

# Moto revue

13 MARS 1971 - N° 2019 - 2 F

Espagne: encore Andrews •  
BSA - Triumph à Daytona •  
Méru National • Harley  
super-glide • 500 Honda •  
350 Kawa 3 •





# 350 KAWA3

trois cylindres  
pour  
un succès

Ch. Bourgeois

La 500 Honda 4 étant étudiée en détail dans ce numéro nous nous contenterons de vous présenter la 350 Kawasaki 3 cylindres. Il est évident que la sortie de la 500 3 cylindres a été, pour la marque, une véritable bouffée d'oxygène.

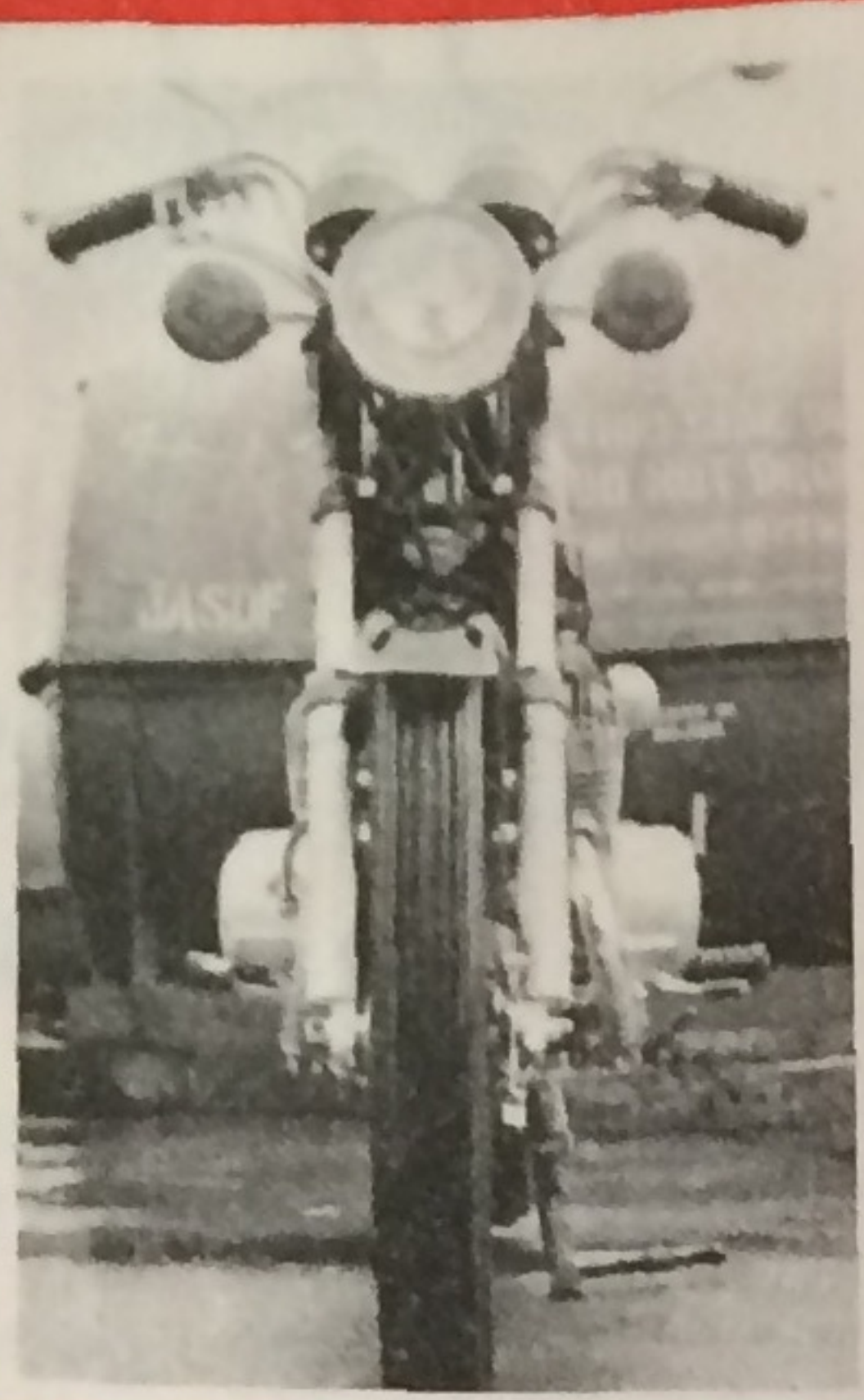
D'emblée cette machine s'est révélée sans concurrence dans la cylindrée et a obtenu le succès que l'on sait. Il semblait donc normal que Kawasaki, pour sa gamme inférieure, et en particulier pour sa 350 cc, reprenne des solutions déjà éprouvées en 500 cc.

