

Ces quatre moyennes cylindrées sont presque égales: elles sont rouleuses, joueuses et pas ruineuses

L'empire du milieu



Honda 650 Transalp	
Puissance	55 ch
Couple	5,1 m.kg
Poids	191 kg
Prix	48 600 F

Yamaha 600 Fazer	
Puissance	95 ch
Couple	6,2 m.kg
Poids	189 kg
Prix	45 990 F

Suzuki 600 S Bandit	
Puissance	78 ch
Couple	6 m.kg
Poids	208 kg
Prix	42 800 F

BMW F 650 GS	
Puissance	50 ch
Couple	6 m.kg
Poids	180 kg
Prix	46 900 F

Reines du quotidien et stars des ventes, les motos de moyenne cylindrée offrent des possibilités insoupçonnées. Prix d'achat et d'entretien modérés, facilité de conduite et qualités routières sont leur apanage. Parmi elles, quatre modèles entre 43 000 F et 49 000 F ont fait peau neuve en cette année 2000. L'occasion rêvée pour réunir trails et routières ; mono, twin et quatre-cylindres. Voyage au pays de la polyvalence !





▲ Moteur puncheur, partie-cycle efficace, freinage démoniaque, la Fazer est une reine sur route de montagne. Finalement la seule difficulté avec cette excellente moto est de rester sage et de ne pas se faire embarquer au delà de ses limites.

Saint Antonin-Noble-Val, une cinquantaine de kilomètres à l'est de Montauban, est un joli village niché au fond des gorges de l'Aveyron. À gauche, la Yamaha 600 Fazer et ses lignes en balance entre les années TZ et le style cubique. Une moto, qui, à défaut de faire l'unanimité pour son esthétique, s'est imposée dans le paysage motocycliste en seulement quelques années d'existence. Elle a peu changé en 2000, puisqu'elle en avait finalement pas besoin. À droite, comme pour symboliser une certaine tradition, la Suzuki 600 Bandit S. Un nouveau carénage, une partie-cycle inédite, mais toujours un moteur quatre-cylindres à refroidissement air/huile beau et reconnaissable entre mille. Au sud, puisque c'est en Italie qu'elle voit le jour, la Honda 650 Trans-

alp apporte un peu de soleil dans un créneau qui n'a de « Tout-Terrain » qu'un lointain souvenir. Avec sa nouvelle robe et les quelques centimètres cubes de plus offerts à son twin en V, elle ne demande qu'une chose : rester au sommet ! Au nord enfin, construction allemande oblige, le trail monocylindre BMW est le plus moderne du marché avec son injection électronique, son système d'échappement catalysé, son ABS optionnel et une foule d'autres équipements. Quatre motos donc, motorisées respectivement par deux quatre-cylindres, un twin et un mono pour savourer les charmes discrets de la région et de la catégorie « routières de moyenne cylindrée ». Une catégorie qui d'offre de plus en plus de polyvalence. La protection du conducteur, par exemple, est prise en considération, tout comme le confort du passager,

la facilité de prise en main, la qualité des équipements, la finition, l'agrément de conduite, l'économie... Des paramètres auxquels les constructeurs accordent de plus en plus d'importance car ils savent que cela peut faire la différence face à la concurrence. Comme pour les autos « familiales », cette catégorie représente le plus gros volume des ventes en moto. Rien d'étonnant à ce que le rapport qualité/prix soit des plus intéressants.

Concepts et prix. Avec un tarif de vente placé sous la barre des 43 000 F, la Bandit fait fort. Elle offre un demi-carénage, une béquille centrale, un réglage de détente de la suspension arrière. Seule la finition, si l'on se réfère aux anciens modèles, laisse planer quelques doutes. Mais un effort a été fait, paraît-il, de ce côté-là. Avec

son équipement, son nouveau cadre, son carénage plus volumineux et son système d'alimentation retravaillé, la Bandit S devient plus routière, facile et confortable. Même son de cloche avec la Fazer 2000 : plutôt que d'insister sur le caractère sportif, Yamaha a fait évoluer sa 600 roadster vers un meilleur confort en duo et renforce partiellement l'agrément d'utilisation. Selle passager plus épaisse, fourche réglable en précharge, montre, feux de détresse. Mais hélas rien de mieux au niveau de la protection ou côté position de conduite (le réservoir d'essence est toujours aussi anti-anatomique !). Son prix approche les 46 000 F, soit 4 000 F de plus que la Suzuki. La Transalp, quant à elle, avait besoin d'une refonte après treize années d'existence sans modification notable, pour ne pas rejoindre le cimetière des éléphants (pardon, des gros trails !). Sans ►►

Roadsters carénés et trails performants se rejoignent en usage tourisme



► La Transalp incite au calme et à la tranquillité. Avec elle, les paysages défilent en panoramique grâce à une position de conduite haut perchée et au guidon extra-large. La tenue de route est en net progrès sur cette nouvelle version.

