

Moteur !

Hola mais faut vraiment que je l'essaie là maintenant que les présentations sont faites. J'ap-
puie sur start. Un bruit sympa sort du silen-
cieux qui est situé en position centrale sous le
moteur. J'ajuste mes gants et enfourche la belle.
Surprise ! J'ai les jambes trop longues ! Si, si, je
vous assure !

Cette moto est vraiment faite pour les petits
gabarits (voire même les très petits). **La hau-
teur de selle** 785 mm rassurera les moins de
1,70 m*.

La position de conduite vous tombe naturel-
lement sous les mains, les rétros bien larges
réflètent une bonne vision de derrière.

J'enclenche la première, le moteur répond à la
moindre sollicitude du poignet droit. Dès les pre-
miers tours de roue c'est son agilité qui vous sur-
prendra. J'accélère, le moteur prend des tours
(11000 tr/mm la zone rouge) mais reste rassu-
rant car pas du tout violent. Me voilà sur l'auto-
route 130 km/h, « no souci », j'accélère un peu...

pas trop ! (menteur !) des fourmillements sur les
doigts et les rétros qui perdent de leur netteté.

Je continue à mettre du gaz, tout redevient nor-
male question vision des rétroviseurs, je m'incline
derrière le compteur histoire de pas avoir la tête
trop exposée au turbulence et là... gros gaz !

L'aiguille grimpe vers les 9500 tr/mm sans molasse.
Je ne reste pas longtemps à cette vitesse, mais
suffisamment pour me rappeler que c'est un
roadster sans la moindre protection. Évidem-
ment j'étais largement au-dessus des vitesses
autorisées mais ce moteur est tellement volon-
taire que l'on cherche même une 7^e vitesse.

Sur route secondaire la souplesse de son
moteur vous autorise des dépassements sans
souci, vraiment agréable entre 5000 tr et 8000
tr/mm le moteur donne tout son charme. J'ai
augmenté le rythme sur route dégradée et là le
comportement de la moto à changé. La belle a
tendance à rebondir et la trajectoire est moins
« brillante ». Je pèse 85 kg (qui a dit le gros !) pour 1,88 m, un réglage d'amortisseur s'impose.



Voilà la ville... et ses fameux embouteillages. La
encore notre belle s'en sort magnifiquement
bien ! En 3^e à 2000 tr/mm (avec un passager), elle
ne broute pas un instant ! La souplesse de son
moteur et l'agilité dont elle fait preuve lui per-
mette de se faufiler sans le moindre souci.

Vous allez me dire : « Il est tombé amoureux ou
quoi ? »

Ben pas de la selle en tous les cas ! Je la trouve
dure, il va falloir investir si vous devez faire de
longs parcours.

* J'ai pris acte de la remarque fort judicieuse de Michel de Saint-Jacut-du-Mené (22) qui me faisait remar-
quer que lors d'un compte rendu d'une machine, il est rare d'y voir mentionner la taille minimum requise du
pilote ou le poids de la bécane. Un motard de 1,65 m peut il honnêtement piloter une moto dont la selle
culmine à 90 cm ? Non, bien sûr. Idem pour le poids de la machine.

Donc si je vous dis que M'Duc est un grand, beau, gentil garçon, pour sûr, ça vous aide pas beaucoup
(et puis c'est une opinion de nana). Alors, plus sérieusement, notez que notre « responsable essais » pèse
85 kg pour 1,88 m... Au fait les copines, inutile de me demander son téléphone, il est heureux en ménage.

Coco



*Le freinage avant vous procure un bon feeling, par contre
l'arrière souffre de mordant et ne fait que ralentir la moto.*

*La position de l'amortisseur est presque à horizontale,
sur le côté droit. Le réglage à 6 crans de la précontrainte
du ressort se fait grâce à la clef à griffe fournie avec la
trousse à outils. Je me suis retrouvé avec un amortisseur
réglé au plus bas et une tenue de route améliorée.*

*Mais à mon avis, un autre amortisseur serait le bienvenu.
La trousse à outils, située sous la selle où d'ailleurs peut
être logé un U de petite taille.*

Les clignotants intégrés à l'avant

Vivacité, souplesse moteur et facilité de prise en main, la belle assure !

Avec ces atouts de taille, voilà une moto qui satisfera les nouveaux
motards. Elle comblera les petits gabarits par sa hauteur de selle et
son poids. Kawasaki a su jouer la carte « débutant » et surtout cette
Kawa est abordable financièrement car elle ne coûte « que » 6000 €.

Les plus

Facilité de prise
en main
Agilité
Look



Les moins

La suspension AR
trop sèche
La selle trop dure



Ses rivales

Suzuki SV 650 N : 6599 €



Honda CBF 500 : 5800 €



Hyosung 650 Comet : 5890 €