Les 350 cc Kawasaki sont réputées être des machines saines, robustes mais auxquelles il manque un je ne sais quoi pour les dif-



Les photos de la Honda 4 et de la Kawasaki 3 nous viennent de nos correspondants au Japon « Motor Cyclist ».





Comme le montre la photo, l'encombrement du 3 cylindres de la 350 Kawasaki SS n'est guère supérieur à celui de la 350 classique à distributeurs.

Enfin un réservoir d'une capacité décente. Cela ne pourra que satisfaire tous les amateurs de longues randonnées. Le poste de pilotage est très complet. Les deux boîtiers compteur - compte-tours sont bien lisibles et encadrent la serrure de contact. On notera aussi la présence du frein de direction et encore la disparition de l'amortisseur hydraulique de direction.

Cette splendide petite pièce de mécanique assure à la 350 Kawasaki SS des performances exceptionnelles. 180 km/h en pointe et des accélérations de 13''6 aux 400 m D.A. La garde est pour une fois importante et il semble ainsi impossible que quoi que ce soit vienne toucher en courbe.

### LA PARTIE CYCLE

Le cadre de la 350 SS est d'un dessin entièrement nouveau. Selon les derniers critères, les boucles du berceau entourent le moteur au plus près afin de conférer à l'ensemble une excellente tenue de route. Les suspensions, bien entendu amorties hydrauliquement, sont assurées à l'avant par une fourche télescopique d'inspiration

férencier de la concurrence. Il est évident que Kawasaki avec cette nouvelle 350 qui s'annonce sur le papier explosive, va marquer de nouveaux points sur le marché. Décidément les Japonais surprennent toujours. L'on croit toujours qu'ils vont manifester des signes d'essoufflement. Il n'en est jamais rien. Si sur le plan moteur la 350 SS n'appelle guère de commentaires, il s'agit en fait d'une copie conforme de la 500, sur le plan partie cycle et esthétique cette nouveauté apporte bon nombre de solutions intéressantes.