L'avis des essayeurs



Sylvie, roule sur Yamaha FJ 1200

► Pas d'hésitation possible côté quatre-cylindres, c'est la Fazer qui m'a le plus emballée. Tenue de route irréprochable, maniabilité à toute épreuve, freinage impressionnant, bonne position de conduite... qui dit mieux ? J'aurais seulement souhaité un carénage plus efficace, en relation en tout cas avec ses performances étonnantes. Côté trails, lorsque l'on mesure 1,62 m comme moi, le choix est vraiment limité. Merci BMW d'avoir rendu la F 650 accessible à tous. Je suis tombée sous le charme de ce mono. C'est un véritable régal dans les petits virages et rien ne peut vous surprendre. Une moto que je pourrais presque conduire les yeux fermés tout en appréciant le bien-fait des poignées chauffantes (en option).



Sébastien, roule sur Yamaha 600 Diversion

► J'ai été tout simplement conquis par le bicylindre de la Transalp. Il est coupleux et même un peu rageur dans les tours. Un vrai moteur pour tailler de la borne et faire vivre la route. C'est un vrai trail pour le voyage, polyvalent et posé à la fois. Tout le contraire de la Bandit. C'est fou d'ailleurs comme ce quatre-cylindres manque de caractère, il faut presque aller en zone rouge pour trouver des sensations. Il est vrai que le carénage et l'optique sont bien réussis mais bon... j'ai du mal à accrocher. L'idéal pour moi, ce serait d'extrapoler l'optique de la Bandit sur la Transalp pour y voir plus clair et pourquoi pas la selle aussi, histoire d'avoir moins mal aux fesses.

Duo

Après plusieurs centaines de kilomètres comme passager un constat s'impose : je préfère conduire ! J'ai été déçu par la Transalp. Certes, la selle est large, mais les repose-pied assez en avant procurent la désagréable impression de partir en arrière à l'accélération. La F 650 GS possède des bonnes poignées de maintien mais il faut avoir la taille fine pour s'en servir. Pour le reste, les suspensions et la selle sont excellentes et les vibrations du mono ne sont pas trop gênantes. Sur la Fazer, avec une position droite, une large poignée et un siège confortable, c'est mieux que sur les trails. Mais les pieds encore hauts placés et les inégalités de la route transmises au dos ne font guère apprécier les longs trajets. Finalement, c'est la Bandit la plus accueillante des quatre. Le confort de selle est plus qu'appréciable, la poignée de maintien large, la suspension d'une grande douceur... Et oui, sur ce chapitre la Bandit S est presque au top!

ADEL EL AIEB

► rien renier de sa sagesse moteur ou de sa façon d'aborder la route, la nouvelle Honda a gagné en facilité, confort, protection et même en élégance. Le recentrage des masses, les nouvelles suspensions, une retouche du tête de fourche et quelques cm³ en plus suffisent à la positionner à hauteur des meilleures machines de la catégorie, sans perdre de la spécificité qui a fait son succès. Seuls quelques détails de finition, comme les peintures du pot d'échappement et du guidon, un bouchon de réservoir d'essence sans charnière ou des plastiques grossiers déclenchent un rictus chez les habitués de la qualité Honda. À 48 990 F, ce n'est pas donné mais cela reste encore abordable vu les possibilités de la moto. La F 650 GS enfin est presque un cas à part. Difficile, voire impossible à positionner dans un créneau trail « classique » tellement cette moto semble taillée pour un usage routier. La souplesse du monocylindre, le seul à être doté d'une alimen-

tation par injection électronique et d'un pot catalytique, et la hauteur de selle modifiable à souhait en font une des machines les plus accessibles du marché, y compris pour les débutants et les personnes de petite taille. Proposée à 46 900 F dans sa version de base, c'est à dire sans béquille centrale ni ABS ou autres accessoires, elle est chère, très chère. Mais là aussi il faut prendre en considération les possibilités qu'offre la machine ainsi que la qualité des composants (visserie de type Torx par exemple) ou les standards de fabrication.

Position route. Chaussée large et rassurante, virages qui se dessinent sans surprise, paysage qui défile en douceur, les gorges de l'Aveyron incitent à la balade. Sur la Bandit et la Fazer les hauteurs de selle sont similaires, seule la position de conduite les départage. Sur la Yamaha tout tombe à point, du guidon aux commandes en passant par la lecture du tableau de

bord ou des rétroviseurs. La position est naturelle même si les jambes restent encore pliées. Sur la Suzuki, le guidon est placé assez loin et seules les conducteurs de grande taille gardent une assise vraiment droite. Les rétroviseurs sont espacés et les instruments de bord permettent une bonne lecture malgré leurs caractères de petite taille. Aux commandes de la Honda, c'est un autre monde. La hauteur de selle, le grand guidon et la position on ne peut plus droite, offrent une vision panoramique de la route. C'est là le charme du gros trail ! Seuls les petits regrettent la hauteur de selle encore trop importante. Chez BMW, les ingénieurs ont tout compris. Avec une selle standard à seulement 780 mm du sol et la possibilité de la ramener à 750 ou à 820 mm à l'achat, la F 650 GS est accessible à tous. Avec les bras en hauteur, la position n'a plus rien à voir avec celle d'un trail classique, mais l'assise est bonne et se révèle l'une des meilleures sur les longs

Injection, échappement catalytique, mono rime avec techno

trajets. À noter sur la GS, des rétroviseurs bien lisibles... jusqu'à 120 km/h ! Au-delà tout se brouille et la façon la plus sûre de voir ce qui arrive derrière est encore de tourner la tête. Décevant !

