

LES DERNIERS DES MOHICANS?

C'est peu dire que le marché de la sportive a littéralement croulé, entraînant même dans sa chute celui des sportivo-GT. Hormis quelques supersport rescapées et vitrines technologiques de leurs marques respectives, il nous reste peu de carénages à nous mettre devant les jambes...

TEXTE BRUNO WOUTERS AVEC LC | PHOTOS JONATHAN GODIN



Oubliions donc les impayables sportives, bardées d'une technologie de plus en plus sophistiquée et qui sont dorénavant destinées, vu leurs prestations, à limer le tarmac de la piste. Dès lors, que reste-t-il? Des petites cylindrées de 250-300cc monocylindres, parfois bicylindres, certes attrayantes mais à l'usage malgré tout limité. Entre les deux, un gouffre abyssal, que ne semblent guère prêts à combler les constructeurs. Ceux-ci se focalisent sur des roadsters davantage taillés pour la baston du dimanche après-midi que pour un usage quotidien. La sportive se serait-elle mise à poil? Nous n'en sommes pas loin car seuls deux constructeurs disposent encore aujourd'hui dans leur gamme d'une sportive de moyenne cylindrée... qui plus est bien éloignée de ce qu'ils nous proposaient jusqu'il y a peu. La Ninja 650 et la CBR650F n'ont, en effet, pas grand-chose en commun avec les défunctes CBR600RR et Ninja ZX-6R. Il faut remonter plus de dix ans en arrière pour retrouver les racines de nos deux protagonistes de ce jour. En ces temps éloignés, Honda comptait dans son catalogue une CBR600F, bien moins radicale et plus accessible que la CBR600RR, tandis que Kawasaki rendait la pareille à Honda avec une ZZR600 du même tonneau, deux sportivo-GT utilisables au quotidien, certes sportives mais exploitables sans grande expérience, idéales pour faire ses premières armes.

La CBR, apparue en 2014, a été retouchée pour le millésime 2017 en gagnant quelques chevaux au passage mais aussi une nouvelle fourche Showa et des étriers de frein modifiés. Le passage à la norme Euro 4 nous vaut une admission et un échappement revus et des rapports de boîte raccourcis de la deuxième à la cinquième, histoire d'améliorer le remplissage à mi-régime, et donc l'agrément. Mais la grosse évolution réside dans le dessin du carénage, inspiré de la Fireblade. Très travaillé visuellement, il met en valeur le moteur. Dans la foulée, l'optique avant passe aux LEDs. Par contre, les vulgaires clignotants rapportés de part et d'autre font tache... Chez Kawasaki, exit la ER6-f, bonjour la Ninja 650! Une bonne idée, ce «Ninja»? Commercialement, oui. Pratiquement... non: il fait peur aux assureurs, pour lesquels il est associé à des machines extrêmes (avec les complications que cela engendre), alors que cette 650 chasse clairement sur d'autres terres. Pour autant, ne boudons pas notre plaisir! Par rapport à sa devancière, cette Ninja maigrit de 18kg, de quoi largement compenser les 4ch perdus dans la foulée. Le couple augmente de près de 2Nm, obtenus 500 tours plus bas, tout bénéfice ici encore pour l'agrément. La ligne par contre se radicalise, et se donne effectivement des petits airs de Ninja, au désespoir d'un éventuel passager...

LES FORCES EN PRÉSENCE

Si Honda reste fidèle au quatre cylindres, Kawasaki lui oppose un twin vertical. Deux philosophies différentes, et qui se ressentiront tout au long de cet essai. Mais observons d'abord nos deux belles à l'arrêt, du bout du nez à la plaque d'immatriculation. Le carénage de la Kawasaki intègre deux optiques à iode, l'un pour les codes, l'autre pour le phare. Résultat, un regard borgne en feux de croisement. La Honda se contente d'un bloc optique central mais avec deux LEDs superposés. La Ninja marque des points avec sa bulle réglable sur trois positions et ses rétroviseurs rabattables. D'accord, il faut des outils pour la bulle et on ne le fera qu'une fois pour toutes mais c'est mieux que chez Honda où la bulle est fixe et où on s'emm...dera à chaque fois qu'on touche aux bras des rétroviseurs! La verte marque encore des points avec ses clignotants intégrés. Quelle pitié, ceux de la Honda! N'importe quel scooter de la marque fait mieux! Match nul pour la finition de l'habillage avec seulement quelques vis apparentes.

