

Moto Revue

www.motorevue.com



Entretien

**J.M. Bayle
se livre**

(page 58)

Supercross US



**David Vuillemin
récidive à Phoenix !**

(page 64)

Essai Suzuki

(page 12)



Toutes les infos,
les mesures
et les données
techniques

GSF 600 S/N

Bandit 2000

Elles enterrent les anciennes



(page 22)

Nouvelle Honda CBR 900 RR
Un millésime plus radical



(page 30)

Face à face Stocksport
Yamaha YZF 1000 R1/Kawasaki ZX-9 R

140 FB - 6,20 FS-LA
REUNION 30-CANADA
6,5 \$ CAN

M 2163 - 3410 - 19,00 F



Moto Revue

www.motorevue.com

PRESENTATION



La Honda CBR 900 RR a les crocs p. 22

PORTRAIT



Jean-Michel Bayle fait le point p. 58

SUPERCROSS US



Vuillemin terrasse McGrath p. 64

ACTU

Plein phare

Sécurité, harmonisation des permis et lutte contre la pollution constituent les projets de l'Union Européenne en matière de deux-roues pour les années 2000...p. 4

Moto Hebdo

Toute l'actualité et le sport...p. 6, 68 et 70

Essai nouveauté

La Suzuki GSX-F 600 Bandit fait peau neuve. Le *best-seller* de la marque compte bien ainsi retrouver le haut du pavé des ventesp. 12

Courrier des lecteurs p. 20

Présentation Honda CBR 900 RR

Essayé sur le circuit portugais d'Estoril, le nouveau modèle Honda ne cache pas ses ambitions. La CBR 900 RR veut faire de l'ombre à la Yamaha YZF 1000 R 1 et s'en donne les moyens.....p. 22

Face à face Stocksport

La Yamaha YZF 1000 R1 et la Kawasaki ZX-9 R se sont taillées la part du lion en catégorie Stocksport la saison dernière. Nous les avons confrontées afin de connaître leur points forts et leurs différencesp. 30

Occasion : Kawasaki EN 500 p. 36

Shopping p. 38

Portrait Jean-Michel Bayle

Eclipsé de la scène motocycliste depuis de longs mois, le "Kid de Manosque" nous a reçus chez lui. Il fait le point sur sa vie, ses passions, ses envies.....p. 58

Supercross américain

A Phoenix, David Vuillemin s'est offert son second succès consécutif en Supercross US. Cette fois, il a battu Jeremy McGrath à la régulière en le doublant dans les deux derniers toursp. 64

Moto Revue 18 pages 100% pratiques!

PERSO

- A faire soi-même p. 40
- Mototrok p. 42
- A voir, à faire p. 44
- Petites annonces p. 46
- Le prix du neuf p. 52
- La cote de l'occasion p. 54
- Les bonnes adresses p. 56

Avis de tempête

“ Ordre de mobilisation générale ! ” Le plus fort best-seller de ces dernières années arrive droit du Japon, en version retravaillée. Voici venues les nouvelles Suzuki GSF 600 Bandit. Que les autorités rétablissent le couvre-feu, la machinerie lourde est en marche sur la France !

Par Gilles Elmoznino.
Photos Alain Lecorre.



Lignes généreuses et tendues apportent du dynamisme à la Bandit. Présentation et protection accomplissent un bond en avant. Reste à voir si les tarifs contenus ne riment pas, comme par le passé, avec une qualité de peinture critiquable.

**Suzuki GSF
600 S Bandit**

**78 ch (57,4 kW)
234 kg
tous pleins faits
218 km/h**

41 800 F

disponible mi-février

Elle avance à grands pas vers un nouveau succès commercial. Transformée en vraie voyageuse, la nouvelle Suzuki GSF 600 S Bandit, affichée à 41 800 F, ne devrait pas tarder à imposer sa polyvalence.



Cette sensation est vraiment désagréable. Cela m'arrive rarement... Aujourd'hui

pourtant, mes mains sont moites. Rien à voir avec le climat marocain, il s'agit ici d'un furtif instant d'émotion, d'une hausse subite du rythme cardiaque. Que prévoit mon ordre de mission ? Je dois simplement enfourcher la Suzuki GSF 600 S Bandit millésime 2000. Et voilà que la réalité me saute à la gorge. L'exercice s'annonce plus périlleux que d'essayer une pièce de musée. Je m'appête à tester non pas une moto, mais une institution.

