

PRISE DE CONTACT SUZUKI 250 RGV

LA DIFFERENCE EST A

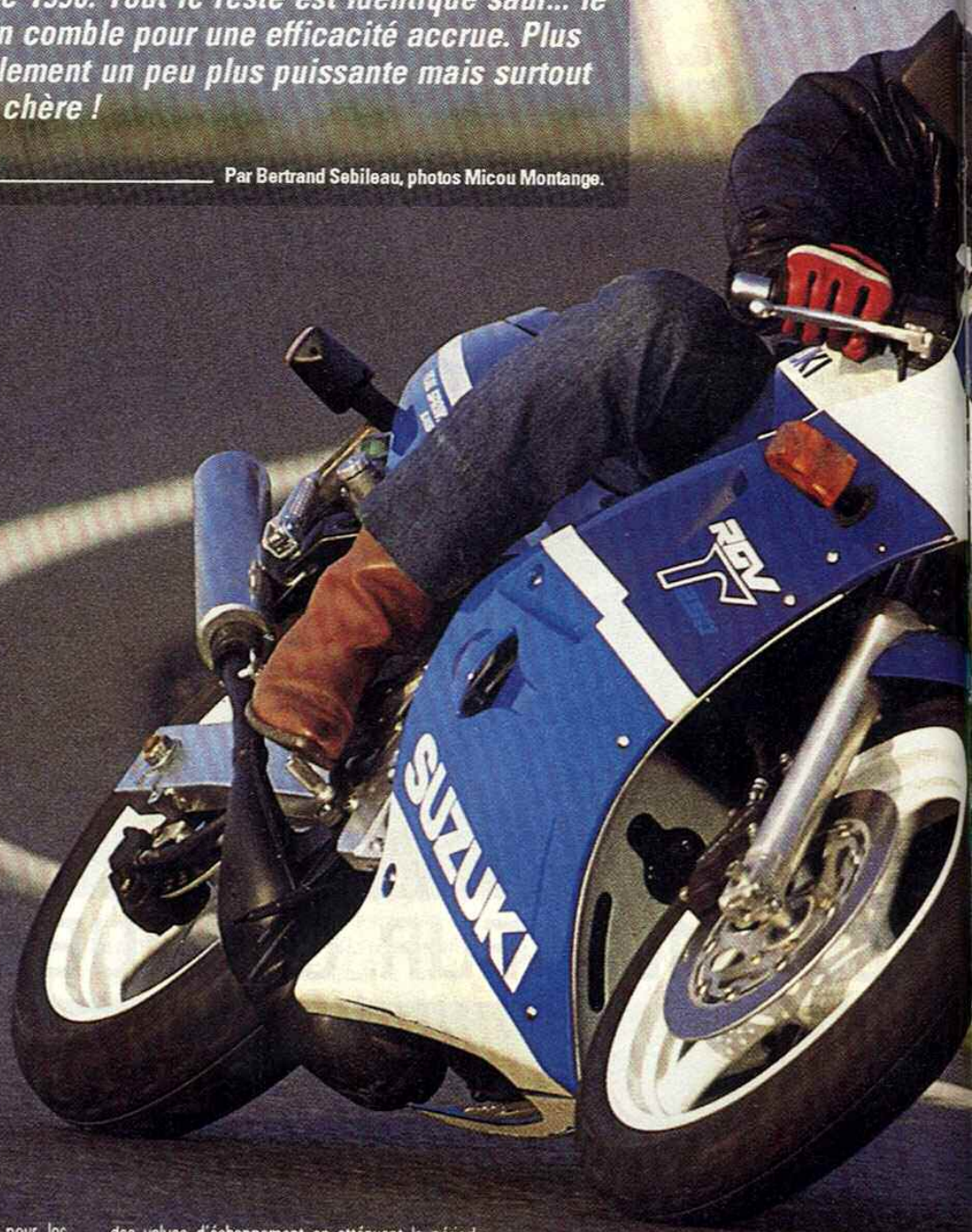
De l'extérieur, seule la bonbonne séparée du nouvel amortisseur trahit la RGV millésime 1990. Tout le reste est identique sauf... le moteur revu de fond en comble pour une efficacité accrue. Plus facile, la RGV est également un peu plus puissante mais surtout plus linéaire et... plus chère !

Par Bertrand Sebilleau, photos Micou Montange.

