

MOTO

autopoche

MENSUEL N° 42
LE NUMÉRO 4 F 50
OCTOBRE 1971

SPECIAL DERNIERE...

SALON

LES MINIS ATTAQUENT



**160
VOITURES
SELECTIONNEES**

où en est

L'AUTOMOBILE EN CHINE



Lorsque Kawasaki apparut sur le marché français, en janvier 1968, il ne semblait pas que cela dût changer grand chose ; un constructeur japonais de plus ? Et alors ! Qui plus est avec, en grosse cylindrée, une 650 qui n'était ni plus ni moins qu'une BSA à la sauce japonaise. Il est d'ailleurs curieux de constater que les constructeurs japonais ont toujours eu leur période de plagiat, avant de franchir le cap menant à la réalisation de modèles ne devant rien à quiconque. Un an plus tard, tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin aux deux roues ne pouvaient plus ignorer que Kawasaki avait à son tour franchi le cap, et de quelle manière ! Avec sa 500 tricylindre Mach III, Kawasaki ouvrait un nouveau chapitre de l'histoire de la moto. 1969 étant un bon cru, nous avons eu droit en même temps à la sortie de la 750 Honda quatre cylindres. Deux ans plus tard, on prend les mêmes et on recommence : Kawasaki sort une 350, Honda une 500. Dans les deux cas, les principales caractéristiques qui ont fait le succès de ces modèles ont été conservées, mais toutes proportions gardées, les CB 500 et 350 S 2 sont plus compactes, plus civilisées, en un mot plus homogènes que leurs grandes sœurs et l'on peut penser que, dans les deux cas, l'objectif a été d'attirer une nouvelle clientèle que les performances et le gabarit des 750 Four et 500 Mach III impressionnaient quelque peu. Inutile de préciser que cet objectif a été atteint ; en ce qui concerne Kawasaki, la 350 S 2 est la machine la plus évoluée de sa catégorie. Elle représente le maillon intermédiaire de la nouvelle gamme qui sera complétée ultérieurement, par le bas avec une 250 également tricylindre (une mini S 2) et par le haut, avec la « grosse » Kawasaki : une super Mach III dont le moteur trois cylindres deux temps à refroidissement par air développera 75 ch. Au point de vue présentation, ce sera une grosse S 2 avec un frein à disque à commande hydraulique à l'avant. Performances annoncées : 200 km/h, et les 400 m en 12 secondes ! Date de commercialisation non précisée, mais chez Kawasaki, l'annonce d'un nouveau modèle précède généralement de peu sa commercialisation effective

KAWASAKI

350 S 2

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : KAWASAKI.

Prénom : 350 S 2.

Date de naissance : Mars 1971.

Coloris : cadre noir, garde-boue avant, réservoir, panneaux latéraux et dossier de selle émaillés rouge avec un filet bleu et jaune sur le réservoir et le dossier de selle.

Adresse en France : Société SIDEMM, 12, rue de l'Eglise, Paris XV^e.

Distribution : 100 concessionnaires.

PRIX

Catalogue TTC : 7 198 F

Clés en mains : 7 300 F *

Carte grise : 40 F

Soit : 7 340 F

* Ce prix nous a été communiqué par le Garage de la Folie Méricourt, concessionnaire Kawasaki ; il comprend les frais de transport, la mise au point, et les pleins d'huile et d'essence au départ, ainsi que trois révisions gratuites à 500, 1 000 et 1 500 km.

Si vous achetez à crédit :

Versement comptant :

2 500 F plus	9 traites de 591,05 F
	ou 12 traites de 453,15 F
	ou 15 traites de 370,50 F
	ou 18 traites de 315,45 F

ASSURANCES

Tous usages, risques couverts : responsabilité civile, vol, incendie, défense et recours, garantie du passager transporté

Prime annuelle : 600 F

Tous risques, pour les conducteurs âgés au minimum de 21 ans et titulaires du permis de conduire depuis plus de deux ans