Lancée en janvier 1995, la native d'Hamamatsu a séduit (en cinq ans d'existence) 23 066 acquéreurs. Mieux, pour les exercices 96, 97 et 98, elle a *trusté* la place de meilleure vente française (hors 125 cm³). Au terme de l'année passée, elle s'est résignée à descendre une marche du podium, offrant ses lauriers de *leader* à la Yamaha FZS 600 Fazer. Pour l'importateur hexagonal, cette surdouée constitue une manne (presque) sans précédent. Au cours de son histoire, en effet, seul le trail 650 DR a réussi à faire mieux... mais parce que sa carrière a débuté voilà plus d'une décennie. Bref, Suzuki aurait pu tout aussi bien surnommer sa GSF 600 Bandit, "Saint Graal". Le plébiscite autour de ce modèle tient en une formule simple mais efficace :

un rapport prestations/prix de tout premier ordre. La bête n'a jamais renié cette équation magique, mais n'a aussi jamais connu de cure de jouvence. Le temps du changement est venu, mais heureusement pas celui de l'envolée vertigineuse des tarifs. Le prix de la GSF 600 N augmente de 2 400 F et passe de 37 400 F à 39 800 F. Pour le modèle S - avec carénage - la hausse se limite à 2 100 F (de 39 700 F à 41 800 F). A la manière de Volkswagen (excusez le parallèle automobile) qui a constamment fait évoluer sa Golf fétiche sans désavouer le style initial, Suzuki vient de retravailler sa copie avec le souci de préserver une continuité



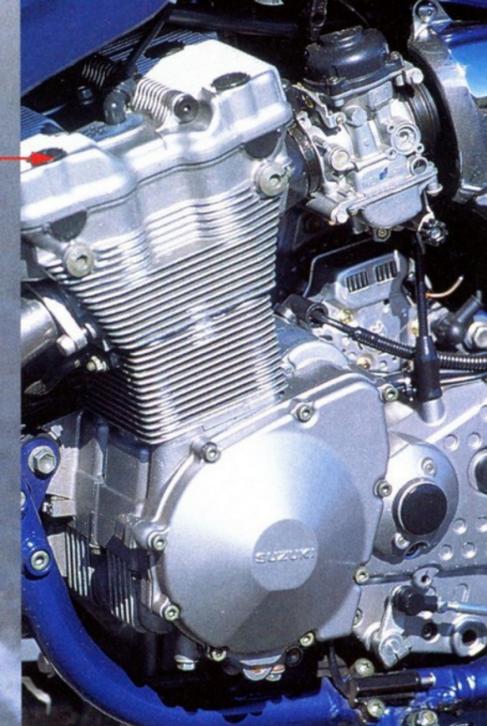
7 000 dollars au soleil

« Tu te souviens Plouc... Tampico, Murcie, Quarzazate ! » En une phrase adressée à Lino Ventura, Jean-Paul Belmondo arrive à résumer les routes du sud. C'était, dans les années soixante, le film "Cent mille dollars au soleil". Avec les nouvelles Suzuki, nous avons roulé sur quelques traces de ces deux camionneurs de légende. Mille kilomètres accomplis dans le sud marocain, des portes de l'Atlas au nord de Marrakech en passant par les rivages de l'océan Atlantique, ont permis de révéler les qualités routières des GSF 600 Bandit millésime 2000, de goûter aussi à la chaleur d'un pays aux mille visages. En France, seuls les motards se saluent entre eux. Là-bas, tous, du cantonnier au berger, sans oublier les enfants, routiers et autres cavaliers à dos d'âne, n'ont de cesse de vous envoyer un geste amical. Trop fort, trop beau, trop chaleureux. C'était écrit dans la collection Série Noire, "Quarzazate et mourir"...