Chalange mécanique. Le bruit des moteurs résonne dans les gorges comme pour mieux définir le caractère de chaque moto. Le quatre-cylindres de la Fazer est

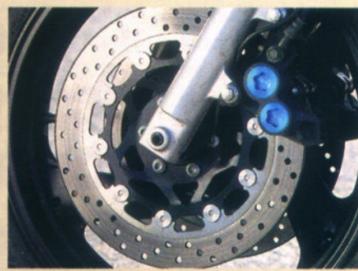
envoûtant jusqu'à 6 000 tr/min et rageur au-delà, celui de la Bandit, perçant et jouissif sur toute sa plage d'utilisation, le twin de la Transalp, sobre et vivant à la fois et le poum-poum du mono BMW, à défaut d'exprimer un quelconque sentiment de puissance, apaise les sens. Comme un quatuor bien accordé, ces moteurs aiment jouer leur partition et finalement c'est au conducteur d'apprécier librement les bonnes et les mauvaises notes de chacun. Dans un rythme décontracté, mono et twin offrent de suite couple et sensations. Avec eux, inutile de jouer avec la boîte ni de tourner à fond la poignée d'accélérateur pour prendre la cadence. Le twin de la Transalp délivre sa puissance tout en douceur. Et dès les plus bas régimes jusqu'à la zone rouge, rien ne vient entraver cette régularité, mis à part un léger sursaut dans la zone centrale du compte-tours. Malgré une puissance limitée et une cylindrée moyenne, voilà un moteur voyageur ►►

▼ La Bandit 2000 est plus routière et apprécie en priorité les longues distances sur belle route. Confort et protection sont nettement en hausse. Pour une utilisation en duo, c'est la meilleure moto de ce comparatif.



▲ Étonnant à plus d'un titre, le trail BMW motorisé par le solide mono Rotax est une des grosses surprises de l'année. Outre la hauteur de selle modulable et une débauche technologique sans précédent, la GS affiche un brillant comportement routier.

Yamaha



◀ Issu des hypersportives de la marque, un super freinage, dont il faut parfois se méfier. Agressivité et puissance sont au rendez-vous.



◀ Lisible, équipé d'une montre et d'un double compteur partiel, le tableau de bord de la Fazer est simple et fonctionnel.

BMW

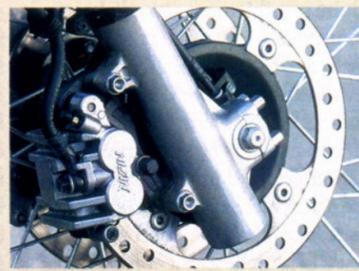


◀ Le disque de 300 mm remplit sa fonction en conduite enroulée. Attention aux descentes de cols en utilisation intensive. L'ABS est en option.



◀ Bel exercice de style mais toujours pas de jauge à essence. L'instrumentation est lisible sans trop détourner le regard de la route.

Honda

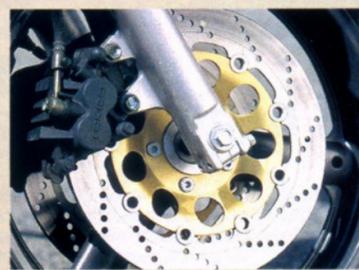


◀ Double disque de 256 mm et étriers double piston. Ce n'est pas du violent mais cela suffit. En duo et avec bagages, gardez quelques distances.



◀ Le plus complet avec son cadran de température moteur, et le plus lisible des quatre. Mais le design est assez banal.

Suzuki



◀ Les nouveaux étriers sont salutaires à la Bandit. L'accord entre puissance et freinage est quasi parfait. Peut-être un petit manque de mordant...



◀ La fonctionnalité du tableau de bord laisse à désirer avec ses caractères peu lisibles et l'absence de jauge à essence.

► capable de tenir une vitesse de croisière élevée sans difficulté. C'est une caractéristique que partage le mono 650 BMW. Il possède une souplesse étonnante jusqu'à 5000 tr/min et une bonne allonge par la suite. C'est bien sûr l'injection qui joue un rôle déterminant dans la délivrance des 50 ch dont dispose le monocylindre. La contrepartie de ce système d'alimentation est sensible à la coupure des gaz : la descente de l'aiguille du compte-tours se fait en douceur et le frein moteur est moins présent que sur un moteur alimenté par carburateur. Le cap de 5 000 tr/min est aussi un seuil où le bruit et les vibrations prennent de l'ampleur sans toutefois être gênantes (sauf pour les rétroviseurs). Côté boîte de vitesses, un trou entre la seconde et la troisième est regrettable. Elle demande une période de rodage pour devenir plus onctueuse ; mais même après cette formalité, elle garde une certaine fermeté. La Bandit est sans aucun doute la mieux lotie des quatre sur ce point. Sa boîte six vitesses est remarquable de douceur et de précision. Heureusement, car il faut sans cesse recourir à elle sur petite route, en duo ou si une soudaine envie de conduite

sportive vous prend. Les carburateurs de la Suzuki ont bien évolué en optant pour une gestion électronique. Mais le quatre-cylindres 16 soupapes à refroidissement air/huile, tellement réputé pour sa fiabilité et sa solidité, n'a finalement que peu d'arguments à bas régime face à la Fazer. Souple à souhait, il tarde à monter dans les tours et en sortie d'un virage de montagne, lorsqu'on lui demande de repartir allègrement jusqu'au prochain, il vaut mieux prévoir de tomber au moins deux rapports. De plus, dans les tours, le carénage fait caisse de résonance et c'est pénible à la longue. Là où le moteur fait essentiellement merveilles, c'est sur nationale ou sur autoroute.