Prime annuelle : 900 F

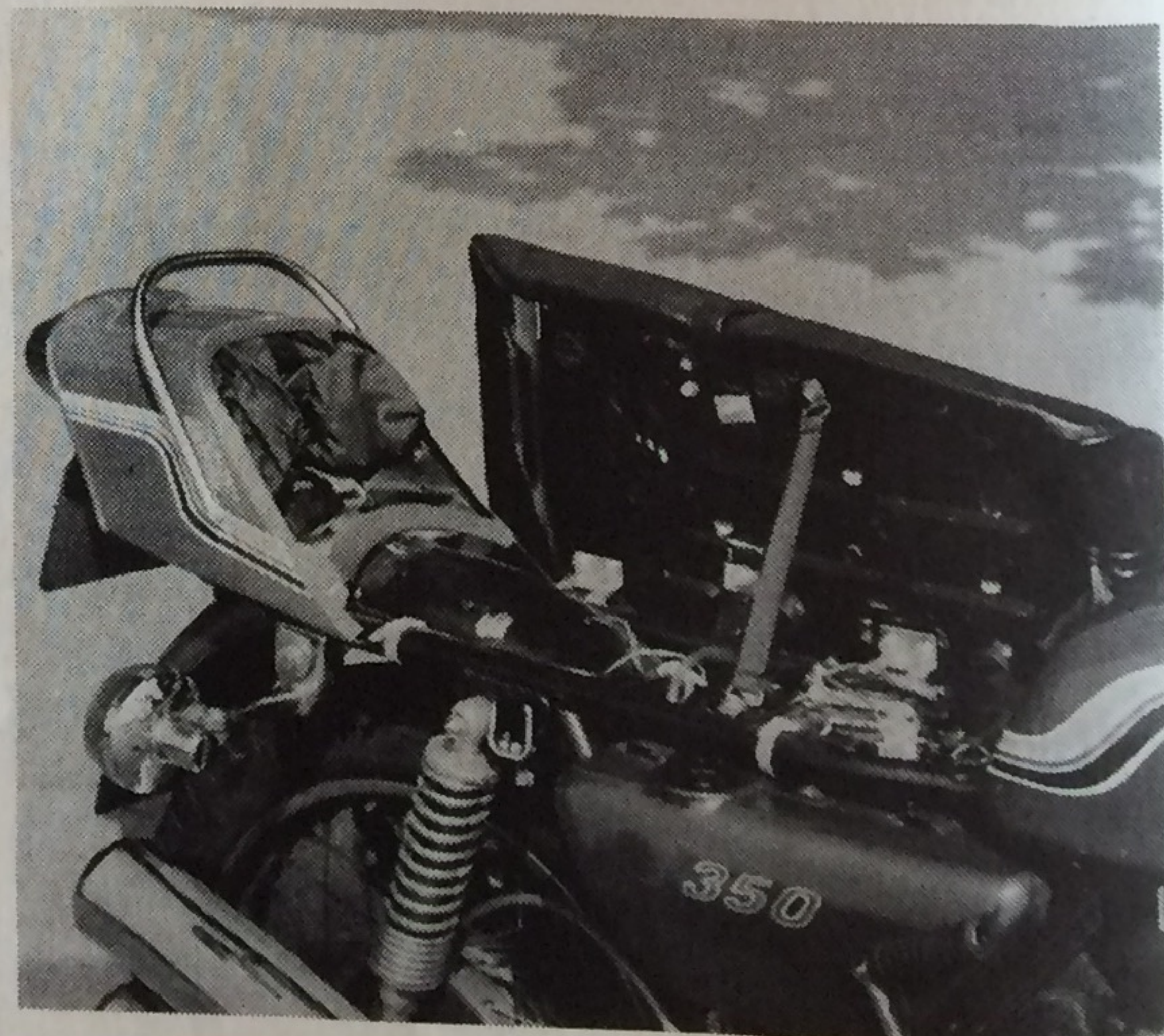


Machine très compacte qui ne donne absolument pas l'impression d'être une 350, mais plutôt un gros vélomoteur ; le moteur est plus étroit de 15 cm comparé à celui de la MACH III. Un gros effort a été fait sur le plan de l'esthétique et de la finition. Une bonne idée : le dossier de selle formant un coffre à outils de bonne dimension. Un petit regret : le verrouillage de la selle qui bascule latéralement pour donner accès au coffre est démunie de serrure. Un bon point pour le bouchon de réservoir d'essence à ouverture rapide ; par contre, le remplissage du réservoir d'huile n'est pas très pratique : orifice mal placé et trop petit.