L'examen du tableau de bord fait également mal à la CBR: cadrans petits et peu lisibles, informations indigentes, la Kawa s'en tire nettement mieux, avec son splendide compte-tours analogique, son compteur digital, le rapport engagé, l'heure, l'odomètre et les deux trips, la jauge à essence, la température moteur, les consos instantanée et moyenne et, enfin, l'autonomie moyenne. La Honda ne dispose que d'un illisible petit compte-tours «baregraph» et fait l'impasse sur le rapport engagé, la température moteur et l'autonomie restante, qu'elle remplace par le nombre de litres déjà consommés. Si les deux machines se rejoignent sur l'absence de commande au guidon, victoire par K.O. néanmoins pour Kawa, d'autant que les indications restent plus lisibles en toutes circonstances! La Honda se déforce encore avec un seul levier réglable (le frein) pour deux sur la Ninja 650. Néanmoins, les demi-guidons de la CBR, montés en bout de tubes de fourche flattent davantage la rétine que le montage compliqué privilégié par Kawa, qui reprend les fixations des pontets sur le té supérieur.

REVUE DE DÉTAILS

Les commandes aux pieds n'appellent guère de remarques. Tout au plus notera-t-on beaucoup de jeu dans la commande du levier de vitesses de la verte, et des platines plus travaillées sur la Honda, tant pour le pilote que pour le passager. Et parlons-en, du passager! Si la Honda lui offre une selle somme toute accueillante, d'autant qu'elle ménage deux évidements en guise de poignées de maintien, notre Kawasaki, équipée du kit Performance Edition (bulle fumée, protection de réservoir, échappement Akrapovic et capot de selle) l'invite tout simplement à rester à la

SI LA ROUTE CONSTITUE LE TERRAIN DE JEU RÊVE DE NOS DEUX MACHINES, LEUR RÉELLE POLYVALENCE LEUR PERMET DE BRILLER EN TOUTES CIRCONSTANCES.



L'AVIS DE LAURENT

Je tire mon chapeau, j'ôte ma casquette... je veux même bien faire un effort avec mes cheveux si nécessaire: merci Honda, mille fois merci! Le premier constructeur mondial est également le dernier à proposer une quatre cylindres supersportive de moyenne cylindrée. Une moto financièrement et mécaniquement accessible à un grand nombre de motards. Cent chevaux, c'est largement assez pour se faire plaisir. Car quoi que les marketeers en disent, ils ne sont pas nombreux, en Belgique, les pilotes à réellement pouvoir tirer tout le potentiel d'un tel bloc. Surtout sur la route! Il est donc triste de constater que cette CBR 650 F soit une sorte de dernière des Mohicans. Toutefois, grâce à sa polyvalence et sa position moins typée - ouais, on peut voir les choses différemment après la trentaine... - je craque pour la Ninja 650. Quelle santé ce moteur, quelle aisance dans le sinueux, quels freins efficaces. Un vrai bonheur. Le tout emballé dans un style agressif mais pas trop extravagant. Je dis miam!

ON AIME



HONDA CBR 650 F



Bien pratique, les valves coudées!

KAWASAKI NINJA 650



Leviers réglables des deux côtés. Bien vu!

ON N'AIME PAS



Seul le levier de frein est réglable. Dommage...



Peu raffinés, les repose-pieds passager...



La Honda se montre particulièrement efficace et rigoureuse sur toutes les routes.

La Kawasaki se révèle joueuse et conciliante, permettant toutes les improvisations.





**QUEL PLAISIR DE PROFITER DE L'ALLONGE DU QUATRE
CYLINDRES EN LE FAISANT RUGIR A L'ASSAUT DU
COMPTE-TOURS!**

LES UP

- ▲ Allonge du 4 cylindres
- ▲ Rigueur du comportement
- ▲ Style valorisant

LES DOWN

- ▼ Moteur souple mais creux
- ▼ Tableau de bord peu lisible et incomplet
- ▼ Poids supérieur

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE

ANNONCÉE
4,76L/100KM

8.799€



Le tableau de bord, avare d'informations et peu lisible, ne constitue pas le point fort de la CBR...

maison. Et si d'aventure vous optez pour le coussin à la place du capot, sachez qu'il ne brille pas par son accueil et que les poignées de maintien de feu la ER6-f sont passées à la trappe. Sous les deux selles, les constructeurs ont ménagé un petit espace, de quoi tenter d'y caser un cadenas et/ou un pantalon de pluie. Sur les deux motos, la selle surplombe un feu arrière à LEDs, en «X» sur la Kawasaki.