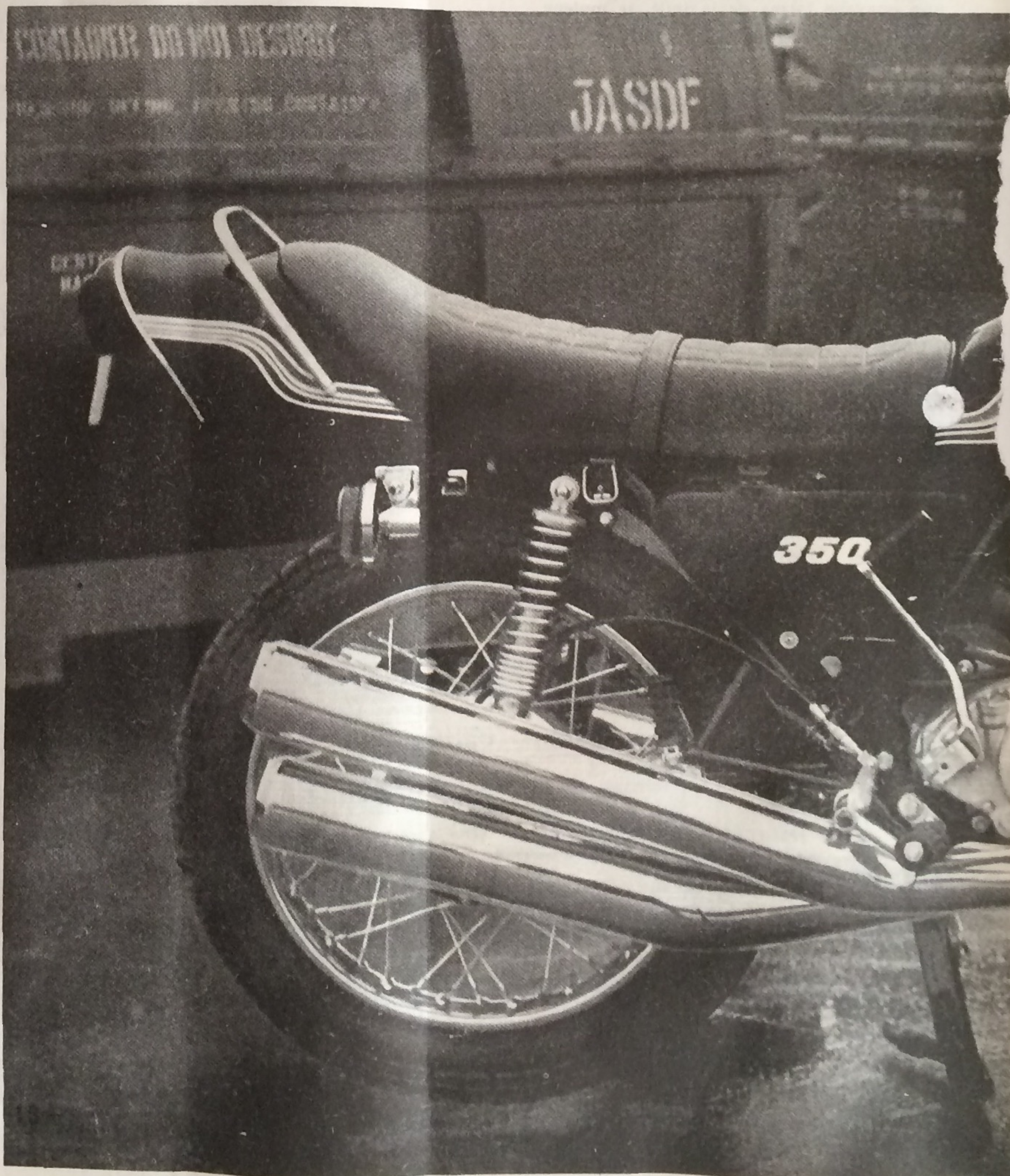
L'esthétique de la 350 SS est particulière mais néanmoins très réussie. Les lignes de l'ensemble ont pour particularité de singulariser des autres machines commercialisées. Les couleurs sont gaies et se marient bien entre elles : noir classique pour le cadre ; rouge vif pour le garde-boue, le réservoir, le dossier de selle et les carter latéraux. La finition, si on la compare à celle des autres modèles Kawasaki, est en très net progrès, et il y a sur ce point de nombreux détails, parfois insignifiants, qui ne trompent pas.

La 350 Kawasaki SS fine et élancée n'avoue pas sa cylindrée. On croirait un gros vélomoteur. Une garde au sol importante ajoute encore à cette impression de légèreté. Cette impression se trouve confirmée dans les faits, la 350 Kawasaki ne pesant que 142 kg. Un moteur brillant, une partie cycle réaliste, le tout avec une présentation agréable : voilà de quoi plaire ! Examinons, si vous le voulez bien, cette séduisante 350 par le détail.

