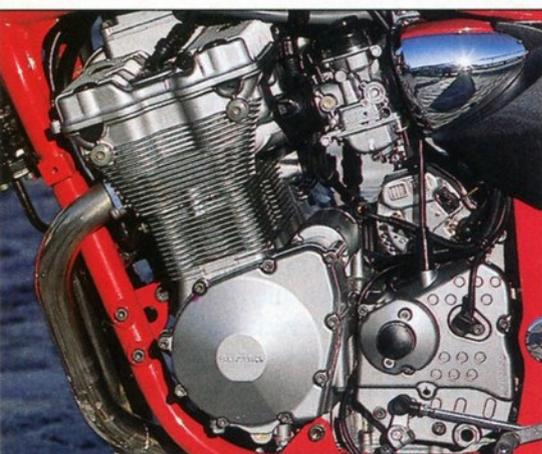
Géométries et encombrements de la nouvelle Bandit et de la ZR-7 sont tout à fait comparables. On remarque cependant un dessin de réservoir différent, avec deux litres de plus dans la Kawasaki.



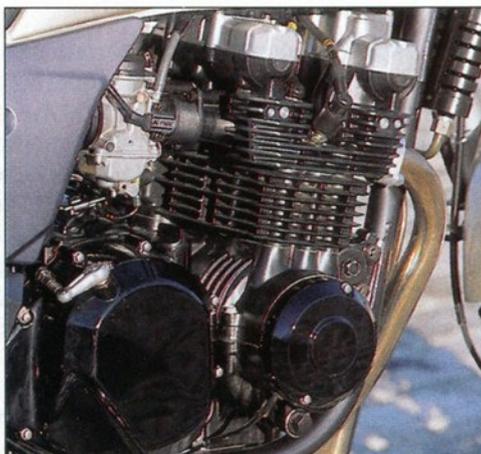
Changé Les nouveaux compteurs de la Bandit sont plus élégants et surtout plus complets. Elle s'équipe désormais d'un affichage digital avec deux trips et une montre. Pratique.



Du mieux et du moins bien Une meilleure lisibilité pour les compteurs de la ZR-7 et une jauge à essence bienvenue, absente sur la Bandit. En échange, la Kawa ne possède pas de montre.



Similitudes Tous deux de conception ancienne, et techniquement très semblables, les moteurs de la Bandit et de la ZR-7 possèdent néanmoins des caractères différents. La Kawa manque de souplesse mais offre un couple appréciable. La Bandit, très souple, souffre d'un manque de ressources sous la barre des 5000 tr/mn.



► tions, la ZR-7 est en retrait. Trou à l'accélération tout en bas de la plage d'utilisation et à-coups de transmission agacent cependant plus qu'ils ne fatiguent.

Un prix maintenu

Avec un litre supplémentaire dans le réservoir, la Bandit gagne en autonomie. Elle peut désormais parcourir environ 210 km avant le passage en réserve. La ZR-7 fait mieux (240 kilomètres avant réserve) grâce à son réservoir de 22 litres. Un argument qui prêche certes en faveur de la Kawasaki... mais on ne peut cependant s'empêcher de remarquer l'effort fait par Suzuki pour proposer une Bandit toujours plus routière. Et des qualités routières, la nouvelle 600 n'en manque pas. La Bandit a d'abord gagné en puissance de freinage et s'impose sur ce point face à une ZR-7 légèrement en retrait. Avantage aussi quant à la tenue de route. Malgré l'absence de réglage, la fourche de la Bandit est progressive. Proposant un meilleur guidage, le train avant de la Suzuki s'impose sur celui de la ZR-7 tout en proposant un confort analogue. A ce sujet, il faut tout de même préciser que la Bandit était chaussée des performants pneumatiques Bridgestone BT 56, quand la ZR-7 optait elle pour les BT 57 à tendance plutôt sport-GT. Un choix hypersportif étonnant sur cette moto à vocation plutôt économique, mais qui offre un vrai plus en matière de comportement de châssis. Légèrement supérieure en agilité donc, par rapport à la Kawasaki, la Bandit a en revanche pris du poids. Elle accuse désormais 226 kilos tous pleins faits, se rapprochant ainsi des 229 kilos de la ZR-7.

Au final, la Bandit 2000 se rapproche un peu plus de la philosophie de la ZR-7. Une conception du roadster qui va vers des qualités dynamiques assez routières et un équipement adapté aux longs trajets. Suzuki a donc injecté une dose de sérieux dans sa Bandit mais n'a pas laissé de côté le caractère. Avec un freinage plus mordant, un moteur légèrement plus efficace mais surtout un équipement d'origine plus complet et mieux fini, la Bandit devient mûre. Et pour ne rien gâcher, Suzuki maintient le tarif de la 600 Bandit non-carénée sous la barre des 40 000 F (39 900 F), au moment où Kawasaki augmente sa ZR-7 de 2 000 F pour un tarif catalogue de 42 995 F. Là aussi, ça va faire mal à la concurrence. ■