

17 F - Nº1072 - 4 février 1993

Rikiki
Kawasa Kimaousse
kosto
Contact

Sport
Les 18
champions
du monde
français

Service

guide d'achat : les sacochesréservoir

Nouveauté Harley superbike



Premier

essai

BMW R 1100 RS Une différence payante contact
Suzuki GSX
400 Bandit



SUISSE 5.30 FS CANADA 5,25 S- COTE D'IVOIRE 1185 CFA BELGIQUE 121FB ANTILLES REUNION GUYANE 25 50 FF

## ESSAD Prise de contact Suzuki 400 E

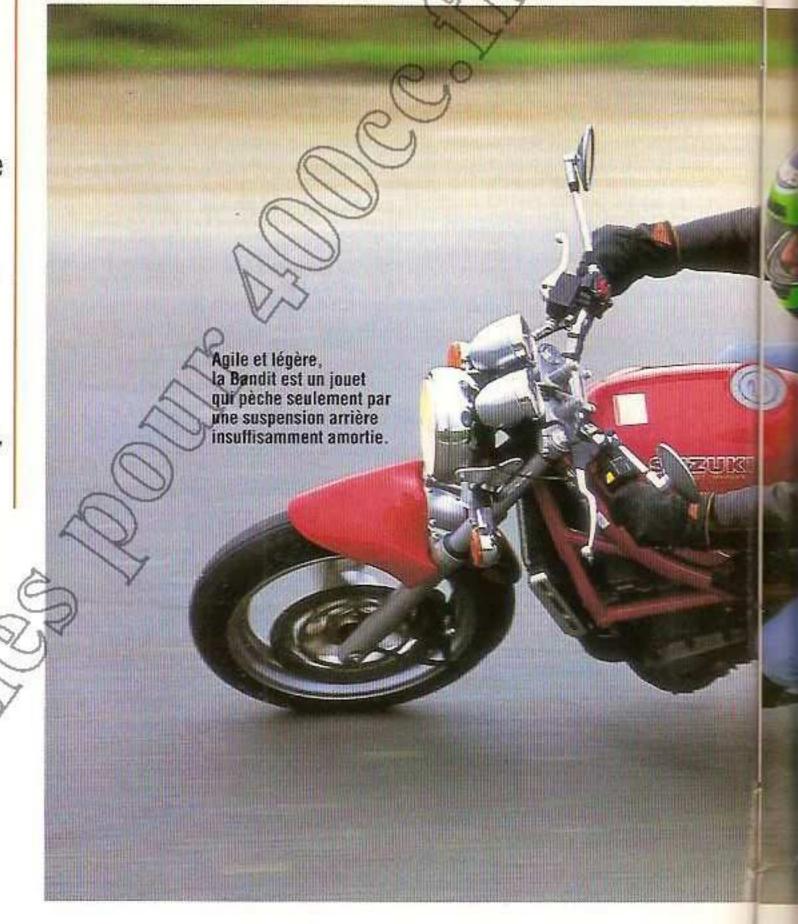
# Bandit de gran

- Explosif, le tempérament moteur est doublé d'une sensible amélioration de la souplesse
- Ludique, la partie-cycle
- Raisonnable, le prix de 31 675 F la rend très accessible

Par Laurent Cochet, photos Micou Montange.

son apparition en 1990, la Suzuki 400 Bandit avait séduité par son look et ses qualités dynamiques, mais laissé quelques interrogations quant à sa place sur un marché français davantage tourné vers les cylindrées majeures. Une prise de contact, un essai complet et, fante de véritable concurrente, on n'allait plus beaucoup entendre parler d'elle. Depuis, etle a parcouru son petit bonhomme de chemin et s'est discrètement dirigoe vers ce que l'on peut appeler, a son niveau, un succes: onviron 600 machines vendues en 1991 puis en 1992. Excusez du peu mais, en 1991, la seconde 400 la plus vendue était la sportive Kawasaki ZXR 4 avec 256 exemplaires.

Les raisons d'une telle réussite ne sautent toutefois pas immédiatement aux yeux car il est vrai que, dans la vitrine d'un concessionnaire, la Bandit peut laisser quelque peu per-



plexe. On se sent irrésistiblement attiré par son côté "petit bolide" au moteur performant (zone rouge à 13 000 tr/mn) mais on ressent néanmoins le désagréable sentiment de ne pas devoir craquer devant ce qui pourrait rapidement se révéler être un caprice. Un caprice parce que la Bandit est une petite machine au comportement pointu et au confort plutôt réduit. Oui mais voilà, une fois au guidon de la bête, certains souvenirs resurgissent et on commence à comprendre tout à coup ce qui peut bien attirer le motard à elle.