Mono, twin, quatre-pattes, une richesse propre à la catégorie

Tirer chaque rapport à plus de 7500 tr/min est un délice et ce qui était « bruit » sur une petite route tranquille se transforme en musique. Une fois lancé, sixième vitesse enclenchée, ce moteur est un régal pour les longues distances et les 78 ch se révèlent largement suffisants. La Fazer offre des chevaux en abondance pour une 600 à vocation routière. Issu de la 600 Thundercat et disposant de 95 ch, le quatre-cylindres Yamaha, refroidi par eau, fait figure d'épouvantail dans la catégorie. Que ce soit en accélération ou en vitesse de pointe, bien des 750 cm³, voire plus, n'atteignent pas ses performances. Rien d'étonnant donc à ce que le moteur de la Fazer soit le plus brillant de ce comparatif. Son caractère séduit tout le monde, du voyageur tranquille qui dispose en permanence d'une réserve de puissance pour se sortir de toute situation, aux plus insatiables utilisateurs de routes sinueuses. Seule la boîte fait fausse note : le passage de la première à la deuxième vitesse est long et « accrocheur » et il faut attendre les derniers rapports pour voir le phénomène disparaître progressivement.

Pour le reste rien à dire, y compris côté partie-cycle et freinage.

Châssis faciles. Avec des suspensions dotées uniquement de réglages de la précontrainte, la Fazer se sort bien du cha-

pitre confort/tenu de route. C'est souple, ça tortille sur les bosses, mais ça tient le pavé ! Le train avant fait dans la précision et le freinage est redoutable en toutes circonstances. Un freinage dont il faut d'ailleurs se méfier si l'on manque d'habitude ou en

évoluant sur route humide. Le blocage de la roue avant n'est pas difficile à atteindre... Moins puissant mais progressif, le freinage de la Bandit est efficace. Seul reproche, un léger manque de mordant à l'avant. L'arrière remplit bien son rôle mais manque un poil d'endurance. En ce qui concerne la partie-cycle, entièrement nouvelle, la Bandit est par contre méconnaissable à tout point de vue. Agilité, précision et tenue de route n'ont rien en commun avec l'ancienne version. Dans ce domaine, la Bandit 2000 s'affiche comme une des routières les plus modernes. Elle a certes une légère tendance au sous-virage en utilisation sportive ou encore un tarage de fourche trop souple mais dans l'ensemble la moto reste saine en toute situation. L'allongement de l'empattement et la réduction de l'angle de chasse jouent en faveur de la tenue de route et de la maniabilité. Une question toutefois : pourquoi avoir mis un pneu avant « taille basse » (120/60 x 17) sur une moto à vocation routière ? L'agilité est certes meilleure ainsi que la stabilité, mais avec une hauteur réduite le pneu absorbe moins les petites irrégularités de la route et sur le mouillé la déformation moindre peut ►►

Rouler la nuit

Sans aucune contestation possible, la Bandit est la mieux lotie au chapitre éclairage. Le deux optiques lenticulaires de type « multiréfecteur » offrent un champ de vision et une définition nettement supérieure aux autres. En feux de croisement, il faut toutefois se méfier de la plongée lors des freinages appuyés : le regard passe alors d'une zone de haute définition à... rien ! En plein phare, aucun problème, le deuxième faisceau éclaire loin même au freinage. On n'attendait pas la BMW en balades nocturnes, et pourtant le petit optique CEV remplit correctement son rôle tant en définition qu'en couverture. Il n'y a que dans les parcours très sinueux qu'il avoue ses limites, en particulier sur les côtés. La Transalp est tout simplement décevante. La couverture du faisceau est assez large mais manque vraiment d'intensité lumineuse. Quant à la Fazer, ses concepteurs ont oublié les motards qui roulent la nuit. Champ d'action et intensité trop faibles. Le rapport entre les performances de la machine et la qualité optique est un des moins satisfaisants du marché.



