

SPORT MOTEUR

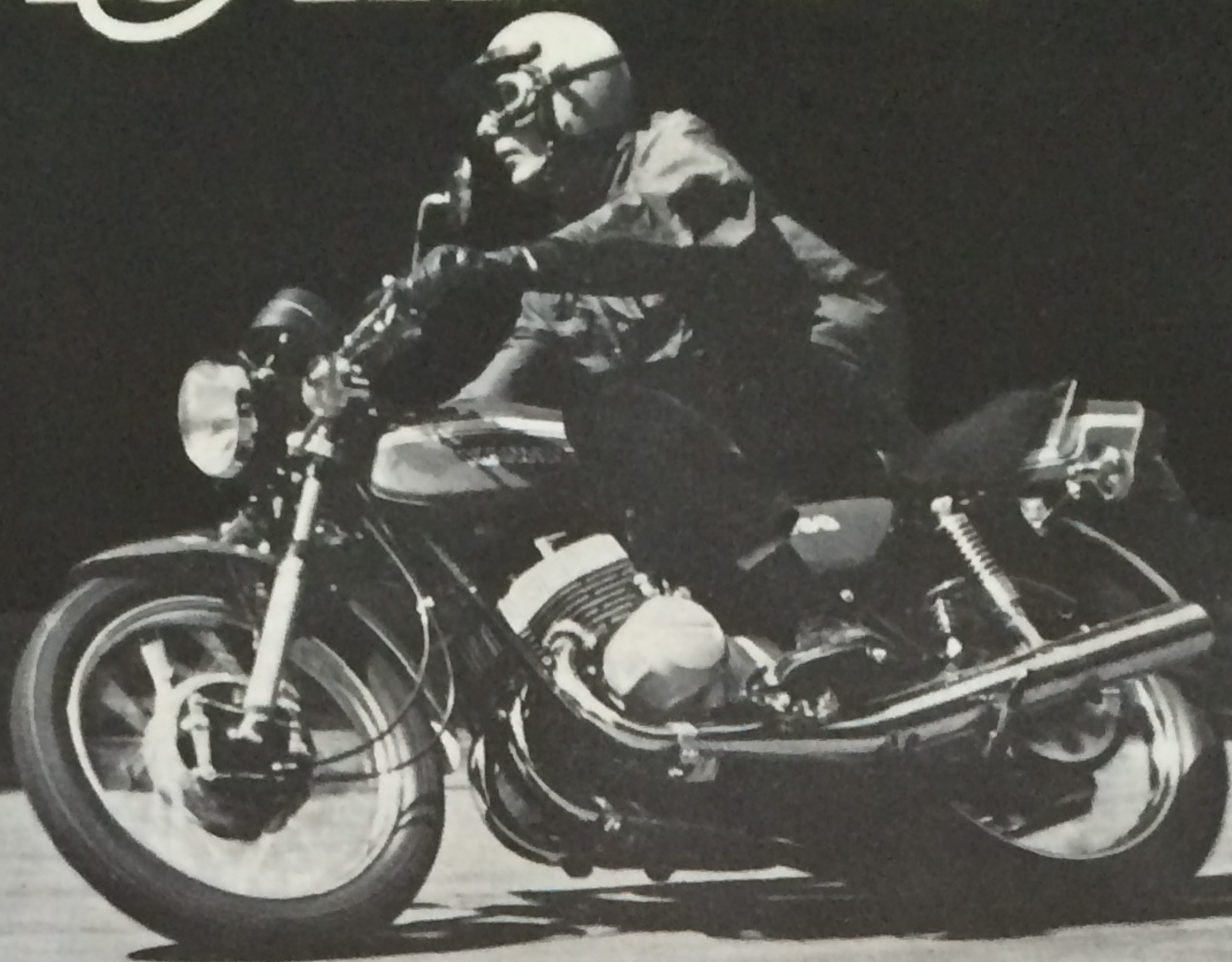
HEBDOMADAIRE N° 237 — 3 JUIN 1971 — 20 FB — 2 FF — 2 FS



les 1000 km du Nürburgring
le G.P. des Frontières à Chimay

Ce week-end à Zolder
le **KENT 300**

KAWASAKI S2



LA

Une Kawasaki S 2 est venue pour quelques jours en Belgique. La « S 2 » est la nouvelle 350 trois cylindres dont la firme japonaise est très fière : « The most powerful 350 ever built » (la plus puissante 350 jamais construite) peut-on lire sur le catalogue de ce modèle.

