

Suzuki 250 RGV/GSX - R 750

Ces deux « scoops » révélés par nos confrères japonais n'en sont pour l'instant qu'au stade du dessin. En ce qui concerne la 250 cm³, elle viendrait prêter main-forte à la nouvelle 250 GSX-R et GF 250 S qui héritent du 4 cylindres en ligne. A titre indicatif, la première nommée est équipée d'un carénage intégral, d'un double optique façon FZR, et d'un 4 en 1. La puissance maxi de cette mécanique est de 45 ch à 18000 tr/mn, elle abat le 400 m D.A. en 13 s. juste, la vitesse maxi étant de 198 km/h. Cette RGV comme ses initiales l'indiquent, héritent d'un nouveau bicylindre en V, qui fait d'elle la concurrente directe de la Honda NSR 250 R. La seconde grosse nouveauté prend la forme d'un tout nouveau cadre – ressemblant beaucoup au Deltabox – assez proche de celui de la 400 GSX-R. La question est alors de savoir si cette nouveauté équipera d'autres cylindres. Si oui, on peut s'attendre à ne plus reconnaître les grosses cylindrées à venir. Qu'il s'agisse d'une éventuelle 600 cm³, et à plus forte raison de la 750 GSX-R...

A priori, la seconde nouveauté imaginée par le dessinateur japonais ne nous donne pas vraiment raison. Cette 750 GSX-R n'est qu'une évolution du modèle présenté en 1984. L'architecture de la machine est inchangée. Seule la partie arrière du carénage est redessinée, plus arrondie, elle est aussi plus enveloppante. Les optiques reçoivent une bulle en plexiglas. Ce qui améliore un tant soit peu le look sans nuire à l'aérodynamisme. Avis tout à fait personnel, il serait souhaitable que les ingénieurs de chez Suzuki se penchent sur le cas de cette 750 quelque peu délaissée par rapport aux petites et moyennes cylindrées de la marque. L'exclusivité de son style, et ce qui en résulte, ressemble de plus en plus à un ghetto.

Yamaha FZR 750 R/SRX 600

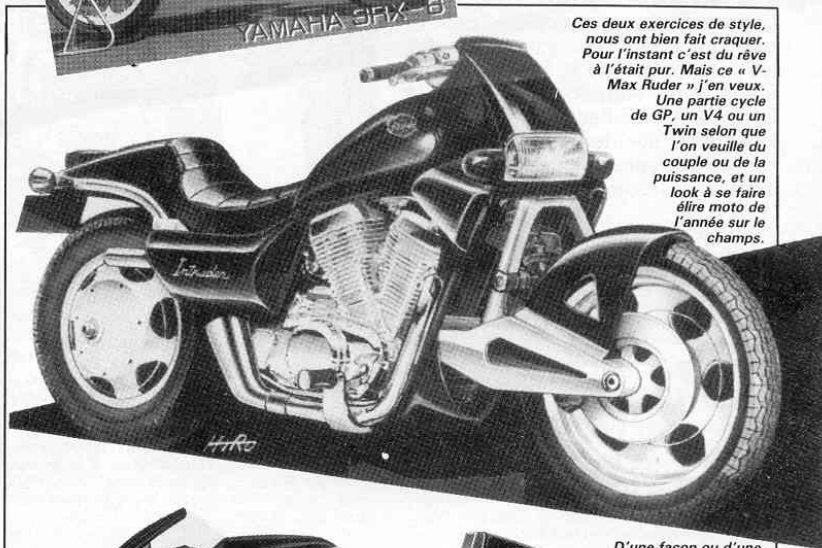
Une dizaine d'exemplaires de FZ 750 R seront importées en France à destination des amateurs désireux de s'aligner au départ des courses d'endurance. Sous l'habillage et dans la partie-cycle de la FZR 1000, on retrouve le moteur de la 750, qui pour l'occasion pourra recevoir deux kits de préparation.

Petit coup de cœur au passage pour la SRX 600 qui reçoit pas mal de modifications. Notamment l'adaptation d'une roue de 16 à l'avant et de nouvelles jantes à trois branches. Le simple disque avant est emprunté à la TZR 250 (Ø 320 mm, étrier 4 pistons). Par rapport au modèle importé en France, on note la présence d'un petit radiateur d'huile (sur la 600) et d'amortisseurs à gaz. Au demeurant ces deux éléments équipaient les modèles de pré-série. Ils n'ont pas été retenus sur les modèles importés en France pour des raisons de coût. Nous aimerions bien que cette nouvelle SRX figure en bonne place au futur salon de la moto de cette année.

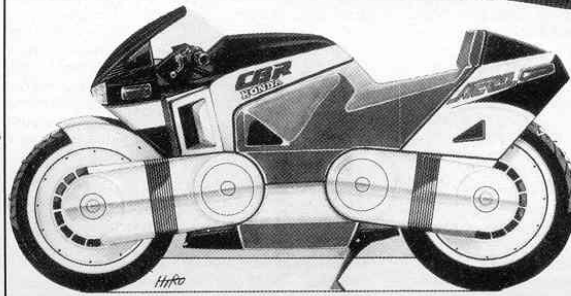
Selon un avis autorisé, la 750 FZR sera commercialisée en Europe en 1988. Le 4-cylindres, 20 soupapes héritant d'une injection dont on peut supposer qu'elle ne fera qu'accroître le caractère de ce sublime moteur.



Voici donc la nouvelle 600 SRX. Si le gromono ne bouge pas, la partie cycle et le freinage sont tout nouveaux. Viendra, viendra pas ? Si seulement les ventes pouvaient suivre... Nous, d'ores et déjà on vote pour. La SRX façon racing, à gauche tape le 210 chrono ! Alors cela vous donne des idées ? (Photos Auto-By).



Ces deux exercices de style, nous ont bien fait craquer. Pour l'instant c'est du rêve à l'état pur. Mais ce « V-Max Ruder » j'en veux. Une partie cycle de GP, un V4 ou un Twin selon que l'on veuille du couple ou de la puissance, et un look à se faire élire moto de l'année sur le champs.



D'une façon ou d'une autre il fallait que l'on vienne un jour. Voici, la 500 CBR « Two Wheel Drive »... Je vous laisse apprécier le look dans la pure inspiration Elf 3. Pour entraîner les deux roues motrices à voiles pleines ? Chaines ou courroies ? Ça ne doit pas être simple sous le carénage. Mais le Saké comme le Beaujolais aide à avoir des idées...