► réduire sensiblement son adhérence. C'est un problème qui ne se pose pas sur la Transalp avec sa roue de 21 pouces et ses pneus avant et arrière d'une hauteur de 90 mm. Confort et tenue de route sont au rendez-vous sur la Honda, comme on pourrait l'attendre d'une moto de cette catégorie. La suspension arrière, empruntée à la sportive 600 CBR, s'accouple parfaitement à la fourche avant et l'ensemble travaille en symbiose pour gommer bosses, trous et gérer les transferts de masses. L'agilité de cette moto, tout de même impressionnante, est impressionnante sur petite route. La mise sur l'angle est aussi naturelle que

sur une routière classique. L'amortisseur arrière a bien quelques difficultés à encaisser les petites irrégularités, surtout en début de course, mais la mousse de selle plutôt ferme est en partie responsable de ce qu'encaisse le dos du conducteur. Quant au freinage de la Transalp, il semble conçu à l'image même de la moto. C'est à dire simple et sans violence aucune, un peu comme si l'on avait voulu éviter le plongeon du gros trail au serrage de la poignée de frein. La BMW F 650 GS n'est évidemment pas un gros trail mais elle s'en approche côté poids. Avoisinant les 200 kg avec les pleins, on se demande où la GS a bien pu placer

tout ce poids tellement elle est facile à mener. Qu'il s'agisse de petites routes, en ville ou sur nationales, la GS fait preuve d'une excellente maniabilité et d'une tenue de route irréprochable. Les changements d'angles intempestifs en revanche, style gauche-droite serré, ne sont pas sa tasse de thé malgré une roue avant de 19 pouces (100/90 x 19 contre 90/90 x 21 pour la Transalp). Avec moins de poids sur l'avant par rapport à la précédente version, une selle basse et un réservoir logé sous celle-ci, la GS est une moto facile mais qui n'aime pas, mais alors pas du tout, la précipitation. Rarement un trail mono n'a été aussi

cool et si bien adapté à la balade. Dans cet exercice et pendant les longs voyages le confort de la selle et des suspensions sont un atout majeur, tout comme l'étonnante protection du petit tête de fourche.

Conclusion. Voilà quatre motos de moyenne cylindrée qui méritent pleinement l'appellation de routières. Aucune n'a le prestige d'une grosse cylindrée, l'équipement d'une GT ou le soin apporté à la fabrication d'une sportive. Mais chacune à sa façon apporte de l'eau au moulin pour rendre plus attrayante cette catégorie. Le premier argument de choix reste le prix

d'achat de ces motos ainsi que le prix de revient kilométrique. Sur ce chapitre, elles sont très bien placées. Honda et BMW ont recours à l'équipement optionnel, comme en voiture, et à une sous-traitance massive pour rester dans cette ligne de prix. Dans leurs versions de base, ce sont déjà deux machines bonnes à tout faire. La Transalp garde des qualités routières et bénéficie d'une réputation prestigieuse qui la met à l'abri de toute méfiance; la GS apporte une technologie novatrice et une solution écologique qui devraient plaire même avec un prix d'achat élevé. En ce qui concerne la Fazer et la Bandit, nul doute qu'elles

continueront à « se tirer la bourre » au tableau des meilleures ventes. Malgré des finitions parfois un peu justes ou des équipements pas vraiment à la hauteur des performances des moteurs, l'une comme l'autre ne manquent pas d'arguments. Le prix de vente, la ligne, la fiabilité moteur pour la Suzuki; le punch, l'homogénéité ou encore le freinage de la Yamaha, feront encore beaucoup d'adeptes parmi les motards, qu'ils soient jeunes ou moins jeunes.

FRANCESCO SCUDERI
PHOTOS STEPHEN CAILLET
AVEC LA PARTICIPATION DE SYLVIE MORIN,
SÉBASTIEN BERROYER ET ADEL EL AIEB

À l'épreuve du quotidien

Fazer

Sécurité et négligence

Rangement

Sous la selle la place disponible permet le transport d'une petite bombe de graisse pour la chaîne ou de gants de secours. Pour le transport d'un antiviol en « U », c'est râpé.

Réglages

Bonne résolution que la mise en place d'une vis de réglage de la précontrainte sur la suspension avant. Un ajustement plus efficace pour la tenue de route que l'usage d'une huile moins fluide.



Protection

Le garde-boue avant est trop court et ne protège pas assez le radiateur des projections. Un passage prolongé sur des gravillons et c'est la fuite d'eau. Économie de bout de ...plastique.

Sécurité

Voilà le bouton magique qui commande les feux de détresse. C'est un élément de sécurité qui devrait tout simplement se généraliser à l'ensemble des motos.

Transalp

Technologie et rusticité

Joint spi

Les soufflets de fourche se font rares de nos jours. Pourtant ils protègent efficacement les tubes et prolongent la durée de vie des joints spi.

Bouchon

Le bouchon de réservoir de la Transalp n'est pas monté sur charnière. De plus, à chaque plein d'essence, difficile de ne pas en mettre partout car le système de remplissage est mal conçu.



Antivol

Le système de protection contre le vol par clef codée est un plus offert par la Transalp. Attention à ne la pas perdre et à ne pas la tordre car l'acier n'est pas d'excellente qualité.

Gadin

En cas de chute à l'arrêt, les flancs du carénage sont très exposés. Particulièrement à gauche, côté béquille latérale. Un stationnement en descente sans vitesse enclenchée peut lui être fatal.

Bandit

Solutions et imperfections

Stabilité

Pas très facile la béquille centrale. La prise avec la main droite n'est pas évidente et l'effort à fournir au pied trop important. Mais au moins elle n'est pas proposée en option...

Soute

Le compartiment sous la selle permet le transport d'un antiviol en « U » ainsi que des bricoles. C'est celui qui offre le plus de possibilités parmi les quatre motos.