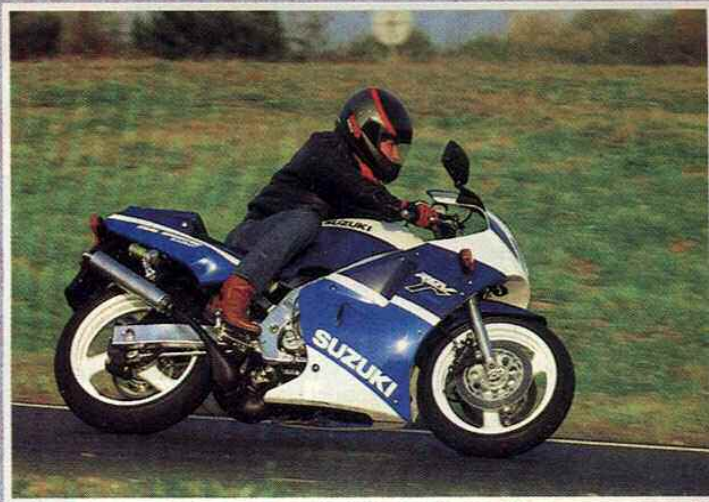
Toujours aussi plaisante, vive et nerveuse, la RGV 1990 se bonifie sur le plan mécanique. De nombreuses modifications apportent un surcroît de couple principalement à mi-régime et gomme la période creuse qui précède l'ouverture des valves d'échappement.

En son temps, Yamaha avait opté pour les mêmes choix sur la RD 350 LC 4LO parue en 1980 (eh oui, dix ans déjà pour la machine symbole de la renaissance du deux-temps sportif !). Violente et canonesque, elle avait laissé une partie de son tempérament au vestiaire en gagnant en efficacité avec le modèle 1981. Suzuki reprend la même démarche et tempère l'arrivée brutale des chevaux à l'ouverture

des valves d'échappement en atténuant la période creuse qui précède cette phase. Malgré tout, et contrairement à la RDLC 1981, la RGV conserve son tempérament rageur mais gagne en agrément. C'est un travail en profondeur qui a permis d'augmenter de façon significative le couple à moyen régime de ce V-twin performant. Chaussez vos lunettes, je vous raconte tout !



L'INTERIEUR



Efficacité rime avec linéarité

8500 tr/mn est le régime clé de la RG 1989. C'est en effet le moment précis où, après un creux de mille tours, la puissance débarque brutalement. Sur la version 1990, ce creux est gommé et le moteur délivre à ce régime, et selon le constructeur, 38 chevaux contre 31,2 seulement pour son aînée. La valeur de couple maxi est également en hausse et se situe à un régime inférieur.

Pour obtenir ce résultat, Suzuki a d'abord modifié l'électronique. Le boîtier CDI possède une courbe d'allumage modifiée. Mais ce n'est pas tout puisqu'on note l'adoption d'un nouveau boîtier de valves d'échappement et d'un circuit d'air additionnel aux carburateurs de 34 mm (anciennement 32 mm) agissant en



Cherchez l'erreur ! Seule la bonbonne séparée du nouvel amortisseur permet de différencier extérieurement le nouveau modèle.

fonction du régime moteur et de l'ouverture des boisseaux. Pour correspondre au diamètre plus important des carbus, les pipes ont une surface d'admission élargie tandis que le tarage des lamelles de clapet offre plus de flexibilité.

Suzuki s'est également occupé des chambres de combustion en retravaillant leur forme. Le taux de compression suit le mouvement en passant de 7,5 à 7,9 à 1. Les cylindres n'ont pas échappé à l'œil perfectionniste des ingénieurs qui ont modifié les

cotes des lumières, tant en surfaces qu'en diagrammes. Pour fermer la boucle, il ne reste plus que les échappements qui adoptent des silencieux utilisant désormais de la laine de verre comme matériau d'absorption.

Ce remaniement complet donne à la RGV 1990 un surcroît de couple important à mi-régime ainsi qu'une valeur maxi en hausse puisque de 7,65 mkg à 10 800 tr/mn, on obtient 8,07 mkg 400 tr/mn plus bas. La puissance maxi n'évolue que peu gagnant à peine un cheval mais se situe elle aussi 400 tr/mn