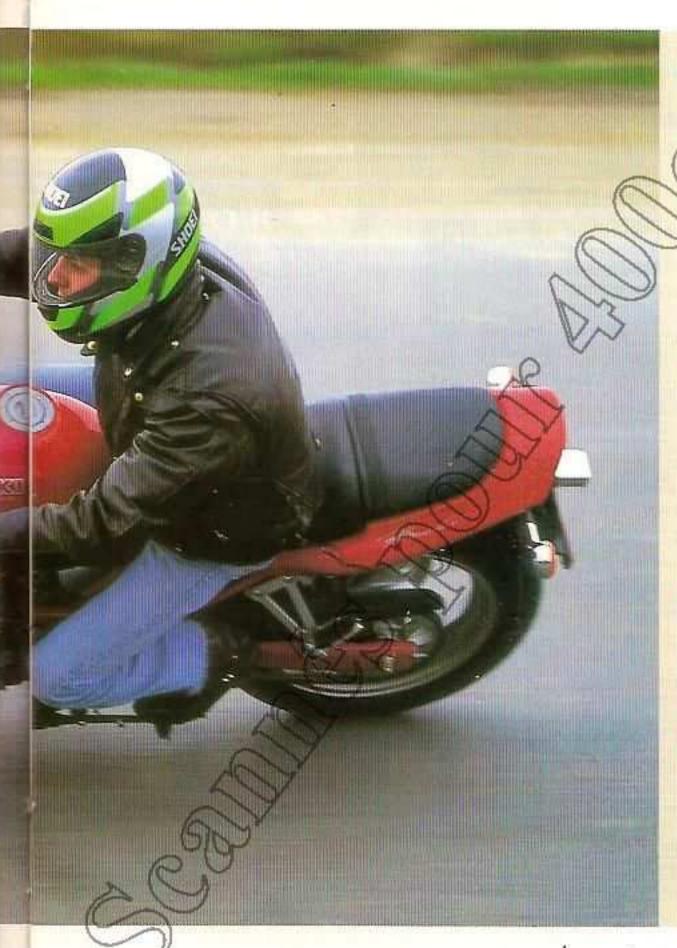
#### L'école de la moto

Des souvenirs vieux comme l'achat de ma première moto, une Yamaha 350 RDLC. C'est bien beau de passer son permis sur une Suzuki 550 GSX en n'ayant d'yeur que pour les GSX-R et au 550 RG mais

## **Bandit**

# nds chemins



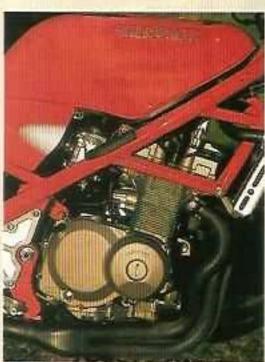


### Moteur Ce qui a changé

Bandit 93 au manque de puissance à bas et moyen régimes de l'ancien modèle.

Les moyens: le diagramme de distribution des arbres à cames a été modifié ainsi que la courbe d'allumage. Ajoutez-y un nouveau réglage de la carburation, une démultiplication rallongée avec un rapport de sixième plus long, une dent en moins à la couronne, et l'affaire est conclue.

Le résultat : il n'est pas parlant car la puissance maxi est toujours de 50 chevaux, même si elle est aujourd'hui obtenue à 11 000 tr/mn, soit 400 tr/mn plus haut que sur l'ancien modèle. De même, la valeur de couple maxi reste sensiblement identique à celle de l'ancien modèle. En revanche, sans représenter un changement radical, le résultat pratique est, lui, sensible avec davantage de souplesse et des reprises en amélioration.



Pour lui donner un peu plus de pêche à bas régime. Suzuki a modifié des réglages moteur et de carburation de sa 400 Bandit. A l'usage, on constate que l'on fait moins cirer Lembrayage quand les feux passent au vert...

ça laisse forcément des séquelles. Alors, une fois venu le temps du papier rose en poche et celui de choisir son destrier, il s'agit de faire la juste moyenne entre la passion dévorante, l'envie de performances, des économies autour de 30 000 F, une assurance pas trop chère (moins de 400 cm³), etc. Pas facile et pourtant, à l'époque, il y avait la 350 RDLC: 63 chevaux dans sa version la plus aboutie, le plaisir d'un bouilleur qui prend des tours, le tout pour à peu près 28 000 F. Eh bien aujourd'hui, il y a la 400 Bandit; un true qui

flatte l'égo avec son look de "café racer", qui vous colle régulièrement l'araignée au plafond moyennant 31 675 F, qui prend plus de 200 km/h au compteur "gazafond", qui s'assure sans subir un interrogatoire "descente de police" et qui, somme toute, ne demande

pas d'attention particulière quant à son entretien.