Télé-vision

Les rétroviseurs de la Bandit se détachent du tête de fourche et sont facilement repliables. Un avantage en stationnement ou en cas d'accrochage léger. Pour ne rien gâcher, ils sont efficaces.

Bagages

Il y a bien des crochets sur le dossier arrière pour arrimer des sandows. Mais leur efficacité est plus que discutable car trop proches de la selle, ils n'offrent pas une bonne tenue.

F 650 GS

Idées géniales et bévues

Essence

Le bouchon de remplissage d'essence sur le côté de la selle est tout simplement génial. Il évite d'en mettre partout et n'oblige pas à se contorsionner pour voir le niveau.

Poignées

Si par hasard votre derrière est, disons, un peu corpulent et que vous montez en passager sur une GS, sachez que la place des mains est... autour de la taille du conducteur ou de la conductrice!



Molette

Le réglage de la précontrainte de la suspension arrière ne nécessite ni outillage ni force d'haltérophile. Un petit tour de manège à gauche ou à droite, le verrou se charge de l'affaire.

Huile

Le réservoir d'huile, proche du guidon, n'oblige pas à se baisser pour le contrôle du niveau. Le bouchon de remplissage est très accessible. Ne fermant pas à clef, il peut donner des idées aux malintentionnés.

Fazer	Transalp	Bandit	F 650 GS
			
Pour	Pour	Pour	Pour
<ul style="list-style-type: none"> Punch moteur Freinage Prise en main facile 	<ul style="list-style-type: none"> Homogénéité et facilité Souplesse moteur Aptitude au voyage 	<ul style="list-style-type: none"> Véritable routière Duo Protection 	<ul style="list-style-type: none"> Souplesse moteur Tenue de route et confort Hauteur de selle
Contre	Contre	Contre	Contre
<ul style="list-style-type: none"> Prix en hausse Protection Délicate pour les débutants 	<ul style="list-style-type: none"> Hauteur selle Manque de caractère Centrale en option 	<ul style="list-style-type: none"> Moteur creux à bas régimes Pneu avant taille basse Béquille centrale difficile à mettre 	<ul style="list-style-type: none"> Prix Frein arrière avec ABS Poignées de maintien passager

Fiche technique

	Yamaha FZS 600 Fazer	Honda XL 650 V Transalp	Suzuki GSF 600 S Bandit	BMW F 650 GS
Moteur				
Type	4 cylindres en ligne refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 52° refroidi par eau 4T, 1 ACT, 3 soupapes par cylindre	4 cylindres en ligne refroidi par air et huile 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	monocylindre vertical refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (al. x cse)	599 cm ³ (62 x 49,6 mm)	647 cm ³ (79 x 66 mm)	599 cm ³ (62,6 x 48,7 mm)	652 cm ³ (100 x 83 mm)
Compression	12 à 1	9,2 à 1	11,3 à 1	11,5 à 1
Puissance maxi Ch (kW)*	95 (69,9) à 11 500 tr/min	55 (40,5) à 7 500 tr/min	78 (57,4) à 10 500 tr/min	50 (37) à 6 500 tr/min
Couple maxi m.kg (N.m)	6,2 (61) à 9 500 tr/min	5,1 (56,2) à 5 500 tr/min	6 (54) à 9 500 tr/min	6 (60) à 5 000 tr/min
Alimentation	4 carburateurs Ø 33 mm	2 carburateurs Ø 34 mm	4 carburateurs Ø 32 mm	injection électronique
Allumage	électronique	électronique	électronique	électronique
Démarreur	électrique uniquement	électrique uniquement	électrique uniquement	électrique uniquement
Transmission				
Embrayage	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile
Transmission finale	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne
Boîte de vitesses	6 rapports	5 rapports	6 rapports	5 rapports
Partie-cycle				
Cadre	double becau tubulaire en acier	simple berceau dédoublé tubes carrés en acier	double becau tubulaire en acier	simple berceau tubulaire
Chasse, angle de chasse	88 mm, 24°	120 mm, 28°	98 mm, 25°	113 mm, 29,2°
Empattement	1 415 mm	1 501 mm	1 440 mm	1 479 mm
Suspension Av	fourche Ø 41 mm, déb. 120 mm	fourche Ø 41 mm, déb. 200 mm	fourche Ø 41 mm, déb. 130 mm	fourche Ø 41 mm, déb. 170 mm
Réglages	précharge du ressort	aucun réglage.	aucun réglage.	aucun
Suspension Ar	monoamortisseur, déb. 120 mm	monoamortisseur, déb. 172 mm	monoamortisseur, déb. nc	monoamortisseur, déb. 165 mm
Réglages	précharge du ressort	précharge du ressort et compression	précharge du ressort et détente	précharge du ressort et détente.
Frein Av (étrier x pist.)	2 disques, Ø 298 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 256 mm (2 opp.)	2 disques, Ø 290 mm (4 opp.)	1 disque, Ø 300 mm (2 juxt.)
Frein Ar (étrier x pist.)	1 disque, Ø 245 mm (2 opp.)	1 disque, Ø 240 mm (1)	1 disque, Ø 240 mm (2 opp.)	1 disque, Ø 240 mm (1)
Pneu Av - Pneu Ar	110/70 x 17 - 160/60 x 17	90/90 x 21 - 120/90 x 17	120/60 x 17 - 160/60 x 17	100/90 x 190 - 130/80 x 17
Dimensions/Poids				
Longueur	2080 mm	2257 mm	2130 mm	2175 mm
Hauteur de selle	790 mm	843 mm	790 mm	780 mm (ou 820 ou 750 mm)
Garde au sol	130 mm	192 mm	130 mm	130 mm
Réservoir (réserve)	20 litres (3)	19 litres (3)	20 litres (3,5)	17,3 litres (4,5)
Poids à sec*	189 Kg	191 Kg	208 Kg	193 Kg (réservoir essence plein)
Coloris	noir/gris, or/noir, rouge/noir	rouge, noir,bleu	noir, rouge, bleu	bleu titane, rouge, mandarine
Garantie	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	1 an pièces et M.O.
Prix	45 990F (7 011 €)	48 600 F (7 468 €)	42 800 F (6 735 €)	46 900F (7 164 €)