Erik Goegebeur, Importateur Kawasaki en Belgique me permet d'effectuer une centaine de kilomètres à son guidon. Cela ne me laissa pas le temps de la chronométrer. Pourtant, je pus voir de quoi elle était capable et comment elle se comportait.

350cc!

● Belle et agressive

Les constructeurs japonais nous ont habitué à voir des motos de finition impeccable. Kawasaki était parmi ceux-là. Avec la nouvelle 350 cc, il semble que cette marque ait fait un nouveau pas en avant. Sur le plan de la présentation, la « S2 » apporte quelque chose de nouveau, spécialement dans sa partie arrière avec les trois échappements et surtout le gros feu rouge qui prend place dans un petit coffre disposé en prolongement de la selle. La partie avant de la moto, moteur y compris, n'est pas sans rappeler la Mach III, célèbre 500 cc de la marque. Pourtant, bloc-moteur et cadre double berceau sont plus compacts, même s'ils sont très ressemblants. Comme la finition est de première qualité, on peut dire que la nouvelle Kawasaki est belle. Elle possède aussi une note très agressive. C'est une moto qui en impose. Comme toute moto japonaise qui se respecte elle possède un frein avant double comes, des clignoteurs et un compte-tours.

● Sur la route

Bien que plus compacte, la Kawasaki S 2 rappelle la 500 cc Mach III. Aussi, en m'asseyant sur la 350 cc, je croyais retrouver la 500 cc. Je m'attendais à trouver le même comportement routier, mais avec les performances de la Kawasaki Avenger, la 350 cc bi-cylindres à distributeurs rotatifs qui est toujours en vente.

Après quelques dizaines de kilomètres, je m'aperçus que le comportement routier de la S 2 est supérieur à celui de la 500 cc.

Celle-ci se conduit bien, mais on peut lui reprocher un guidonnage dans les courbes prises à grande allure. D'autre part, en la menant très sportivement, il arrive vite en courbe que le pot d'échappement inférieur (à droite) racle le sol. A gauche, il en est de même pour la béquille.

Avec la S 2, rien de tout cela. Le comportement routier est prodigieux. Aussi vite que l'on roule, elle vire comme sur un rail, sans le moindre écart ou début de louvoyement. Et rien ne racle le sol. Du moins cela ne

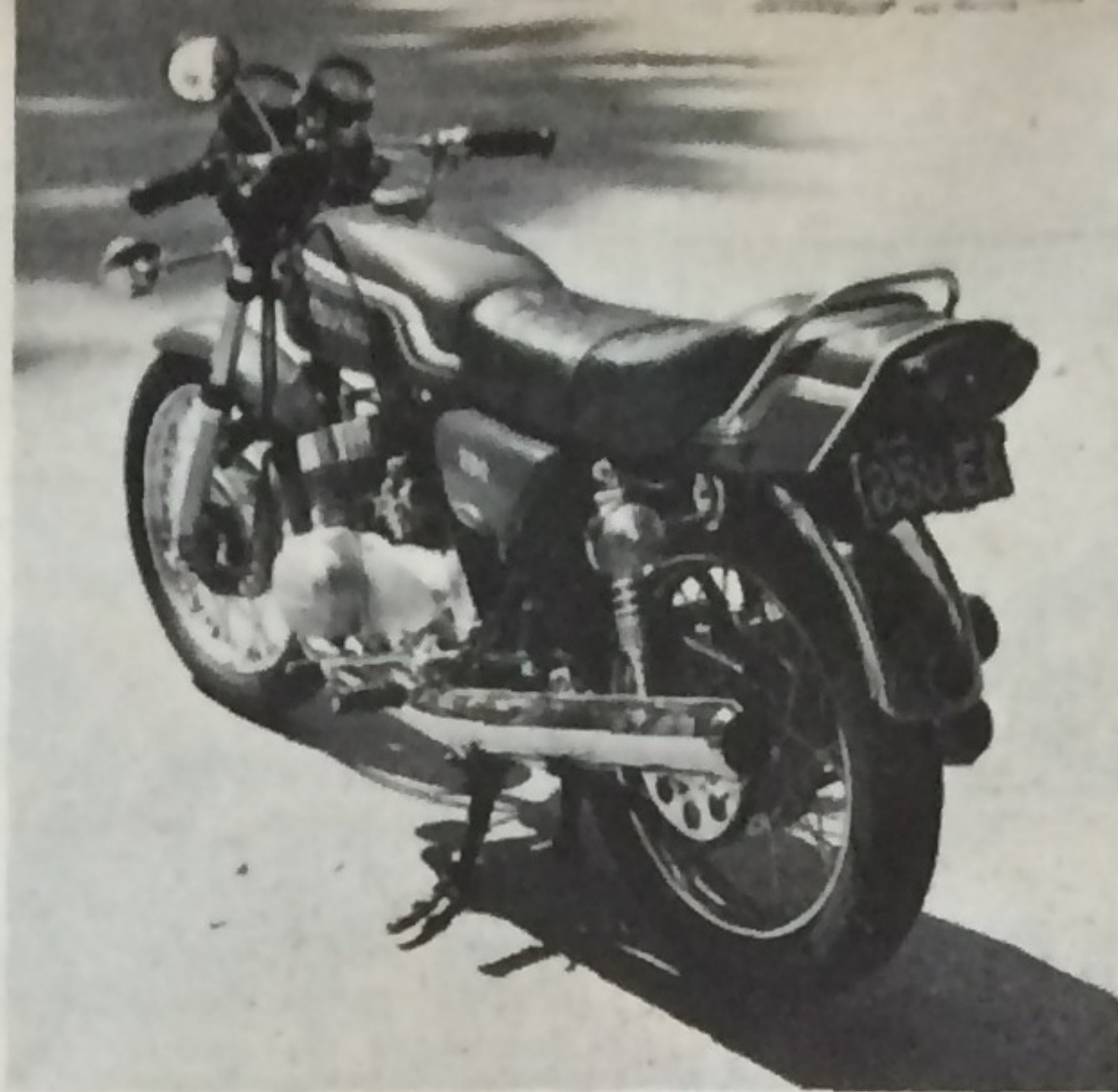
Compteur et compte-tours constituent deux cadrans circulaires.