Rayon détails de finition, la Honda marque sa différence avec des valves coudées, un gommard de 180 au lieu de 160, un lèche-roue et un garde-chaîne légèrement plus protecteurs. Les bras oscillants, asymétriques, dégagent tous deux de l'espace pour l'échappement calé sur le moteur, avec un résultat plus tourmenté sur la Ninja. L'Akrapovic de notre Performance Edition flattera peut-être l'œil de son possesseur mais ne s'intègre pas aussi élégamment à la ligne que celui de la Honda, aux traits tendus qui prolongent parfaitement le dessin du carénage. C'est très perso, mais j'avoue trouver plus racé le profil de la Honda. Il me paraît davantage travaillé au niveau du carénage, avec ses emboîtements subtils et ses lignes nettes. L'évidement sous la selle allège la ligne et la poupe paraît plus fine et équilibrée que celle de la Kawasaki qui semble se dresser vers le ciel. Le Sword Silver Metallic de notre machine laisse entrevoir la sobre élégance du Pearl Metalloid White proposé au catalogue. J'avoue, je

ne suis pas fana des peintures de guerre de notre Kawa KRT Edition mais «dégoût» et des couleurs, comme disait l'autre... Chacun trouvera midi à sa porte, et je ne doute pas que les jeunots apprécieront la robe verte, blanche et noire de la Kawa!

ACCOMODANTES

En selle, les différences se font sentir également. La position induite par la Honda se veut discrètement plus sportive, avec une selle plus haute de 2cm mais un guidon plus bas de la même valeur. Pas de panique! Si nos deux machines se donnent des airs de sportives en évoquant leurs glorieuses aïeules, leur accueil à bord ne se montre guère exigeant pour vos poignets et vos cervicales. La Kawasaki offre même une position tout à fait relaxante, tandis que la Honda évoque un peu plus le sport, un sport malgré tout peu contraignant au quotidien.

Sur le papier, on se demande un peu si le match est bien équilibré: 23 chevaux séparent le twin du quatre pattes! Mais la Honda rend une vingtaine de kilos à la Kawa sur la balance, de quoi rééquilibrer un peu la confrontation! Les différences se ressentent pourtant immédiatement. Le twin de la Ninja a bien progressé pour se montrer conciliant dès les plus basses rotations: il accepte de descendre sans rouspéter jusqu'à 2.500tr/min et reprend avec une belle santé à tous les ré-

La CBR se montre accueillante pour un éventuel passager avec sa selle confortable et ses poignées de maintien.



Le robuste bras oscillant dégage de l'espace pour le pot d'échappement placé sous le moteur.

Un tableau de bord comme on les aime, avec un compte-tours analogique parfaitement lisible!



gimes. De son côté, la CBR met en avant le velouté propre à l'architecture d'un quatre cylindres et enroule depuis le régime du ralenti avec onctuosité, quand le twin se fait un poil plus rugueux et vibrant. Mais quand Laurent actionne la poignée de gaz de la Kawasaki, je reste sur place avec la Honda! Souple la CBR, oui, mais surtout creuse! Le ton est immédiatement donné: le couple propre aux twins parle. Nous nous livrons à quelques exercices: reprises à 50km/h en troisième, à 70km/h en quatrième, à 90km/h en quatrième, histoire d'un peu favoriser le quatre pattes à un régime plus élevé, puis 120km/h en sixième. Rien à faire, la Ninja caracole chaque fois en tête, ne laissant aucune chance à la CBR.

LE BONHEUR SIMPLE

Celle-ci se rattrapera au départ arrêté. Au début, la Kawa fait illusion, la générosité de son moteur dès les bas régimes laisse la Honda derrière elle. Mais au fur et à mesure que la vitesse augmente, la Honda prend le pas sur la Kawa et je goûte aux envolées sans fin du quatre cylindres qui chante merveilleusement à mes oreilles, mais distille malgré tout quelques vibrations haute fréquence. La Kawasaki est déposée, plafonnant à 200km/h, quand la Honda continue à prendre ses tours pour tutoyer facilement les 220km/h! Mais voilà, la vie ne se résume pas à une portion d'Autobahn non limitée. Dans la vraie vie, pleine de trafic et de répression, une simple rotation de la poignée de la Kawa, sans se préoccuper du rapport

engagé, se traduit par une réaction immédiate que ne peut espérer un quatre pattes de même cylindrée sans tricoter de la boîte pour rentrer quelques rapports. Les boîtes de nos deux machines ne méritent d'ailleurs que des éloges: douces et précises, elles se font oublier, tout comme la commande d'embrayage. Les freins se montrent, eux aussi, sans reproche. Le ressenti de la Kawa obtient ma préférence, pour son mordant très franc. La Honda ne démérite pas mais l'attaque se veut moins incisive, l'effort au levier plus important. Rien à redire non plus sur les suspensions, largement assez efficaces, sans pourtant d'autre réglage que l'éventuelle précontrainte, pour conférer à nos deux machines un comportement rigoureux et sûr en toutes circonstances. Côté confort, ce sera taré plutôt ferme à basse vitesse et sur les irrégularités marquées mais la situation s'améliore dès que le rythme s'accélère; avec le confort prodigué par les selles, la conduite pourra s'envisager pour la journée entière. Et, promis, ce sera une journée de pur bonheur: nous qui avons la chance de prendre le guidon d'un nombre considérable de motos, trouvons souvent plus de plaisir à arsouiller avec ces motos simples, à la puissance raisonnable mais surtout privées de toute sophistication électronique. Ne pas se demander quelle cartographie privilégier, sur quel mode d'antipatinage se caler, quel programme de suspension adopter mais simplement rouler, rouler pour le plaisir!