* Données constructeur

Le prix des pièces détachées

	Fazer	Transalp	Bandit	F 650 GS
PRIX DE LA CASSE (en francs)				
Jante avant	2 687	1 547	2 398	3 851
Garde boue avant	423	662	628	554
Tube de fourche	679	721	1 094	1 269
Roulements de direction	637	124	336	nc
Té de fourche supérieur	578	1 233	946	1 266
Té de fourche inférieur	999	1 946	1 409	1 179
Guidon ou demi guidon	592	267	401	409
Maitre cyl. frein avant	930	1 425	829	nc
Lévier d'embrayage	86	92	117	nc
Lévier de frein avant	215	92	306	183
Rétroviseur complet	460	166	329	185
Clignotant complet	138	367	180	120
Optique de phare complet	1 996	2 181	1 624	810
Bulle de carénage	612	1 177	759	129
Flanc de carénage	-	676	919	704
Carénage complet	1 824	nc	2 471	nc
Pédale de frein arrière	198	285	398	nc
Sélecteur	323	180	236	208
Repose pied conducteur	312	67	163	101
Réservoir d'essence	3 570	4 740	3 464	1 279
Selle	1 061	2 215	1 610	942
Boîtier allumage élect.	3 577	3 503	3 118	3 025
Piston, segment, axe	990	681	613	1 237
PRIX DE L'USURE				
Silencieux d'échappement	3 447	1 996	3 616	1 493
Jeu de plaquettes Av	261	265	208	293
Filtre à huile	90	77	49	72
Filtre à air	217	461	91	89
Amortisseur	3 119	3 767	3 118	3 691
Disques d'embrayage	1 027	390	243	nc
Kit chaîne	950	nc	1 343	1 057

L'assurance

Ce tableau ne prétend pas donner à chacun le tarif qu'il paierait. Mais, au travers d'un cas toujours identique, il donne une échelle de valeurs et permet de comparer le coût de l'assurance pour toutes les motos essayées par Moto Magazine. Le premier chiffre correspond à la garantie minimale obligatoire : responsabilité civile (RC) + protection juridique/assistance (PJA) + corporelle conducteur (CC), le second, aux mêmes garanties + vol/incendie (V/I). Ces prix sont donnés pour un conducteur ayant un coefficient de réduction/majoration moto de 0,80 (bonus de 20 %).

Moto	Fazer	Transalp	Bandit	F 650 GS
Ville	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes
RC + PJA + CC	3 414 F/2 299 F	2 345 F/1 588 F	3 414 F/2 299 F	2 345 F/1 588 F
Idem + V/I	5 238 F/3 518 F	4 169 F/2 808 F	4 891 F/3 287 F	3 822 F/2 577 F

A la pompe

	Fazer	Transalp	Bandit	F 650 GS
Autoroute	8 l	9 l	8,6 l	6,6 l
Mini	5,9 l	6,9 l	6,2 l	5,2 l
Moyenne	7 l	7,1 l	6,6 l	5,4 l
Autonomie	245 km	225 km	235 km	235 km
Réserve	+ 45 km	+ 40 km	+ 70 km	+ 80 km

Commentaire

Accessibles à l'achat, ces motos sont dans l'ensemble bien moins onéreuses à entretenir que les sportives. Côté pièces d'usure, BMW et Suzuki se détachent avec un prix plancher pour les deux filtres. Le filtre à air de la Transalp, lui, coûte 461 F, soit cinq fois celui de la GS! Sur l'épineux souci de la casse, mieux vaut éviter d'éclater la roue avant de la BMW (3 851 F), cabosser le réservoir à essence de la Transalp (4 740 F) ou encore tordre le guidon de la Fazer (592 F). Au chapitre de l'assurance, la BMW enfonce le clou.



▲ À la ferme des Zamboni, à Labaurette (82), il y a le gîte, la bonne bouffe et plein de chaleur. Une bonne partie de la famille n'a pas hésité à jouer au passager pour la bonne cause... certaines s'en rappellent encore!