#### Une souplesse en progrès

Et en prime pour l'année 1993, Suzuki s'est attaquée à son talon d'Achille, à savoir son manque de puissance à bas >

#### premier contact Suzuki 400 Bandit

▶ et moyen régimes. Si on est encore loin de la surprenante disponibilité de la Yamaha FZR 400, les quelques modifications internes apportées à la Bandit ont suffit à lui offrir un minimum de savoir-vivre. Reste que le résultat pratique de ces améliorations n'est pas immédiatement sensible car on a plutôt tendance à utiliser la plage de régimes où le moteur se sent le plus à l'aise, à savoir entre 8000 et 12 500 tr/mn. Néanmoins, lorsque le rythme s'assagit (ce qui est plutôt difficile tant le moteur est plein de vie dans les régimes précités),

on s'aperçoit que la moto évolue avec davantage d'aisance dans une plage intermédiaire allant de 6000 à 8000 tr/mn. Un petit bonus qui vous permettra d'attaquer sereinement les grands axes routiers. De plus, il n'est plus nécessaire de faire cirer l'embrayage pour pouvoir

s'extraire sereinement du flot de circulation à un feu vert. Et enfin, la Suzuki fait preuve de bonne volonté dès 4000 tr/mn sur les deux derniers rapports et à partir de 3000 tr/mn sur les autres. En revanche, sous ce régime, la Bandit se montre toujours aussi peu coopérative.

Ces quelques améliorations rendent encore plus agréable une machine qui fait déjà tout pour faciliter la vie. Sa très faible hauteur de sclle (750 mm), son poids plume M65 kg), son guidon qui vous tend les branches et sa direction neutre rendent sa prise en main très aisée et font de la Bandit un outil idéal pour la ville et les petites routes. Des qualités dynamiques qui collent d'ailleurs parfaitement au tempérament moteur.

#### Si tout était

à refaire... En fait, pour compléter cet ensemble extrêmement amusant, on aimerait juste une boîte un poil plus rapide, un rayon de braquage digne de ce nom et un peu plus de place pour caser ses genoux sans se heurter au cadre. Ah, et puis j'allais oublier le principal, une suspension arrière mieux amortie, moins sèche. En effet, sur route déformée et à allure rapide, les piètres qualités de cet élément téléphonent à la direction certains effets de style pas vraiment désirés. Le train avant se fait très léger, montre une certaine propension au guidonnage et la stabilité à haute vitesse s'en trouve quelque peu altérée. Mais peu importe, car finalement ma RDLC n'était pas non plus ce qu'on pourrait appeler un rail. Et puis, si aujourd'hui tout était à refaire, ce serait une Bandit pour toutes les sensations fortes qu'elle sait procurer et qui la rapprochent tellement d'une sportive, ou tout simplement du fun que beaucoup d'entre vous attendent

de la moto.



# Carnet de bord

#### Suzuki 400 Bandit

#### A RETENIR

Malgré une cylindrée peu répandue, la Bandit a su séduire par son côté rebelle grâce à une partie-cycle et un moteur extrêmement vifs et ludiques. Elle possède le peps recherché par nombre de jeunes motards en quête d'une première monture passion. Son autre atout de taille reste son prix qui la place bien à côté de la Kawasaki 550 Zéphyr au comportement dynamique très proche et à petite distance de la Diversion plus réfléchie. Un petit comparo en vue ?



#### Esthétique

Avec son châssis et son cadre un peu rétro, la Bandit est une grande séductrice.

#### Améliorations moteur

Elle se montre plus souple et garde son brio à hauts régimes.

#### Agilité

Sa direction vive et précise en fait un véritable jouet.

#### · Prix

Une qualité qui a très certainement contribué à ce mini-succès.

## 0

#### Suspension arrière

Très mauvais amortisseur.

# Tendance au guidennage Conséquence directe de la médiocre suspen-

sion arrière.

Position de conduite et protection
Genoux en contact permanent avec le cadre et sévère-

#### ment à l'air . • Rayon de braquage

Beaucoup trop grand pour une moto taillée pour la ville.

#### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

The state of the s	
Modèle .	Bandit 400
Prix clès en main	31 675 F
Coloris	rouge, vert
Disponibilité	immédiate
Garantie	1 an (pièces et M.O.), km illimité
Importateur	Suzuki France, tél. (1) 34 82 14 00
Essais précédents	MJ nº 948 et 963