Après une mise en examen, la Bandit S revient magnifiée... en routière

Si la base mécanique reste inchangée, le quatre-cylindres à refroidissement air et huile progresse en puissance maxi (+ 4 chevaux). Il affiche toujours un caractère rageur entre 8 000 et 12 500 tr/min (seuil de la rupture d'allumage).



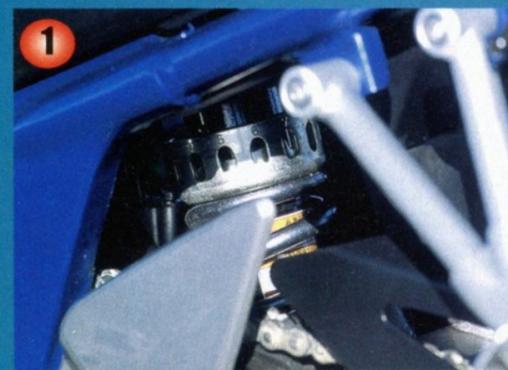
1 Pièce maîtresse de la nouvelle refonte, le nouvel amortisseur Kayaba apporte à la Bandit un bon compromis rigueur/confort. La tenue de route perfectible de l'ancienne version n'est plus qu'un mauvais souvenir.

2 A présent intégré au carénage, le tableau de bord libère la fourche de son poids. L'écran digital comporte deux totalisateurs kilométriques partiels et une montre. Il manque une jauge à essence.

3 Le bois s'est transformé en sofa. La selle réserve enfin un sort enviable à son équipage. Pilote et passager ne glissent plus sur l'avant, disposent d'une assise large et d'une mousse suffisamment dense. A noter, la présence d'ergots permettant d'arrimer des bagages sans abîmer les flancs de la bête.

4 De prime abord, le dessous de la selle (identique sur les deux versions S et N) ne réserve pas beaucoup d'espace de rangement. Pourtant, un antivol en U peut se glisser autour de la partie réservée à la trousse à outils.

Que de progrès accomplis ! Après sa cure de jouvence, la nouvelle Suzuki GSF 600 Bandit présente un tableau dynamique flatteur : la belle est vive, stable et confortable.





La Bandit, nouvelle cuvée, n'a pas oublié de gommer les excès de vibrations de sa mécanique. Tout n'est pas encore parfait, mais les platines repose-pied ne provoquent plus autant de fourmillements, comme sur les anciens modèles.



Un comble... une Bandit qui ne reconnaît pas le vice

d'esprit. Il faut savoir ménager la poule aux œufs d'or, tout en la rafraîchissant pour ne pas accuser le coup face à la concurrence. Laquelle n'a eu de cesse de fourbir ses armes pour contester la suprématie du "brigand". Parmi les empêcheurs de tourner en rond, on compte les Yamaha FZS 600 Fazer, Honda CB 600 F Hornet et autres Kawasaki ZR-7. Comparée à ces rivales de marque, la Bandit ancienne version trahissait son âge, dans sa présentation et d'un point de vue dynamique.

La nouvelle mouture témoigne avec force de l'exercice d'équilibrisme auquel se sont livrés les ingénieurs japonais. Le modèle N (pour Naked, soit dénudé) ressemble trait pour trait à sa devancière du même nom, mais révèle dans le même temps un design plus nerveux (voir encadré). A l'inverse, la version S rompt ses liens de filiation. Son demi-carénage plus enveloppant que par le passé, plus agressif aussi, lui procure des allures de vraie routière. Le tête de fourche a perdu ses airs de pièce rapportée. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner le poste de pilotage : le tableau de bord n'est plus solidaire du train avant, mais au contraire intégré au retour de l'appendice. Diable, l'utilitaire soigne sa robe pour mieux flatter son propriétaire.

