

Cela fait déjà quelques mois qu'une petite révolution a bouleversé le monde de l'enduro. En effet depuis longtemps les Japonais avaient monopolisé le marché des trails, et ne voilà-t-il pas que, non contents d'en rester là, ils s'attaquent maintenant au dernier bastion des productions européennes, l'enduro. Comme toujours cette offensive s'avère être pratiquement simultanée chez les quatre mousquetaires en kimono. Yamaha propose les IT, Kawasaki les KDX, Suzuki les PE et Honda les XR. Si ces dernières en fait ne peuvent être véritablement qualifiées de machines d'enduro, il est indiscutable que s'inscrire à une épreuve de ce type avec une IT ou une PE ne relève aucunement du suicide.

En l'occurrence aujourd'hui, nous allons nous intéresser à la 250 PE mais nous rappellerons auparavant que Suzuki propose également une 175 et une 400 dans la même gamme, cette dernière 400 n'étant malheureusement pas commercialisée en France. Le succès commercial de la 175 et de la 250 croît de mois en mois et la 175 en particulier avec un prix de vente de 8 350,00 francs ne rencontre guère de concurrente dans son créneau sur le marché. Quant à la 250, si elle est taxée à 33 %, il n'en demeure pas moins que son prix de vente de 12000,00 francs reste inférieur à ceux de la concurrence.

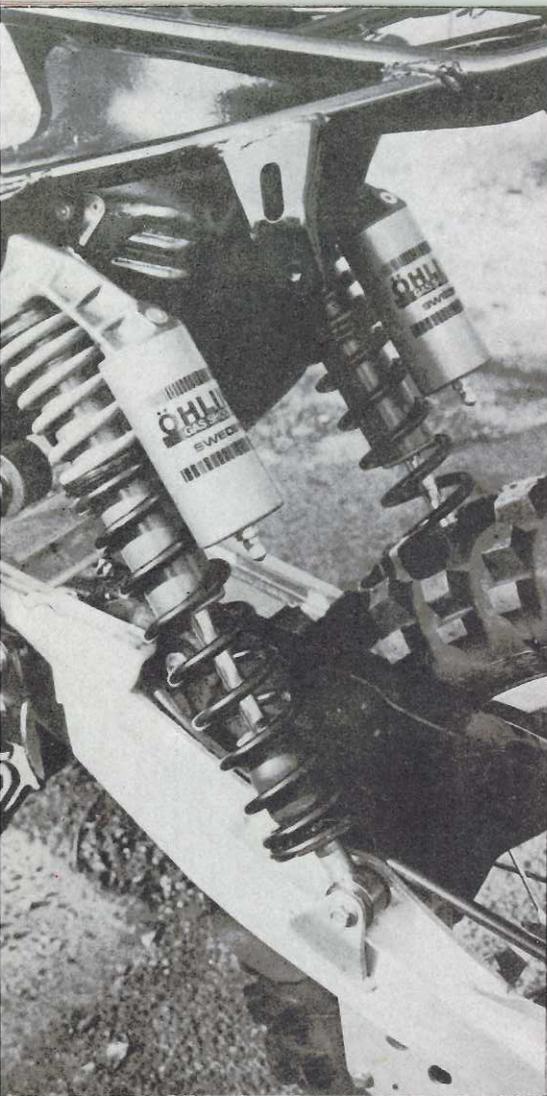
Attention toutefois car si les PE sont moins chères, il est certain qu'elles ne peuvent rivaliser dans leur état d'origine avec leurs homologues KTM, HVA et autres. La 250 est connue pour sa base saine, pour son moteur docile et agréable, mais l'infériorité de ses suspensions l'est également. Poussez donc le raisonnement jusqu'au bout : la 250 PE n'est pas chère, c'est une bonne base... avec des éléments critiquables. Changeons donc ces éléments par de meilleurs...

C'est un concessionnaire Suzuki de la Haute Garonne, Moto Cobra à Muret, qui a voulu mettre ce raisonnement en pratique et prouver qu'une PE pouvait être beaucoup plus que l'enduro du pauvre. Sous l'impulsion de Victor Tedeschi, pilote d'enduro aux origines confuses et au talent certain (il pilote cette machine