FICHE TECHNIQUE

MARQUE	SUZUKI
Modèle	250 RGV 1990 (mod. 89)
MOTEUR	
Type	bicylindre 2 t. en V à 90°, refroidi par eau
Distribution	admission à clapets dans le carter, système AETC à l'échappement
Cylindrée	249 cm ³
Alésage x course	56 x 50,6 mm
Rapport volumétrique	7,9 à 1 (7,5)
Puissance maxi	56 ch à 10 600 tr/mn (55 à 11 000)
Couple maxi	4,07 mkg à 10 400 tr/mn (4 à 10 800)
Alimentation	2 Mikuni Ø 34 mm, boisseaux elliptiques (Ø 32)
Lubrification	graissage séparé
Allumage	électronique CDI
Mise en route	kick primaire
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire	engrenages, rapport 2,565
Embrayage	multidisque en bain d'huile, câble
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission secondaire	chaîne, rapport 3,066
PARTIE-CYCLE	
Carrosserie	carénage intégral, selle biplace
Cadre	double longeron sup. alu et double berceau démontable
Angle de colonne/chasse	25°35' - 98 mm
Suspension avant	fourche Ø 41 mm, déb. 120 mm
Suspension arrière	bras alu, Full Floater, combiné réglable déb. 140 mm
Frein avant	2 disques Ø 290 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 210 mm, étrier 2 pistons
Roues	en alliage, 3,00 x 17 AV, 4,00 x 18 AR
Pneus	Dunlop 100/70 x 17 AV, 140/60 x 18 AR
DIMENSIONS, CAPACITÉS ET POIDS	
Hauteur de selle	755 mm
Empattement	1 370 mm
Essence	17 litres
Poids à sec	128 kg



Réglable en précontrainte de ressort et en hydraulique, le nouvel amortisseur est de bien meilleure qualité que son prédécesseur.

plus bas soit à 10 600 tr/mn (chiffres constructeur). La partie-cycle donnant toute satisfaction, le modèle 1990 ne change que très peu. Principale modification, la seule visible, c'est le nouvel amortisseur arrière à bonbonne séparée, réglable en ressort et en hydraulique. Il remplace un combiné bien moins sophistiqué dont le rendement faisait l'objet de critiques sur la précédente version. Après, on entre dans le détail avec des durits de frein renforcées qui augmentent de 3,1 à 3,4 mm de diamètre, des fixations d'étriers également renforcées ainsi qu'une gomme de pneu avant différente. On a fait le tour, allons en faire un!

Une longueur d'avance

Rendez-vous est pris à Igny chez Richard Almet qui met à notre disposition une RG 1989 histoire de situer l'évolution, car, autant vous l'avouer tout de suite, la différence n'apparaît pas de façon flagrante en terme de sensations de conduite. La RG 1990 est toujours aussi plaisante, aussi vive et nerveuse. L'arrivée de la puissance est quand même un peu plus progressive sans que la 'p'tite Suz' ne perde ses accélérations fulgurantes au-dessus de 8500 tr/mn. La tenue de route est toujours aussi parfaite, les

qualités de précision, d'agilité et de stabilité du premier modèle étant préservées. Néanmoins, l'amortisseur arrière de meilleure facture améliore le comportement de la machine sur mauvaise route. Son plus? Une progressivité plus grande de l'enfoncement notamment à l'attaque ainsi que la possibilité de régler l'hydraulique et de l'ajuster au revêtement et à la charge.

Micou et ses boîtiers sont du voyage. La route est droite et dégagée, on va pouvoir faire un petit comparatif. En quatrième à 5000 tr/mn, côte à côte, 1, 2, 3 GAZ. A ce petit jeu, les deux machines restent ensemble, puis vers 7000 tr/mn, la petite nouvelle commence légèrement à partir pour se détacher plus franchement après 8000 tr/mn. Ce test confirme donc le progrès annoncé par Suzuki quoique la différence sur le terrain paraisse moins nette que les chiffres ne pouvaient le laisser penser. A sa décharge, la RG 1990 utilisée pour ce premier contact ne totalisait que 600 km. De plus, cette machine est un modèle d'homologation pas forcément réglé au mieux. Un essai complet avec chiffres et mesures MJ apportera la réponse définitive. Il n'empêche que la RG 1990 dernier modèle, sans être vraiment plus facile, est, de par son comportement moteur, plus agréable à vivre et plus efficace.

Déjà super brillante, la Suzuki 250 RG 1990 progresse. Moteur plus agréable et un poil plus performant et amortisseur digne de ce nom. On regrettera que Suzuki ne se soit pas également penché sur la boîte de vitesses qui reste, hélas, bien médiocre. Le prix progresse également puisque le modèle 1990, d'ores et déjà disponible, est proposé à 37 608 F clés en mains soit 4000 F de plus que le modèle 1989. Attendons de voir les prix des nouvelles Kawasaki KR1 et Yamaha TZR (si cette dernière est effectivement importée) pour situer la RG 1990. Il n'empêche qu'en conservant son look superbe et en s'améliorant, la RG 1990 dispose de tous les atouts pour faire craquer les amateurs de deux-temps sportifs.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	SUZUKI
Modèle	250 RGV 1990
Prix clés en main	37 608 F
Coloris	bleu et blanc
Disponibilité	immédiate
Garantie	1 an pièces et M.O. kil. illimité
Importateur	Suzuki-France 26, av. de la Gare 78310 Coignières
Essais précédents:	nouveauté