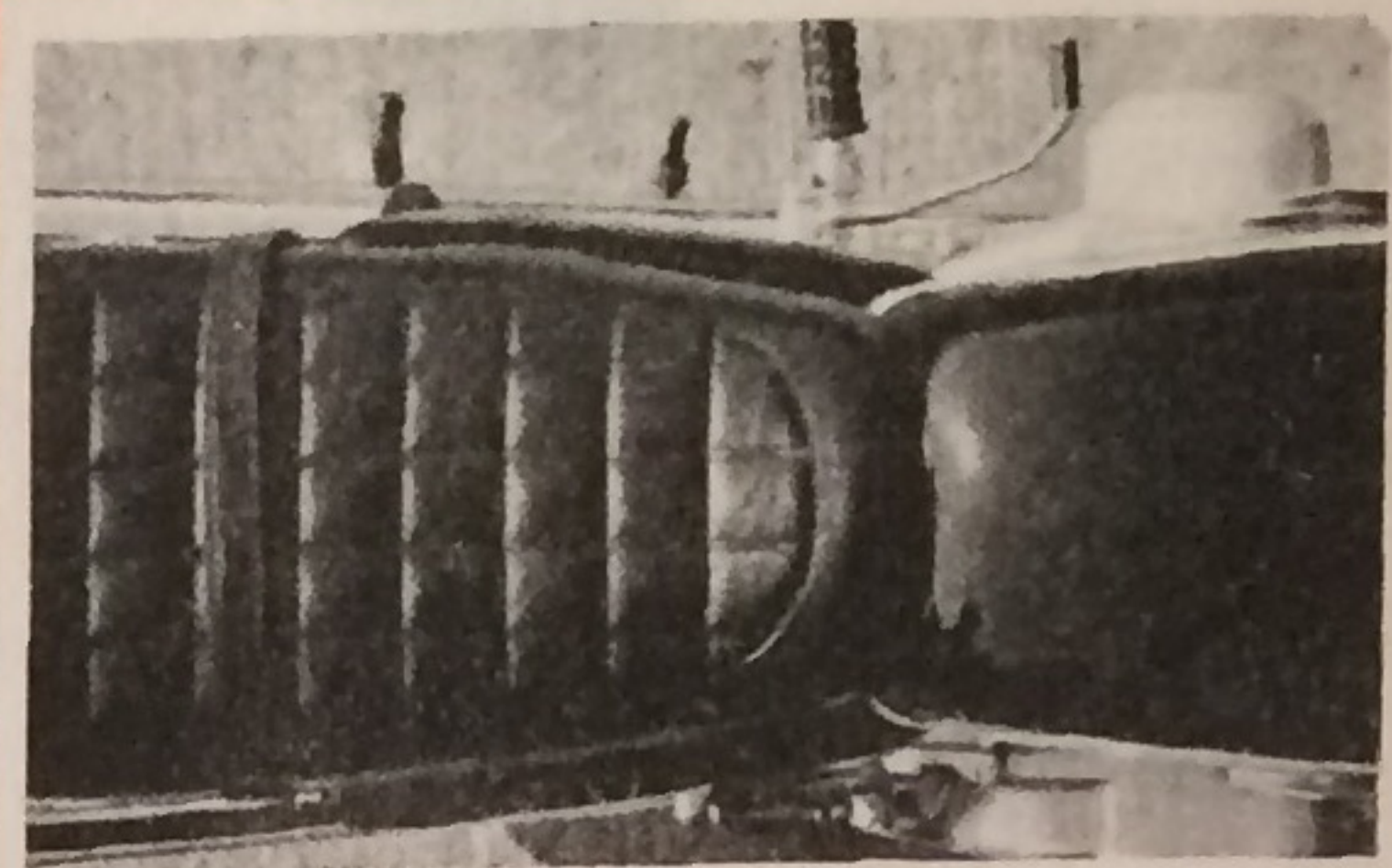