## SUZUKI 250 PE : LA MORSURE DU «COBRA»



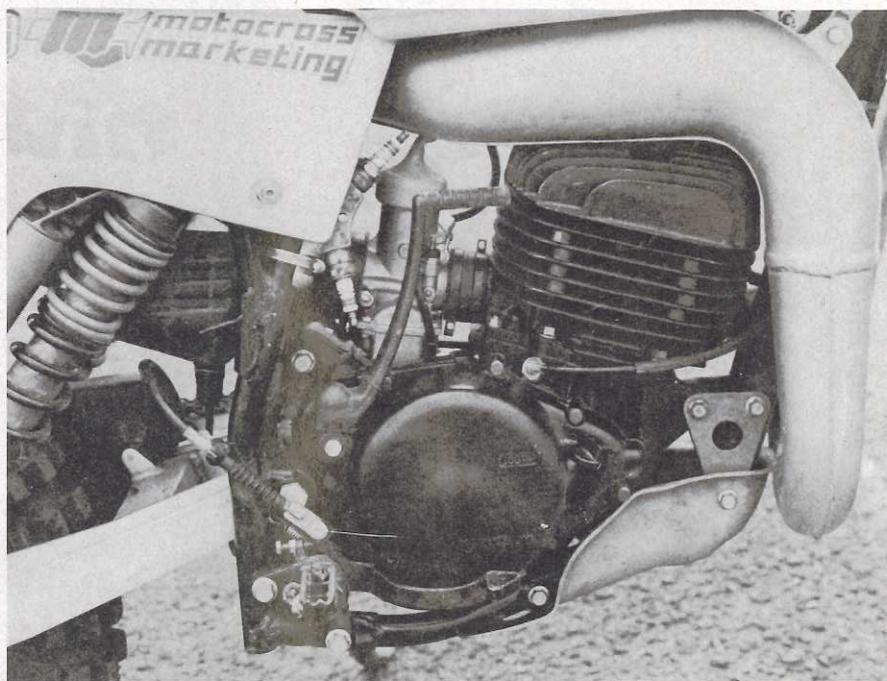


sous les couleurs de Moto Cross Marketing, Elf et Moto Cobra), la 250 PE Cobra est devenue une réalité et, pour tout dire, une réalité qui a un certain relent de réussite. Voyons en détail la cure subie par notre petite PE pour devenir grande. Sitôt la splendide caisse en bois des îles démantelée, la PE subit le même

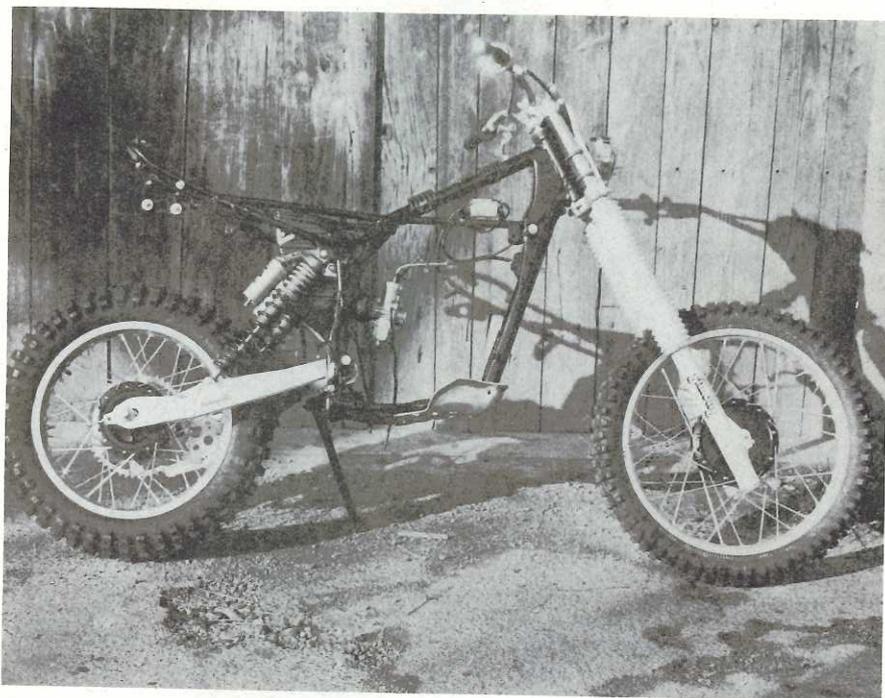
sort. Elle fut mise en pièces et le moteur reçut une préparation parallèle à celle de la partie cycle.

### Moteur

Quelques utilisateurs s'étant plaint de vibrations un peu trop gênantes et surtout du fait que la boulonnerie avait une fâcheuse tendance à se



desserrer, l'équilibrage dynamique du groupe mobile (vilebrequin + rotor + bielle + piston) a été modifié afin de déplacer les vibrations vers les hauts régimes peu utilisés. Les roulements d'origine de bonne qualité ont été conservés, les carters et le cylindre ont été soigneusement ajustés et un léger travail effectué sur les transferts. Le taux de compression a été augmenté : d'origine les 250 sont munies de deux joints de culasse de, respectivement, 0,5 et 0,3 millimètre. Le plus épais a été supprimé et par ailleurs la culasse a été descendue de 0,3 millimètre. L'entrée du filtre à air a été ouverte plus généreusement sous la selle tandis que le silencieux d'échappement d'origine a été remplacé par un Answer en alu, qui a permis un gain de puissance et de poids tout en respectant le niveau de décibels admis par le sonomètre. C'est tout ! C'est peut-être un peu décevant, mais n'oublions pas que la puissance du moteur d'origine de la 250 PE peut être considérée comme très suffisante et qu'un gonflage intempestif entraînerait des problèmes de souplesse et de fiabilité. En fait il