m'est pas arrivé. Il est vrai que je n'ai pas eu le temps de bien la prendre en main (je descendais d'une 125 tout terrain!) et que les pneus d'origine japonnaise qui équipaient la moto n'étaient certainement pas ceux qui peuvent donner le meilleur facteur d'adhérence. Mais de toute façon, comme en témoigne une photo, la moto peut être fort inclinée avant qu'un accessoire ne touche le sol. C'est une qualité qui devrait être primordiale pour une machine de route sportive mais que l'on rencontre malheureusement trop peu souvent.

Le moteur est lui aussi une petite merveille. C'est un 3 cylindres 350 cc qui développe 45 CV! Pour une moto de 150 kilos, cela lui confère évidemment d'excellentes performances. Bien que la moto ne totalisait que 400 km au compteur, j'ai pu me rendre compte que les 45 CV annoncés sont réels. Les accélérations sont foudroyantes, grâce à l'excellente boîte de vitesses à 5 rapports dont il faut faire grand usage. En effet, ce moteur ne brille pas par sa souplesse. S'il reprend sans rouspéter dès 2.500 t/min., et s'il devient puissant vers les 5.000 t/min., au moment où l'aiguille du compte-tours approche les 7.000 t/min., on sent alors toute la cavalerie se libérer brusquement. Il est certain que cette moto ne possède pas la souplesse de la bi-cylindres à distributeurs rotatifs. Mais elle est très amusante à conduire et celui qui achète une moto de ce type ne doit pas craindre de faire usage de sa boîte de vitesses.

En fait, le seul point noir de cette moto doit s'adresser aux freins. Certes ils sont puissants et permettent une décélération maximum dès les plus grandes vitesses. Malheureusement, ils sont sensibles à l'échauffement et, en usage intensif, leur efficacité baisse assez vite. Heureusement, ils récupèrent parfaitement et assez vite.



Un seul échappement à gauche.

