



La beauté extérieure

Le look reste et restera toujours une affaire de goût, mais faut avouer qu'elle est plutôt sympa. La finition d'éléments comme le magnifique bras oscillant ou le compteur très complet avec même l'affichage de la vitesse engagée, est des plus réussis.

L'embrayage est à câble et le levier est non réglable contrairement au levier de frein qui, lui, trouve 5 crans de réglage. La GSR possède un contacteur à clé codée, séparé du tableau de bord.

Les plus

La prise en mains
Le moteur (ouaahouuu !)
Le look

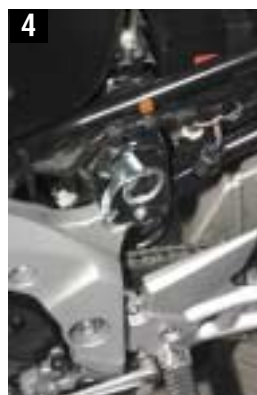


Les moins

Suspension arrière un peu sèche
Contenance du réservoir
Frein arrière



**Attention sur route dégradée !
J'ai trouvé les suspensions arrières un peu sèches et l'ensemble un peu moins précis.**



1. Le bras oscillant en alu confère une bonne rigueur à ce roadster sportif.
2. Emplacement pour l'antivol sous la selle
3. Le compteur complet
4. La sacoche à outils dans son logement latéral.
5. Séduisant l'arrière de la belle.

**BRAVO !
Pour les clignotants avant intégrés et les feux arrières à diodes qui se trouvent près des doubles sorties d'échappement.**

Faire un essai pendant le mois de Janvier n'est pas toujours évident. Ça glisse, il fait froid, pis la nuit tombe vite. Il est 14h30 quand le chef mécano de Suzuki France met la moto sur la béquille latérale et démarre, histoire de faire chauffer le berlingot.

« Fais attention au freinage, ça pince fort ! » Me dit-il avec un sourire non dissimulé.

Avec des étriers 4 pistons et des disques de 310 mm, le contraire m'eût étonné ! Après un rapide tour du proprio, je m'installe. J'ai l'impression d'être assis sur un sanglier.

Avec son réservoir plutôt large pour seulement 16,5 l de contenance, les jambes se retrouvent légèrement écartées. Les petits gabarits (1,68m) trouveront le sol car sa hauteur de selle n'est « que » de 78 cm.

La position de conduite vous tombe tout naturellement sous les mains. J'enclenche la première et me voilà parti ! Notre GSR est trapue comme un sanglier mais possède des pattes de guépard !

Effectivement le moteur n'est pas là pour faire de la figuration. Zone rouge à 14000 tr/mm ! Les montées rageuses dans les tours vous feront vite comprendre qu'elle ne plaisante pas avec la poignée droite.

Moteur pointu ?

Nous voilà sur l'autoroute, faut bien tester, alors j'ai tiré un peu les rapports histoire de m'arracher la tête et de m'agrandir les bras (10 cm j'suis sur !) Aucune protection, un roadster pur et dur ! Faut dire aussi qu'elle possède le bloc moteur de la GSXR 600 modèle 2005, une sauvage, j'vous dis ! Une énervée ! Voire brutale !

SES RIVALES

Yamaha FZ6 : 6 799 €



Honda CB 600 F : 7 300 €



Kawasaki Z 750 : 7 399 €



Elle commence sérieusement à hurler dès les 8000 tr/mm pour aller jusqu'à la zone rouge. Vous atteignez les limitations de vitesse aussi vite qu'un missile cherchant sa proie.

La sonorité de ses échappements (très beaux d'ailleurs) et du moteur vous envoûtent. Vous en redemandez encore. Y'a pas à dire, ce 4 cylindres c'est de la balle ! Vous allez me dire mais en ville cela doit être l'enfer... Que nenni mon brave, que nenni... En 3^e à 2500 tr/mm elle ne cogne pas, ne broute pas, merci l'injection.

Je ne dis pas qu'elle repart avec un couple de camion mais elle s'en sort plutôt bien et s'en est même surprenant. La boîte est douce et précise.

Le rayon de braquage n'est pas des plus performant mais son confort de selle (note : 7 sur 10) vous fera oublier les minutes de galère entre les voitures. Des fourmillements dans les doigts à partir de 130 km/h et les rétros ne vous serviront plus à grand-chose dès que vous atteignez cette vitesse, c'est flou de chez flou.

Le plaisir des p'tites routes

Alors là, vous allez vous régaler grâce à un train avant très précis. Avec ses 2090 mm de longueur et sa chasse de 104 mm son terrain de jeu se trouve sur les nationales ou les départementales qui se tortillent dans tous les sens.

Avec ses 184 kg à vide la belle à la souplesse d'une gazelle (je sais, on reste dans la faune aujourd'hui !)

Elle se manie aussi facilement qu'un vélo, la nervosité de son moteur liée à une partie cycle rigoureuse en font un outil pour les petites arsouilles.

Pour conclure

Moto facile de prise en mains qui surprendra par son caractère très pointu tout en restant « docile » à bas régime. Elle n'est pas faite pour les débutants mais peut-être bridée en 34 ch sans que cela ne coûte au client.

Si vous aimez les motos à caractère trempé et sportif, elle vous enchantera. N'oubliez pas, ce n'est qu'un roadster, le duo est possible mais vous ne ferez pas Paris-Marseille d'une traite.

Au tarif de 6 899 €, elle devrait vite, mais alors très vite, monter tout en haut des marches tant convoitées par la concurrence.

FICHE TECHNIQUE

SUZUKI 600 GSR

Moteur

4 cylindres en ligne, 4 temps refroidi par eau

Cylindrée 599,4 cm³

Puissance 98 ch à 12000 tr/mm

Alimentation injection

Boîte 6 rapports

Transmission par chaîne

Réservoir 16,5 litres

Hauteur de selle 785 mm

Poids à sec 183 kg