N'allez pas croire cependant que le toilettage se résume à des améliorations esthétiques ! Dans les bureaux d'étude, on a posé ses mains avec insistance sur les éléments constitutifs de la partie-cycle (pour connaître l'ensemble des modifications techniques, voir encadré p.19). C'était le talon d'Achille de la diva des hit-parades commerciaux : elle péchait par manque de rigueur en tenue de cap. Malgré la greffe, en 1999, d'un amortisseur arrière réglable, le défaut persistait. Au-delà du comportement, le confort sommaire prêtait également flanc à la critique. Revisitée de fond en comble, du cadre aux pneumatiques en passant par les suspensions, la Suzuki GSF 600 S Bandit dernière livrée a corrigé ses travers de jeunesse. Le pas en avant se mesure dès le premier contact. Quel bonheur de se poser sur

cette selle moelleuse qui ne vous laisse plus glisser sur le réservoir. Pilote et passager gagnent aussi quatre centimètres en largeur d'assise. Les longues étapes s'accomplissent désormais à l'abri de la fatigue. Cette moto procure une sensation de sérénité inconnue chez ses aînées. Train avant et monoamortisseur arrière accomplissent leur tâche en accord. Ils absorbent de concert les reliefs du bitume, tout en assurant une tenue de route sans faille. Avec sa SV 650, Suzuki avait récemment prouvé sa capacité à concevoir des suspensions de qualité, même pour des machines économiques. La tendance se confirme avec la Bandit. Témoin, le frein avant, plus puissant que par le passé - mais toujours dosable - qui ne met pas à mal la fourche, impériale de constance. Face à un tableau si flatteur, la mécanique paraît bien

Selon l'humeur, la Suzuki GSF 600 S Bandit adopte un train de sénateur ou un rythme endiablé, mais toujours à l'abri des éléments. A noter : la boîte de vitesses constitue un régal de douceur.



1

2

1 Vues de l'arrière les deux Bandit (S et N) partagent la même esthétique. Le feu arrière a été redessiné. Le passager dispose à présent d'un arceau de maintien, en lieu et place des deux anciennes poignées latérales.

2 Le train avant, à l'instar du mono amortisseur arrière, accomplit des progrès. Amortissement soigné et vivacité le caractérisent. Les disques de frein avant (aux étriers modifiés) assurent leur tâche avec brio : puissants et dosables.

3 Elle offre un profil de squalo. La Bandit S a été traitée en vraie routière, moderne et agressive à la fois.



3

Essai de la Suzuki GSF 600 N Bandit :



un roadster affirmé !

A tous ceux qui restent attachés à une esthétique sobre mais qui souhaitent préserver leurs cervicales, Suzuki France propose une bulle efficace (520 F TTC).



Un œil exercé s'impose ! Au premier regard jeté, on distingue mal les différences entre les nouvelles et anciennes versions des Bandit Naked (dénudées). La japonaise reste fidèle à son traditionnel style épuré. Mais sous ses airs connus, elle a bénéficié des mêmes évolutions que sa sœur habillée. On retrouve une mécanique volontaire et une partie-cycle sûre qui ménage le confort. Plus légère de 4 kg que la carénée (soit 204 kg à sec, contre 208 pour la S), la Bandit GSF 600 N jouit d'une direction très vive, et tout à la fois précise. Grâce à l'empattement rallongé, la stabilité de la moto ne s'en trouve pas affectée. A défaut de la protection efficace ménagée par le tête de fourche, on goûte à un engin d'une déconcertante facilité. Notons cependant que le bloc compteurs bien dessiné dévie les flux de l'air jusqu'à 140 km/h. Moins profilée que son homonyme, la Naked se révèle moins rapide. Notre modèle d'essai a toutefois signé un 220 km/h compteur à comparer aux 240 km/h (compteur aussi) de la S. Qu'importe si elle peine à grappiller ses derniers tours, tel n'est pas sa vocation. Ce roadster donne sa pleine mesure en ville et se comporte si bien sur ces terres qu'il pourrait bien faire souffrir des motos plus puissantes mais pas aussi homogènes.



Belle échappée pour la nouvelle Bandit. Si l'on interrompt son périple, ce n'est pas par lassitude (confort et protection sont au rendez-vous) mais pour la beauté des paysages, comme ici sur le port d'Essaouira (anciennement Mogador).