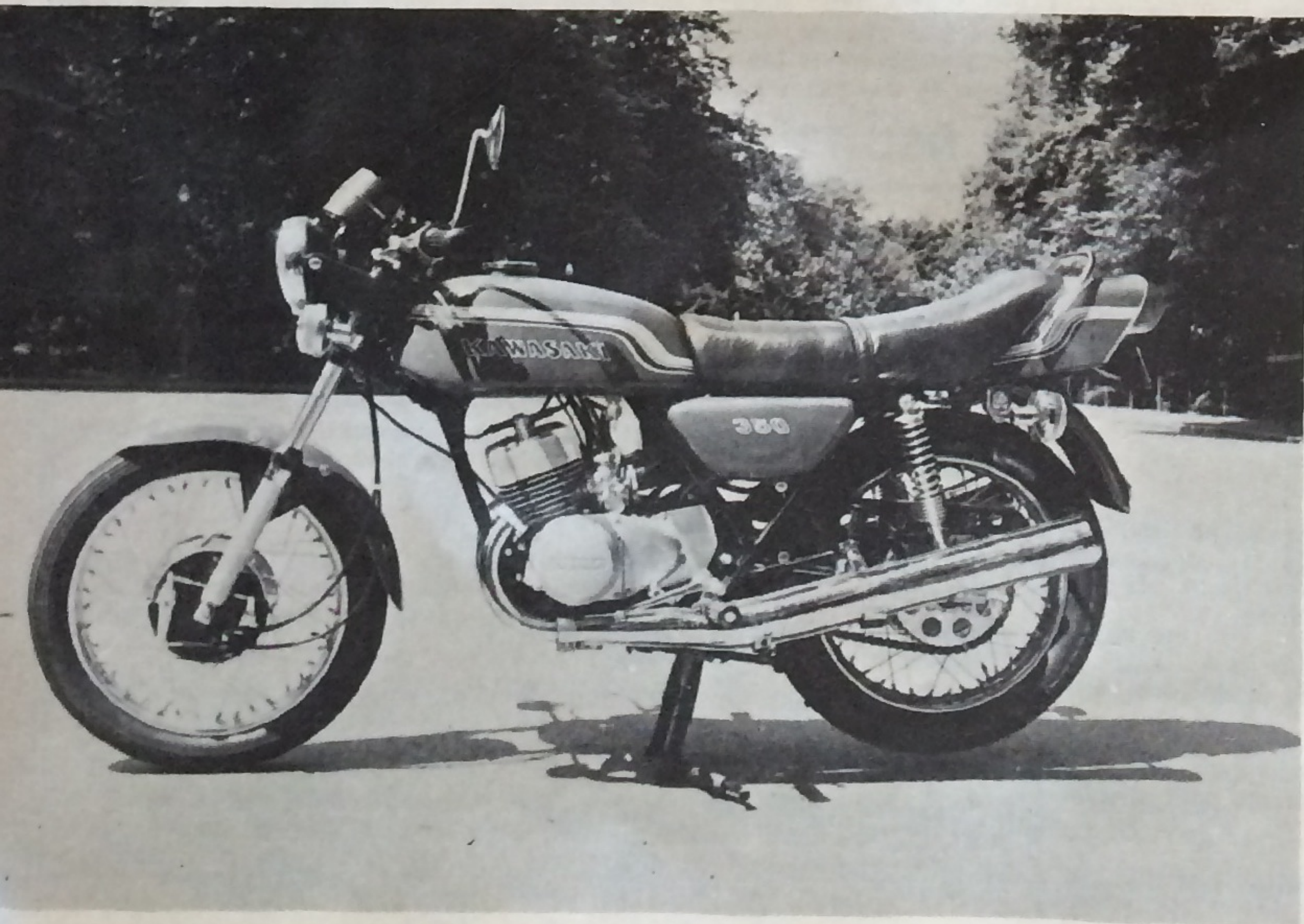
Les premières Kawasaki S2 seront livrées en Belgique le 10 juin prochain, mais il semble dès à présent que la demande surpasse l'offre! Il est certain que la nouvelle Kawasaki sera elle aussi l'une des reines de la route et sûrement la plus rapide des 350 cc disponibles sur le marché.

Pierre CAPART ■

L'arrière est d'aspect agressif.



La ligne générale est très réussie.



Comme le démontre ici Pierre Capart, la Kawasaki S2 peut être fortement inclinée avant qu'un accessoire ne touche le sol.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR :

Type : 2 temps, 3 cylindres en ligne.
Alésage x Course : 53 x 52,3 mm.
Cylindrée : 346,2 cc.
Taux de compression : 7,3 : 1.
Puissance maximum : 45 CV à 8.000 t/m.
Puissance spécifique : 130 CV/litre.
Couple maximum : 4,25 mkg à 7.000 t/m.
Allumage : batterie et vis platinnées.
Refroidissement : par air.
Alimentation : trois carburateurs, sous les pistons.
Lubrification : pompe à huile et réservoir séparé.

TRANSMISSION :

Primaire : à engrenages.
Secondaire : par chaîne.
Embrayage : multi-disques à bain d'huile.
Boîte de vitesses à 5 rapports.

CADRE :

Cadre tubulaire double berceau.
Fourche : hydraulique du type Ceriani.
Suspension arrière : bras oscillant.
Freins : AV tambour double cames - AR simple came.

DIMENSIONS :

Longueur totale : 2,01 m.
Largeur totale : 0,80 m.
Hauteur totale : 1,09 m.
Empattement : 1,33 m.
Poids : 149,5 kg.
Pneus : AV 3.00 x 18;
AR 3.50 x 18.
Capacité en essence : 14 litres.
Capacité en huile : 1,5 litre.
Prix : 52.000' FB + 18 % TVA.