Enfin les clignotants débordent trop largement et sont vulnérables. Le barillet de contact a enfin trouvé sa place au tableau de bord entre le compteur et le compte-tours, très lisibles et munis d'une visière anti-reflet. Le petit guidon plat donne une bonne position ; nous retrouvons la commande des enrichisseurs intégrée dans la poignée des gaz comme sur la MACH III. Le contacteur d'éclairage au guidon est bien situé mais d'un maniement peu pratique (deux curseurs) : il aurait été préférable d'avoir un contacteur à simple curseur donnant les trois positions — veilleuse, code et phare — complété par un appel optique par bouton poussoir.

Mise en marche extrêmement facile grâce au rapport de démultiplication et à la longueur du levier de kick. Le moteur émet un son très métallique et prend du régime avec une extrême facilité.

En ville, la S2 est très maniable et permet de se faufiler aussi aisément qu'avec une 125 cc. Ses accélérations extraordinaires — 14 sec. 1/10 aux 400 m — font le reste. Le moteur est plus souple que celui de la MACH III et accepte une conduite plus coulée mais le comportement général reste identique : c'est la turbine jusqu'à 6 000 tr/mn et la fusée au-delà. Sur ce modèle, Kawasaki est revenu à une position des rapports de boîte classique avec point mort entre première et seconde. Pour l'utilisation routière, cette disposition est plus



CARACTERISTIQUES

MOTEUR

Trois cylindres en ligne, deux temps, refroidissement par air.

Alésage 53 mm, course 52,5 mm, cylindrée 348 cc, puissance 45 ch à 8 500 tr/mn. Alimentation par trois carburateurs. Graissage séparé du type Injectolube. Mise en route par kick.

TRANSMISSIONS

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile, transmission primaire par pignons, secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 5 rapports.

PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire double berceau, fourche télescopique, suspension arrière oscillante avec éléments télescopiques séparés à dureté réglable. Roues de 18"; pneu avant 3.00-18", arrière 3.50-18".

Freins: Ø 200 mm double came à l'avant, Ø 180 mm simple came à l'arrière.