Des écoles de style s'affrontent. Mais les deux versions jouissent d'un comportement sain et efficace. Les Bandit invitent au plaisir de la prise d'angle.

mal lotie. Non qu'elle démerite, mais elle n'a pas focalisé beaucoup d'attention de la part des ingénieurs. Le quatre-cylindres à refroidissement air et huile constitue une base éprouvée et reconnue pour ses qualités de dynamisme et de fiabilité. Les motoristes ont confié l'alimentation du bloc propulseur à une nouvelle rampe de carburateurs. Ces derniers bénéficient d'une gestion optimisée, orchestrée par des capteurs électroniques reliés au boîtier d'allumage. Voilà qui permet à la mécanique de se plier aux normes anti-pollution

et de gagner au passage quatre chevaux supplémentaires (78 sont développés au total). Les progrès en sensation de puissance restent insensibles : la Suzuki GSF 600 S Bandit a aussi grossi de 4 kg. On retrouve les traits de caractère des anciens modèles, avec, toutefois, une sensation de meilleure disponibilité à bas et moyens régimes. Bien équilibré, le quatre-cylindres accepte de répartir sur un filet de gaz à 1 500 tr/min mais manque encore de force sur la première moitié de la plage d'utilisation. La cavalerie, elle,

ne consent à débouler qu'à partir de 8 000 tr/min. Pour s'extraire avec vigueur d'une mauvaise passe, il convient donc de rétrograder un, voire deux rapports. Ce moteur sans caractère affirmé se plie cependant à toutes les humeurs, placide ou sportive. A condition de lui laisser le temps de grappiller ses derniers tours (en sixième), il permet même d'atteindre la bagatelle de 218 km/h (sur circuit). On s'éloigne ici de la vocation de la Suzuki GSF 600 S Bandit qui invite plutôt au voyage, à l'abri des éléments et

aussi des dépenses excessives, puisque la belle consomme, en moyenne, 6,1 litres de carburant aux 100 km.

Bandit contre Fazer

Les Suzuki GSF 600 N et S disposent chacune de leur propre type mine. Par le passé, elles étaient homologuées sous le même code. Ainsi donc, les chiffres de vente des deux versions actuelles ne seront plus comptabilisés ensemble par la chambre syndicale des importateurs. Suzuki France escompte vendre entre 5 500 et 6 000 modèles en 2000 (répartis à 55 % pour la N et 45 % pour la S), soit autant que de Yamaha FZS 600 Fazer, la meilleure vente 99.

CONCLUSION

Dressez des éloges à la Suzuki GSF 600 S Bandit, elle ne vous démentira pas. Le tour de force du constructeur japonais est d'avoir cerné avec exactitude les défauts dont souffrait son ancienne pro-

géniture. La nouvelle cuvée apporte son lot de confort et de rigueur dans le comportement dynamique. Au passage, à partir d'une même base, les ingénieurs ont réussi à créer deux modèles distincts, et pas seulement d'un point de vue esthétique. On peut choisir entre une Bandit

routière (GSF 600 S) et une Bandit roadster (GSF 600 N). Les tarifs, malgré une légère hausse, restent bien placés face à la concurrence. Il faudrait peut-être rappeler Ennio Morricone pour qu'il orchestre la partition d'une lutte qu'aucun western n'a jamais connue... ■

Du changement dans la continuité

Nouveau modèle



- 4 Angles de chasse et chasse modifiés pour plus de vivacité (24,55° et 99 mm pour la version N ; 25° et 98 mm pour la S)
- 5 Repose-pied passager boulonnés au cadre et non plus soudés pour limiter les frais en cas de chute
- 6 Diamètre des pistons de frein avant augmenté (30,2 mm au lieu de 25,4 mm)

