



Un moteur extraordinaire



Juste pour montrer que la prise d'angle ne pose aucun problème ...



Vue sur la mer



Une bonne idée de la finition globale, et de la hauteur de la bulle en même temps.



Quand je vous dit qu'on peut rien ranger, voyez bien !! Cherchez même pas un vague crochet d'arrimage, faudra vous débrouiller avec les repose pieds passager

Le parcours prévu

Départ Belfort, nationale jusqu'à Bâle, passage de la frontière et autoroute jusqu'à proximité d'Interlaken (pffffff), ensuite nationale jusqu'au pied des cols, dans le désordre, Sustenpass, Grimselpass et Furkapass (en trois mots : MA - GNI - FIQUE !

Z'ont de la chance, les Suisses !

Puis retour depuis Meiringen jusqu'à Neufchatel par l'autoroute (re-pffff), ensuite Pontarlier et retour sur Dole par la nationale.

Au départ, cette moto se conduit comme toutes les motos, on enroule sur le couple, à des vitesses raisonnables, sans soucis aucun, rigidité, précision, souplesse, reprises, freinage, suspensions, confort, tout est là sauf...

La protection. Mon mètre 90 et mes 90 kg ont du mal à être protégé par la bulle d'origine, très basse, et je subis à partir de 120 km/h la pression du vent sur le torse, les épaules et le casque, ce qui m'oblige à me cramponner au guidon, et c'est fatigant au bout de quelques dizaines de kilomètres !

Je n'ai jamais pu trouver une position correcte qui m'apporte à la fois un abri substantiel, et/ou un confort digne du côté GT de la bécane. J'ai eu beau m'avancer au max vers le réservoir, rentrer la tête, reculer sur la selle, me coucher sur le réservoir (là, c'est bon, plus d'air, mais les cervicales tiennent pas plus de 10 min dans cette position, et j'en avais pour la journée). Évidemment, la solution passe au minimum par une bulle double courbure, voire une bulle haute. Du coup, les grandes liaisons autoroutières ont mises à mal mon état de fraîcheur.

Ceci étant, en faisant abstraction de ce défaut majeur à mon goût, cette moto est une vraie cartouche, comme dirait un pote du Moto club Bol d'Or. L'usine à gaz fonctionne, et plutôt bien.

Je vous garantis qu'à partir de 5000 tours (en version libre, bien sûr), faut de la place devant, parce que c'est du brutal, du violent, ça pousse si fort que ça en coupe le souffle. Et elle n'en manque pas de souffle. C'est la moto la plus puissante que j'ai eu le plaisir de conduire. Pour dire, j'ai poussé une accélération sur l'autoroute, en 4^e, à 120 km/h, j'ai ouvert en grand. Quand j'ai passé le stade du coup de pied au cul, le pote que j'ai doublé m'a dit après que ma roue avant était à 20 cm du sol, et je ne m'en suis même pas rendu compte, sérieux.

La puissance est phénoménale.

Il ne semble pas y avoir de palier, de 5000 à 11 500 tours, ça pousse de plus en plus fort, et tout le temps (les pros disent de manière exponentielle...). Je le répète, faut vraiment de la place devant pour ouvrir en grand.

Le freinage issu du ZX10R, étriers radiaux et 4 pistons, est efficace, et l'ABS (qu'on ne sent quasiment jamais, sauf un peu à l'arrière, mais faut vraiment appuyer fort), apporte une bonne dose d'assurance, surtout sur terrain gras/mouillé.

Le mordant est excellent à la prise de la poignée, la puissance très facile à doser (merci les

fixations radiales et les composants de qualité), et un doigt suffit dans toutes les circonstances, même à l'attaque. D'ailleurs, corollaire de cette qualité, les débutants devront s'en méfier, ça freine vraiment fort.

Juste aussi à faire attention à la prise des freins sur l'angle, la moto a tendance à se relever légèrement, mais c'est facile à contrecarrer en amplifiant un peu le contre braquage.

Le châssis semble imperturbable, quel que soit l'angle, la vitesse de passage, et les suspensions de fort bonne facture (toujours de la même origine que les freins, à savoir l'excellente pistarde ZX10R) assurent à la fois confort et tenue de route, avec un guidage sans défaut et un comportement en grande courbe inébranlable. Pour l'avoir suivie entre Mende et Alès le week end du 1^{er} mai, et avec une passagère, même en duo, on peut rouler très très fort, y compris dans les petits coins. Sur que c'est pas aussi vif qu'un roadster ou un supermot' dans ces conditions, mais faut

une bonne dose d'expérience et quelques watts pour arriver à suivre cet engin bien mené.

En clair, cette moto sait tout faire. Balade tranquille avec Maman, grandes liaisons autoroutières avec armes et bagages, virée dominicale et bucolique en campagne, ou arsouille débridée en montagne. Malgré les 260 kg du bestiau en ordre de marche, ça se manie comme un 1000 Fazer, et le pire, c'est que ça s'arrête moins souvent, le réservoir de 22 litres autorise suivant le rythme des étapes, entre 200 km gaz à toc (un peu plus de 300 km/h quand même), et 340 en enroulant gentiment aux limitations de vitesses.

Le morceau de choix de la journée étant les trois cols (pass, in Schweiz dans le texte), il était légitime d'appréhender un peu le comportement sur les petites routes tournicottantes et piégeuses parfois. Que nenni !

J'aurais eu un Gex entre les mains, j'aurais pas fait beaucoup mieux.

Étonnant comme le gabarit trompe l'appréciation ! Ça se place tout seul, la moto va ou on regarde, la maniabilité est déconcertante.

On oublie vite le poids pour se concentrer sur les freinages, le placement, les enfilades, et c'est un vrai plaisir.

Je roule en temps normal avec un 12R en full qu'est déjà pas du mou de veau, loin s'en faut, mais là j'ai été carrément impressionné. Les 200 CV annoncés sont bien là !