DIMENSIONS

Longueur hors tout: 2 010 mm

Largeur hors tout: 600 mm

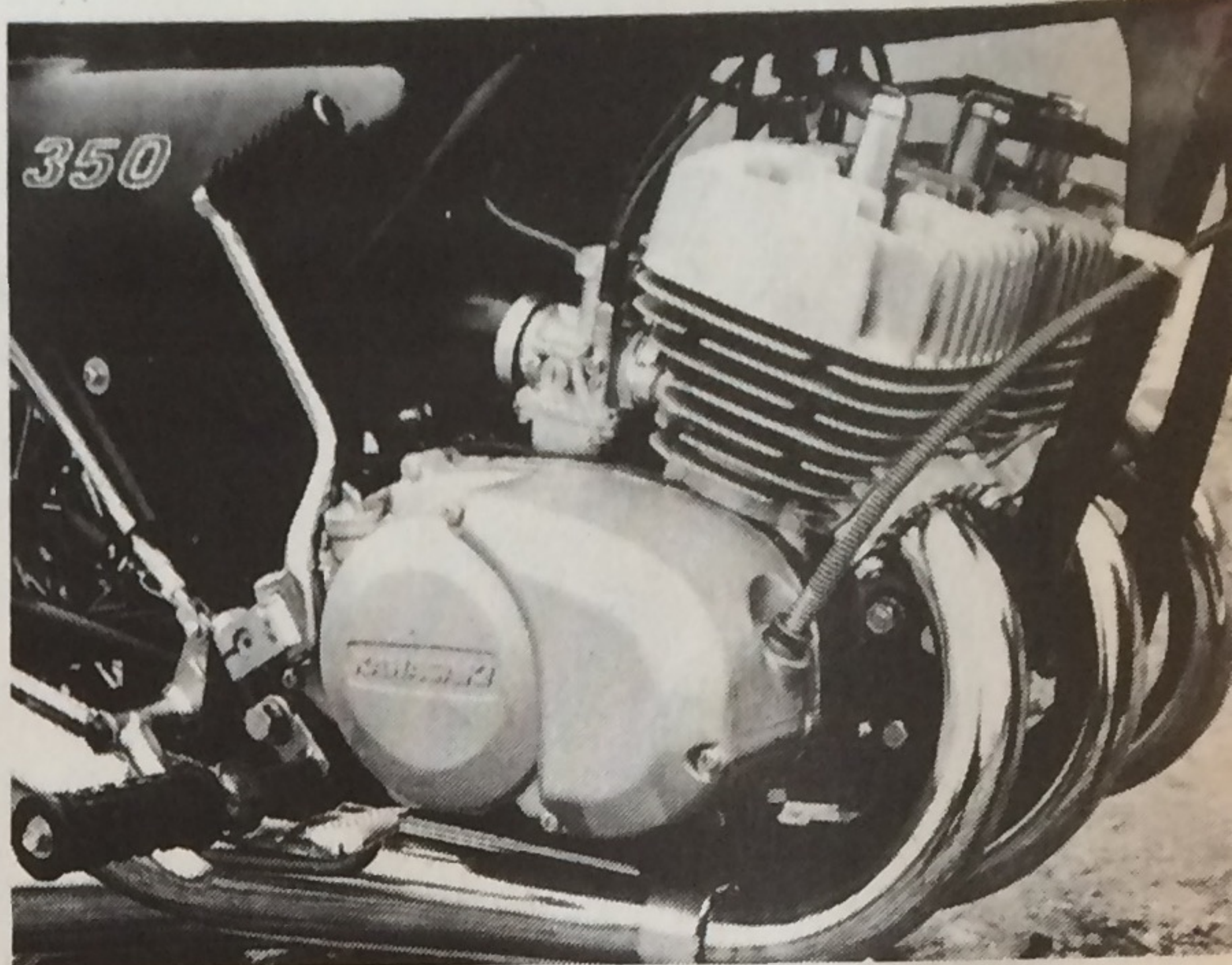
Hauteur hors tout: 1 095 mm

Hauteur de selle: 800 mm

Empattement: 1 330 mm

Garde au sol: 190 mm

Capacités du réservoir d'essence: 14 l, du réservoir d'huile: 1,5 l; poids 149 kg.



agréable et surtout plus sûre car elle évite de se retrouver au point mort au terme d'un rétrogradage « à la volée » en appuyant une fois de trop. Par contre, pour la circulation urbaine, la disposition adoptée sur la MACH III était préférable car le retour au point mort ne posait aucun problème, ce qui n'est pas le cas pour la S 2.

Sur route, la S 2 donne plutôt l'impression d'être une 500 dont elle a les possibilités et le tempérament. La tenue en courbe est excellente et, étant donné la garde au sol et la position relevée des pots, il est pratiquement impossible de toucher, du moins en utilisation normale.