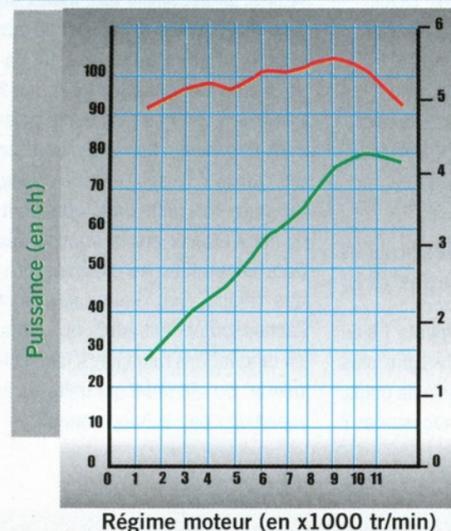
Ancien modèle



- 7 Nouvel amortisseur arrière réglable en détente (4 positions) et précontrainte (7 positions)
- 8 Nouveaux réglages internes de fourche (volume d'huile supérieur sur la S)
- 9 Montage de pneus à structure radiale. Le pneu avant de la S dispose d'un indice supérieur (carcasse plus résistante)
- 10 Nouvelle rampe de carburateurs Keihin de 32 mm assistés de capteurs électroniques pour une meilleure gestion de l'allumage. Augmentation de la puissance de 4 chevaux (78 ch à 10 500 tr/min)
- 11 Demi-carénage de la S plus haut de 18 mm et plus large de 40 mm pour une meilleure protection. Possibilité pour la N d'adapter un saute-vent (520 F TTC) et des pare-carters pour les deux modèles (650 F TTC)
- 12 Capacité du réservoir augmentée de 1 litre (20 litres au lieu de 19 litres)

Les Suzuki GSF 600 Bandit N et S sont construites autour d'une base identique et bénéficient des mêmes évolutions :

- 1 Nouveau cadre plus rigide
- 2 Hauteur de selle abaissée de 10 mm (soit 790 mm)
- 3 Empattement augmenté de 10 mm (soit 1 440 mm) pour accroître la stabilité



Puissance et couple mesurés au vilebrequin normes CE 95/1

Suzuki GSF 600 S Bandit :
78 ch (57,4 kW) à 10 500 tr/min
5,5 mkg (5,4 daN.m) à 9 500 tr/min

Par rapport aux anciens modèles, la nouvelle Bandit développe 4 chevaux de plus. On retrouve une courbe toujours aussi linéaire et qui illustre bien le comportement du quatre-cylindres. De même le couple ne connaît ni creux, ni pic de force. Voilà qui traduit le manque de caractère.

MR+
Dès le printemps, les acquéreurs de la nouvelle Bandit pourront souscrire un contrat d'assurance spécifique, lequel a été négocié par l'importateur auprès d'un courtier (non encore révélé). Les tarifs des primes devraient être avantageux.

La fiche technique

Suzuki GSF 600 S Bandit

DONNEES CONSTRUCTEUR

MOTEUR	
Type :	quatre cylindres en ligne, 4 T, refroidi par air et huile
Distribution :	2 ACT, 16 soupapes
Cylindrée (A x C) :	599 cm ³ (62,6 x 48,7 mm)
Puissance :	78 ch (57,4 kW) à 10 500 tr/min
Couple :	5,5 mkg (5,4 daN.m) à 9 500 tr/min
Alimentation :	4 carburateurs Keihin ø 32 mm
Mise en route :	démarrateur électrique
Boîte/rapport :	6 rapports/36-53-67-78-89-100%
Transm. finale :	par chaîne à joint toriques (15 x 47)

PARTIE CYCLE	
Cadre :	double berceau tubulaire en acier
Suspension AV :	fourche téléhydraulique ø 41 mm, déb. 130 mm, aucun réglage
Suspension AR :	monoamortisseur Kayaba, réglable en précontrainte et détente
Frein AV :	2 disques ø 290 mm, étriers 4 pistons
Frein AR :	1 disque ø 240 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV/AR :	120/60 x 17 ; 160/60 x 17
Réservoir :	20 litres
Empattement :	1 440 mm
Chasse/angle :	98 mm/25°
Hauteur de selle :	790 mm
Poids à sec/pleins :	208 kg/234 kg

BUDGET

Prix :	41 800 F
Garantie :	2 ans, pièces et MO, km illimité
Coloris :	bleu, noir, rouge

MESURES MR

Vitesse maxi* :	
réelle	218 km/h
compteur	240 km/h
régime :	12 000 tr/min
400 m DA :	12,2 s
Reprises* :	
50 à 90 km/h	5,4 s
90 à 130 km/h	7,4 s
Consommations :	
90 km/h	4,5 litres
130 km/h	5,8 litres
maxi	8 litres

* mesures réalisées au chronomètre



208 kg à sec	diam. de braquage :
234 kg pleins faits	5 552 mm