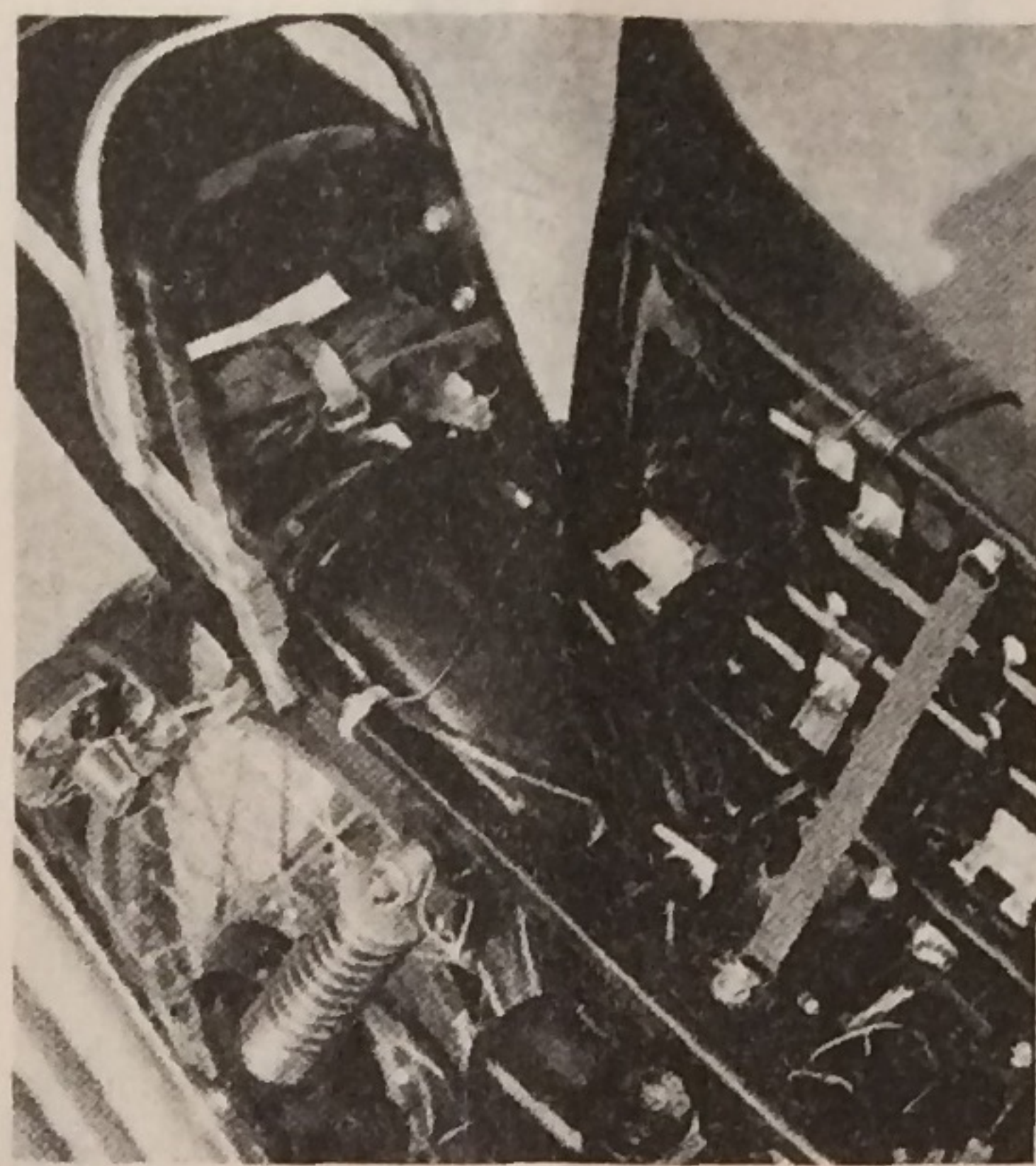