importait plus d'améliorer l'efficacité et la solidité par un équilibrage soigneux, par un ajustage précis et une respiration facilitée, que de vouloir en faire une bombe fragile et fatigante à conduire. Signalons pour terminer le chapitre «moteur» que la boulonnerie d'origine a été remplacée par des vis hexacaves et que, bien qu'il n'ait pas encore été

monté lors de notre essai, un deuxième boîtier électronique équipera bientôt la machine avec un inverseur au guidon, pour le cas où...

Enfin la transmission secondaire a vu le remplacement de la chaîne d'origine par une Régina grand prix et la démultiplication finale a été raccourcie par un pignon d'une dent



en moins à la sortie de boîte.

### Partie-cycle

Le problème se pose d'une façon simple. Quelles sont actuellement les meilleures suspensions disponibles sur le marché ? Invariablement deux noms reviennent souvent dans les réponses : Simons pour la fourche et Öhlins à gaz pour les amortisseurs. La célèbre fourche américaine ne demande, pour s'adapter sur la PE, qu'un réalésage des tés. Il faut veiller toutefois à un centrage précis de la roue entre les bras avant de serrer les colliers qui bloqueront la broche. Les Öhlins qui s'adaptent sur la PE sont munis d'un prolongateur entre la coupelle des ressorts et la fixation inférieure afin d'éviter, compte tenu de l'angle très fermé entre les amortisseurs et le bras oscillant, que la coupelle ne vienne buter contre ce dernier.

Une fois le problème des suspensions résolu de cette façon

qui, si elle n'a pas l'avantage d'être économique, a au moins celui d'être simple, il ne faut pas oublier de remplacer les pneus. Des Pirelli cross conviendront au poil.

Le circuit électrique d'origine est trop encombrant et un faisceau réduit à sa plus simple expression le remplacera au mieux. Le gros feu arrière d'origine prend le chemin des pièces détachées. L'ensemble plaque phare, garde-boue avant et arrière sort tout droit de chez Falk tandis que le guidon d'origine est remplacé par un O'Neal sur lequel sont fixés des leviers trois doigts et deux doigts plus courts donc plus solides. Le sélecteur est de type repliable.

Il est évident que tous ces derniers accessoires ressortent plus d'un souci de finition, voire de frime, que d'une réelle nécessité et ne se justifient pleinement que dans le cadre d'une machine de motociste destinée exclusivement à la compétition... et à l'image de marque.

### Bilan

La préparation terminée, la PE affichait 8,5 kilos de moins sur la balance, des débattements de suspensions d'environ 300 millimètres et... une gueule assez fantastique. Restait à essayer la chose. Autant le reconnaître tout de suite en essayant cette 250 PE Cobra, on ne reconnaît pas justement notre 250 Suzuki de base. L'adhérence et la motricité de la roue arrière, grâce à l'action combinée des Öhlins et des Pirelli transforment complètement le pilotage.

Les séries de bosses rapides qui se transformaient en rodéo avec la PE d'origine sont gommées en souplesse, les roues gardant toujours le contact avec le sol. Les réceptions de sauts ne sont plus que de petites formalités sans importance.

Cette surprenante métamorphose de la partie-cycle de la PE met deux choses en évidence : d'abord la rigidité du cadre et du bras oscillant, puis les qualités du moteur lui-même. La puissance, bien que surprenante, n'est jamais effrayante grâce à la souplesse et à l'élasticité du moteur qui délivre ses chevaux d'une façon très progressive. De la sorte il peut repartir en seconde à la vitesse d'un homme au pas, sans rechigner, sans vibrer, sans cogner. La sélection douce et l'embrayage progressif sont le fait de toutes les PE et nous n'y reviendrons pas. Pour conclure nous dirons que cet essai est révélateur du bon niveau des Suzuki d'enduro qui, à condition d'évoluer dans la série au chapitre des suspensions, peuvent devenir de bons outils aux mains de bons pilotes. Elles ont déjà pour elles de redoutables arguments tels que leur moteur, leur partie-cycle, leur solidité et surtout leur prix. En attendant cette évolution Moto Cobra prépare des PE livrées neuves «à la carte» avec amortisseurs Öhlins ou Fournalès, fourche d'origine ou Simons, préparation moteur etc... Bref, en parodiant Ford, des PE de toutes les couleurs, pourvu qu'elles soient jaunes.

Texte et photos : C. Jimpé