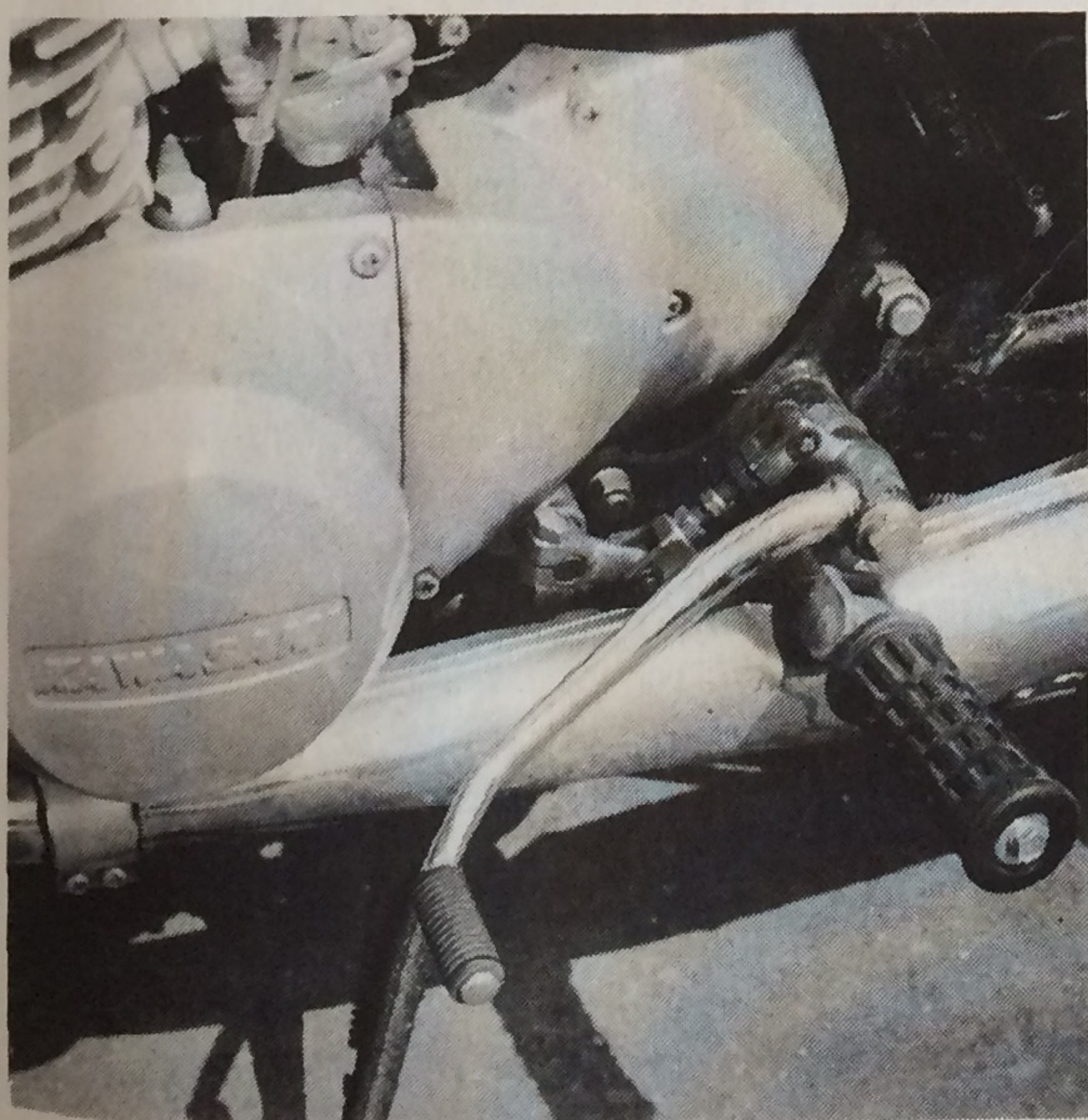
Sur mauvais revêtements, la suspension arrière manifeste sa mauvaise humeur et son désaccord avec la suspension avant ce qui engendre parfois des mouvements de galop qui n'affectent pas la tenue de route, mais se révèlent désagréables.

Les freins, suffisants pour un usage tourisme, révèlent leur faiblesse lorsqu'on utilise la machine au maximum de ses possibilités. Espérons que la S 2 héritera prochainement du frein à disque prévu sur les modèles de haut de gamme.

Les performances en pointe: 171 km/h en position couchée (avec pilote en combinaison de course) classent la S 2 en tête de sa catégorie.

La forme « banane » de la selle et la position trop relevée des repose-pied du passager ne prédisposent pas à l'utilisation en duo car le passager glisse constamment vers l'avant, le pilote servant de butée. D'ailleurs, la S 2 est avant tout une machine sportive et même, si elle autorise le grand tourisme en duo, ce n'est pas là, sa vocation première.

Kawasaki a réussi en 350 la même opération qu'il y a deux ans — en 500 — avec sa MACH III. Ce n'est pas là le moindre de ses mérites, et si la 750 est de la même veine, il faudra chercher de nouveaux superlatifs dans le dictionnaire.



FOLDABLE PEGS