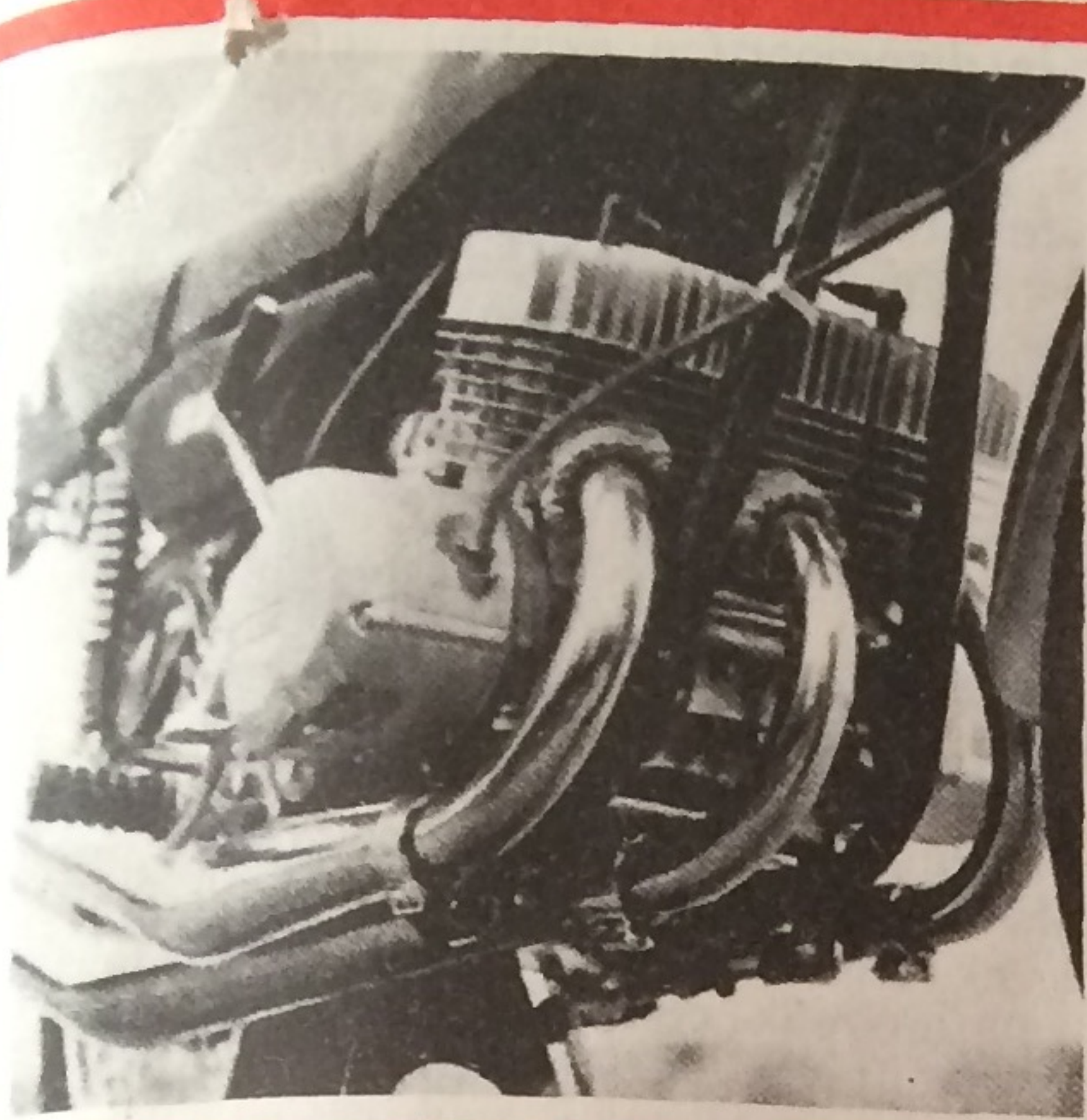
### LE MOTEUR

