



Sportive mais routière



Kawasaki Ninja 650

Adieu les ER-6f et ER-6n, après la Z650 présentée dans le Moto Trends du mois de février c'est au tour de la version carénée de se dévoiler. Identique à la base mais différente au regard, la Ninja 650 a pour elle un aspect autrement plus attrayant que la version dénudée. Et à l'intérieur de ce carénage ça se passe comment ?

Entre une Z650 et une Ninja 650, tout a été pensé à l'identique. Du point de vue de la mécanique, on reste en face d'un moteur bicylindre de 649cc qui délivre 68 chevaux et d'une partie cycle type treillis en acier. Pas de fourche inversée ni d'étrier Brembo pour une Ninja désireuse d'être belle pour pas trop d'argent. Le poids de 193 kg et une hauteur de selle de seulement 790 mm en disent déjà long sur sa facilité à manœuvrer à l'arrêt. Ce ne sont pas les 6 kg du carénage qui vont venir alourdir cette mini-sportive. Le tour du propriétaire apportera son lot de conclusions comme ce magnifique bras oscillant en alu, les trois beaux disques de freins « pétales », une finition plutôt correcte avec un assez bon camouflage du câblage électrique. Le guidon du genre « bracelets rehaussés » se combine à un plexi réglable sur trois positions au moyen de l'outillage de bord. Nous verrons un peu plus tard que l'association du guidon à la bulle permet de profiter d'une assez bonne protection. En matière d'assistance au pilotage, Kawa fait dans le simple avec un ABS de rigueur et un embrayage anti-dribble. Pas de Traction Control. Il est vrai qu'avec 68 chevaux, ce n'est pas vraiment utile. De plus, Kawa n'est pas du genre à se laisser aller à de telles aides comme sur la Z1000R qui se conduit à l'ancienne, avec la tête, pas grâce aux capteurs. En regardant le tableau de bord, on comprend immédiatement le lien de parenté entre la série « Z » et cette Ninja. Données d'affichage à la présentation identique avec cet indicateur de rapport engagé qui nous plaît tant. A ses côtés, le compte-tours, le compteur et toutes les petites infos habituelles comme la consommation moyenne.

+ Plus

- Embrayage assisté
- Conduite reposante
- Légèreté de l'ensemble
- Protection et bulle réglables
- Souplesse moteur et boîte

- Moins

- Garde au sol (sur circuit)
- Utilisation duo (plus de poignées)
- Pas de béquille centrale

Lieu de tournage

Lorsque Kawasaki nous a conviés à sa journée d'essai sur le circuit de Mettet en avril dernier, j'avais formulé le souhait auprès



du responsable presse d'embarquer une Ninja à mon intention. Alors que tous mes confrères se ruiaient sur la « Z » connexion, je prenais possession de cette petite Ninja. Sachant à l'avance que pour rouler sur circuit, rien de tel qu'un carénage et une position plus allongée pour se sentir à l'aise. Le temps est frais (voire caillant) et je prends donc mon ... temps pour chauffer les pneus et ressentir les battements de pistons de cette moto. Du couple, elle en a, de la puissance, elle en a... un peu mais ce qu'elle a surtout pour elle, c'est une exceptionnelle agilité à se faufiler dans un trou de souris. C'est-à-dire entre les motos des autres pilotes qui roulent sur le circuit Jules Tacheny ce jour-là. Au fil des tours, je prends mes repères et recule sans cesse mes séquences de freinage. Peu de chevaux donc peu de vitesse alors pourquoi freiner trop tôt. Bien couché derrière la

bulle, j'arrive à accrocher les 180 km/h dans la ligne droite (avec une 1000 on frise les 240 km/h).

Analyse

La puissance délivrée par les deux petits pistons ne pouvant suffire à contrecarrer la horde de chevaux des autres motos, il faudra profiter des autres arguments que peut offrir cette « petite » 650 pour se faire plaisir. Comme, et ce n'est déjà pas si mal, son prix d'achat de 7.399 euros. Pour ce montant très raisonnable, vous aurez le droit d'enfourcher une moto largement assez puissante pour vous faire plaisir. Son carénage lui donne un look très sportif alors que sa position de conduite la renvoie du côté des routières. Ce qui est, en fait, plus une qualité qu'un défaut. Pas de réglages de fourche mais pour l'avoir poussée dans ses derniers retranchements sur circuit, je peux vous garantir que ses deux petits tubes de 41 mm suffisent largement à maintenir la roue avant sur le sol et à conserver une bonne trajectoire. J'insisterais même en précisant que l'absence d'assistance et la simplicité de ses composants vous renvoie, avec beaucoup de plaisir, à un pilotage ressenti. C'est à vous qu'il appartiendra de la placer là où votre regard vous emmènera. De préférence à la limite du vibreur (ou de la route), les yeux déjà braqués sur le virage suivant.

Le bon côté

À l'inverse des moteurs 4 cylindres, les twins ne demandent pas à monter haut dans les tours pour s'exprimer. Le petit « double bouilleur » de cette Ninja se conforme à cette règle. La plage

d'utilisation idéale se situe entre 4.000 et 8.000 tr/min. En-dessous, ça peine, au-dessus, on attend quelque chose qui ne viendra pas. Au quotidien, c'est de cette souplesse dont on profitera. Le circuit, c'est très amusant mais c'est principalement sur la route que l'on sera amené à la conduire. L'indicateur du rapport engagé vous surprendra avec le chiffre « 6 » affiché même en agglomération. Comme quoi, on peut avoir l'air sportif et se la jouer malgré tout civilisé. ■

CONCLUSION

Avec cette Ninja 650 vous restez dans le monde du raisonnable en vous demandant si la débauche de chevaux des autres est bien nécessaire au quotidien. Avec ses 68 chevaux, elle ne figurera jamais dans le livre des records. Mais pour un peu plus de 7.000€, vous ferez le plein de sensations.

Mode Grande Routière

La Ninja 650 peut aussi être une petite GT. Le catalogue Kawa propose un kit avec sacoches latérales ou top-case. Pour une meilleure protection, un plexi de plus grandes dimensions est également au catalogue ainsi que l'inévitable prise 12V pour GPS ou Coyote.

La Kawasaki Ninja 650 en quelques chiffres

Moteur : Twin Parallèle de 649cc à refroidissement liquide et DACT, 8 soupapes

Puissance : 68ch à 8.000tr/min (kit 35KW disponible pour permis A2)

Couple : 65,7Nm à 6.500tr/min

Injection : électronique

Transmission : boîte 6 vitesses et transmission finale par chaîne

Cadre : type treillis en acier

Suspension avant : fourche télescopique de 41mm, déb. 125mm

Suspension arrière : amortisseur horizontal réglable en précharge, déb. 130mm

Frein avant : double disque type "pétale" de 300mm avec étriers 2 pistons

Frein arrière : simple disque type "pétale" de 220mm, étrier simple piston

Hauteur de selle : 790mm

Poids : 193 kg

Capacité du réservoir : 15 litres

Prix : 7.399 euros



Diablement efficace, malgré sa puissance limitée.