



GSF 650s BANDIT ABS

Un des agacements de l'ancienne Bandit 600 était que son caractère se manifestait exclusivement haut dans les tours. Les ingénieurs nippons, profitant d'un reliftage pour que leur roadster se distingue encore dans les ventes de demain, ont augmenté la cylindrée en accentuant l'alésage de trois millimètres. Avec quelque cinquante centimètres cubes de plus, des pistons plus légers, des cylindres sans chemises à traitement céramique, un revêtement antifric-tion des segments, une levée des soupapes plus faible, une refonte des chambres de combustion et un diagramme de distribution facilitant le remplissage à bas régime, vous disposerez, avec ce moteur à refroidissement air-huile, de reprises dès deux à trois mille tours, des montées en régime progressives jusqu'à douze mille. Sans oublier que les longévité et fiabilité du bloc sont préservées.

Toujours alimentés par des carburateurs, les quatre cylindres répondent immédiatement, sans temporisation. La poussée reste continue en montant dans les tours et le recours à la boîte de vitesse devient inutile en conduite

coulée. Par contre, elle montrera sa douceur d'utilisation et son efficacité lorsque vous choisirez l'arsouille comme compagne. Les ingénieurs ont également apporté toute leur attention à éliminer, avec succès, les vibrations. Aujourd'hui, la GSF 650 est une moto polyvalente, agile, stable en même temps qu'elle respecte les normes Euro2 grâce au catalyseur d'oxydation dans l'échappement.

Capable d'adopter un comportement rageur et vivace, la Bandit 650 se plaît aussi jouer les grandes routières à l'occasion. Elle soutiendra de bonnes moyennes sur autoroute et les vingt litres du réservoir assureront aisément trois cents kilomètres d'autonomie. La réserve de quatre litres et demi, annoncée au tableau de bord, permet de franchir cinquante kilomètres allègrement. Le passager, pour autant qu'il ait les jambes souples, sera perché haut sur sa selle, calé par des pose-pieds ténus. Sinon, quelques sandows arrimeront les bagages aux ancrages. Les tiges des rétroviseurs, sans aucune vibration, pourraient être un rien plus longues pour contourner les



Prix du modèle testé : **6.500** euro
 Autonomie : **20** litres = **320** km
 Couple maxi : **66** Nm à **7.500** tr/min
 Puissance maxi à : **10.000** tr/min
 Pds : **204** kg P/Pds : **279,41** kW/T

épaules et démasquer les véhicules suiveurs. Les phares sont puissants et bien orientés.

La fourche avant a gagné en rigueur grâce à de nouveaux ressorts et un réglage de la précharge à huit positions. La météo clémente de ce mois de septembre nous a permis d'évaluer la précision de la tenue de route sur les bitumes couverts de rosée. Au freinage, la moto reste stable. La progressivité est de mise confirmée par l'ABS. Le ralentisseur arrière est idéal pour asseoir la machine dans les virages abordés de façon optimiste.

La Bandit se démarque par son rapport prix/prestation et la simplicité de sa mécanique qui fait appel à des techniques connues et maîtrisées. De nombreux motards entretiennent eux-mêmes leur Bandit ? Le cadre, un double berceau rigide, accepte les roulettes de protection du moteur en cas de chute. La béquille centrale est étonnante sur une machine commercialisée à ce niveau de prix. La hauteur de la selle est ajustable en trois positions de

770 à 790 millimètres. Une façon de trouver, à l'arrêt, la bonne assise pour poser les pieds à plat. Le compteur se divise en deux zones. Celle du compte-tours analogique et l'autre digitale, reprenant le totaliseur, les deux partiels, la montre, la jauge d'essence, la tachymètre à grands chiffres. Un petit coffre sous la selle accueille le cadenas en U et un pantalon de pluie.

La GSF Bandit 650 est une moto idéale pour découvrir le monde de la bécane de moyenne cylindrée. Le pilote se sentira rapidement en confiance grâce au large guidon, à la légèreté, la fiabilité et les réactions saines de sa monture. Au quotidien, elle se révèle facile à utiliser. Elle autorise aussi des escapades en duo pour autant que les bagages fussent acheminés préalablement. Elle se montre neutre dans son comportement et les virages s'enchaînent sans effort.

Enfin, Suzuki a développé une gamme d'accessoires typés Bandit : top cases, bulles, valises latérales, sacoches, pare-cylindres, protections de réservoir, etc.