Le 3 cylindres, de cotes super carrées (53x52,5 mm), reprend le même dessin que celui de la 500 cc. Cependant les ingénieurs de la marque ne se sont pas contentés de faire une copie conforme mais se sont efforcés de le rendre plus compact. Le résultat obtenu est des plus satisfaisants car, par rapport à la 500, la nouvelle 350 est de 15 cm moins large. L'alimentation, compte tenu des 3 cylindres, s'effectue classiquement par la jupe des pistons. Le bloc moteur renferme une boîte 5 vitesses dont nous ignorons pour l'instant l'étagement. La transmission primaire s'effectue par pignons et la transmission secondaire se fait par chaîne sur le côté gauche. Les échappements sont disposés suivant le même ordre que sur la 500 cc à savoir, un à gauche et deux à droite. Ils sont de dimensions quasiment identiques et sont relevés sur l'arrière

pour ne pas venir frotter en courbe. La mise en route s'effectue par un kick-starter possédant un très long bras de levier. Le graissage, comme sur les autres modèles, est du type Injectolube. Enfin nous avons réservé pour la bonne bouche la puissance. Celle-ci est de 45 ch à 8.500 tr/mn et place, du moins sur le papier, la 350 SS largement en tête de sa catégorie.







...iani et à l'arrière par des amortisseurs  
ables équipés de ressorts à pas varia-  
ble. Les roues sont équipées à l'avant  
comme à l'arrière de pneus de 18". Le frein-  
nage est assuré par de classiques freins  
tambours qui possèdent cependant la par-  
ticularité d'avoir les flasques peints en  
noir.

L'équipement semble a priori très com-

plet : compteur - compteur-tours séparés,  
nombreux voyants de contrôle et bien d'au-  
tres choses encore. Nos demandes au-  
raient-elles été enfin exaucées ? Nous trou-  
vons en effet un réservoir doté d'un bou-  
chon à ouverture rapide artistement dé-  
coré par des filets jaune et noir, et qui  
de plus offre une capacité intéressante.  
La selle en forme de « Banana seat » se

Quand l'esthétique et le fonctionnel  
se rejoignent. Le vaste dossier caractéristique  
de la 350 SS fait également office  
de coffre à outils, d'une capacité étonnante  
comme on peut le constater.  
La selle basculée donne accès à ce coffre  
mais aussi à tout l'appareillage électrique  
ainsi qu'à l'orifice de remplissage  
d'huile du graissage séparé.

prolonge par un dossieret faisant office de  
coffre à outils. Elle est largement dimen-  
sionnée et doit offrir à deux personnes  
un confort satisfaisant. Les repose-pieds  
conducteur et surtout passager, sont très  
haut placés et ne devraient pas être une  
gêne, même pour les usagers « saignants ».  
Chez Kawasaki on pense aussi à l'avenir.  
Ainsi il n'est pas exclu qu'une 250 cc de  
même inspiration voie le jour dans les pro-  
chains mois. Chose beaucoup plus cer-  
taine : une 350 cc compétition-client, une  
mini H1R en quelque sorte, serait actuel-  
lement en cours d'essais. Les seules pré-  
cisions que nous possédons sur cette  
nouvelle « bombe » est le régime de 12.000  
tr/mn, une puissance de l'ordre de 55 ch  
et une vitesse d'environ 240 km/h.

## fiche technique

### MOTEUR :

Type : 3 cylindres, deux-temps, refroidi par air,  
admissions commandées par la jupe du piston  
Alésage : 53 mm  
Course : 52,5 mm  
Cylindrée : 348 cc  
Puissance/régime : 45 ch à 8.500 tr/mn  
Allumage : batterie-bobines  
Alimentation électrique : alternateur redresseur  
batterie  
Lubrification : Injectolube  
Mise en route : kick starter

### TRANSMISSIONS :

Nombre de rapports : 5  
Transmission primaire : par pignon  
Transmission secondaire : par chaîne

### EMBRAYAGE :

Multidisque en bain d'huile

### PARTIE CYCLE :

Cadre : type double berceau tubulaire  
Pneus : AV 3.00x18 - AR : 3.50x18  
Freins : AV 200 mm double came, AR : 180 mm  
simple came  
Suspension AV : fourche télescopique amortie  
hydrauliquement  
Suspension AR : bras oscillants, éléments hydrau-  
liques, réglables en 3 positions  
Longueur hors tout : 2.010 mm  
Empattement : 1.330 mm  
Hauteur de selle : 800 mm  
Hauteur hors tout : 1.095 mm  
Poids : 142 kg  
Garde au sol : 190 mm  
Largeur hors tout : 600 mm

### PERFORMANCES CONSTRUCTEUR :

Vitesse maxi : 180 km/h  
0 - 400 m départ arrêté : 13"6

Une nouvelle japonaise qui ne manquera  
pas d'exercer son charme sur les populations  
occidentales, dans quelques mois.