MOTO magazine

N°167 - MAI 2000 - 25F

EXCLUSIF
SONDAGE CSA-MOTO MAGAZINE
LES FRANÇAIS
JUGENT LA MOTO



Les 600 *Comparatif trails et routières* du bonheur

- Honda XL 650 V Transalp
- Yamaha FZS 600 Fazer
- BMW F 650 GS
- Suzuki GSF 600 S Bandit

Occasion



**Honda 1500
Gold Wing**

Conso

**14 BAGAGES
SOUPLES
À L'ESSAI**
Sacoches de réservoir
sacs de selle
et cavalières

Nouveauté



Triumph 600 TT

LES ÉDITIONS DE LA FFMC - MENSUEL N°167 - PRIX : 25 FF A.G.R.
35 FF - Belgique 150 FB - Espagne 600 PTAS - Italie 9 000 LIREs - Portugal
cont. 1040 Esc - Suisse 7,60 FS - Sénégal, Gabon 2500 F CFA Cameroun, Côte
d'Ivoire 2800 F CFA - Maroc 40 DH - Canada 7,50 \$C ISSN: 1157-4437

Match customs 125 : Yamaha Dragstar contre Honda Shadow

M 2812 - 167 - 25,00 F

Sommaire

Courrier des lecteurs et grimaces P. 8
Appel de phare P. 12

ENQUÊTE

SONDAGE Comment les Français perçoivent les motards P. 28

ESSAIS

RODAGE Des européennes tous azimuts et un side-car
Triumph 600 TT - Ducati 748 R - Piaggio 125 Super LX
Yamaha FZS 600 Fazer - Produc'side Speed R P. 36

MATCH 125 CM³ Deux customs pour la ville
Honda Shadow contre Yamaha Dragstar P. 46

COMPARATIF MOYENNES CYLINDRÉES L'empire du milieu
BMW F 650 GS - Honda XL 650 V Transalp
Suzuki GSF 600 S Bandit - Yamaha FZS 600 Fazer P. 50

NOSTALGIE

SUZUKI 750 GT « LE MANS » Le Japon se jette à l'eau P. 62

OCCASION DU MOIS

HONDA GL 1500 Gold Wing Convoi exceptionnel P. 66

UN MILLION DE CONSOMOTARDS

BAGAGERIE SOUPLE L'affaire est dans le sac
14 sacoches de réservoir, cavalières et sac de selle à l'épreuve de la route P. 72

ÉCHAPPEMENTS POUR YAMAHA 600 DIVERSION Choisir le bon pot P. 84

MÉCANIQUE

TENUE DE ROUTE Lâcher le guidon... sans danger P. 96

REPORTAGE

25^E ENDURO DU TOUQUET Un poireau dans le sable P. 100

ET TOUJOURS

Infos FFMC Prix de la colère et financement de la fédération P. 106

En bref dans les régions Drôles d'engins au salon de Lyon P. 110

Agenda Les premiers rendez-vous ensoleillés des moto-clubs P. 114

Assurance, juridique et sécurité Préjudices liés à un matériel défectueux P. 118

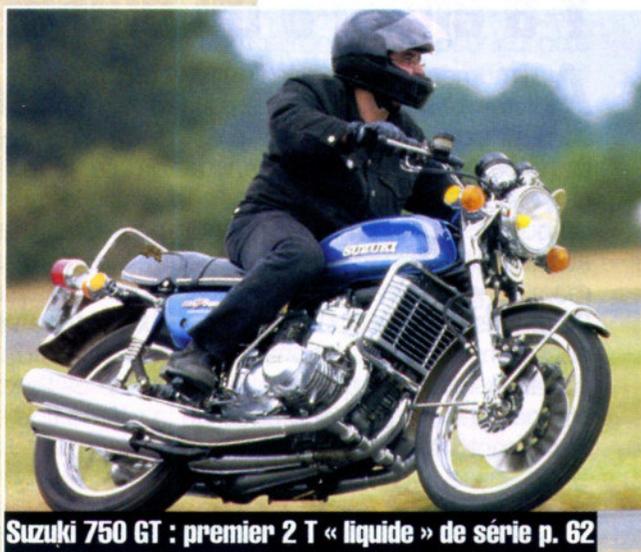
Prix du neuf et cote de l'occasion Être averti pour acheter ou vendre P. 122

Petites annonces couleur Treize pages de bonnes affaires P. 125

Pttituc De Paris-Dakar à Pas Dak P. 145



Trails et routières 600-650 cuvée 2000 P. 50



Suzuki 750 GT : premier 2 T « liquide » de série p. 62



La Yamaha 600 Diversion a du pot P. 84



Au Touquet sur les traces d'un anonyme P. 100

Tout Moto Mag
en ligne

<http://www.motomag.com>
pour tout savoir sur la moto

Ce numéro comporte
un encart central Passion Mutuelle
pour les seuls abonnés sociétaires
et un encart abonnement de 4 pages
réservé au kiosque entre
les pages 66 et 83.

En ligne sur www.motomag.com

Kawasaki ZX-12 R - Ducati 748 R - Triumph 600 TT - Piaggio 125 Super LX
Ducati 748 R - Voxan 1000 Café Racer
et le son des échappements testés dans la rubrique Consomotards