LES UP

- ▲ Agilité de premier ordre
- ▲ Moteur plein d'entrain
- ▲ Freinage mordant

LES DOWN

- ▼ Duo proscrit
- ▼ Bande-son peu inspirée
- ▼ Style clivant

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE



NC



7.399€

LA POSITION DE CONDUITE CONCILIANTE ET LA BULLE RÉGLABLE CONSTITUENT DES ATOUTS POUR UN USAGE QUOTIDIEN.

VANESSE MOTO

**VEZ DÉCOUVRIR
LA NOUVELLE KAWASAKI NINJA 650!
GAMME 2018 DE STOCK.**

VANESSE MOTO, VOTRE CONCESSIONNAIRE KAWASAKI EN BRABANT WALLON
Chaussée de Namur, 89 - 1300 Wavre
Tél.: 010/24.14.44 - www.vanessemoto.com

Kawasaki





Pas de place pour le passager
avec le pack Performance
Edition facturée 1.099€!



Compris dans le pack,
l'inévitable Akrapovic,
heureusement pas trop
bruyant!



803 | OCTOBRE 2017 | 61



L'élégante mais presque sévère robe de la Honda contraste avec l'exubérance de la livrée KRT d'une Ninja plus facile à vivre que son patronyme pourrait laisser croire.

FICHE TECHNIQUE		
	Kawasaki Ninja 650	Honda CBR650F
MOTEUR		
Type	Bicylindre vertical, 4-temps, refroidissement liquide	4 cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide
Cylindrée	649cc	649cc
Puissance maximale	68ch à 8.000tr/min	91ch à 11.000tr/min
Couple maximal	65,7Nm à 6.500tr/min	64Nm à 8.000tr/min
Cartographies	Non	Non
Contrôle de traction	Non	Non
TRANSMISSION		
Boîte de vitesses	À 6 rapports	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne	Par chaîne
PARTIE-CYCLE		
Cadre	Treillis en acier	Double poutre en acier
Chasse / Angle de chasse	110mm / 24,5°	101mm / 25,5°
Suspension AV / Débattement	Fourche télescopique 41mm / 125mm	Fourche Showa SDBV 41mm / 120mm
Suspension AR / Débattement	Mono amortisseur Back-link / 130mm	Mono amortisseur / 128mm
Frein AV	Double disque 300mm, étriers 2 pistons	Double disque 320mm, étriers 2 pistons
Frein AR	Simple disque 220mm, étrier simple piston	Simple disque 240mm, étrier simple piston
Pneus AV / AR	120/70-17 / 160/60-17	120/70-17 / 180/55-17
INFOS		
Coloris	Metallic Spark Black / Candy Burnt Orange / Lime Green & Ebony (+200€)	Millenium Red / Matt Gunpowder Black Metallic / Sword Silver Metallic / Pearl Metalloid White
Prix de base	7.399€ (moto essayée 8.698€ KRT Edition Performance)	8.799€
Garantie	24 mois, km illimités	24 mois, km illimités
Taxe de circulation	56,10€	56,10€
TMC (full power)	61,50€	61,50€
Rythme des entretiens	12.000km	12.000km
DIMENSIONS		
Longueur	2.055mm	2.110mm
Empattement	1.410mm	1.450mm
Hauteur de selle	790mm	810mm
Poids	193kg tous pleins faits	213kg tous pleins faits
Réservoir	15l	17,3l

CONCLUSION

Au fil des kilomètres, la Kawasaki séduit par son insolente facilité. Intuitive en toutes circonstances, elle donne du plaisir sans se prendre la tête, se préoccuper du bon régime ou de la bonne trajectoire. C'est simple, elle se montre à l'aise partout. Brillante en ville, amusante et efficace sur la route, bien assez puissante pour l'autoroute. L'onctuosité du moteur de la Honda la rend aisée à prendre en main dès les premiers mètres. Parfait pour la ville, malgré un rayon de braquage plus large d'une soixantaine de centimètres. Impériale sur autoroute, elle témoigne d'une belle efficacité sur route. La Honda exige toutefois un peu plus d'engagement. Pour en retirer tout le sel, il faudra déjà veiller à se maintenir dans les hauts régimes, ce qui induit plus de concentration, et se traduit souvent par des vitesses plus élevées. Et si son comportement ne prête à aucun moment le flanc à la critique, son poids se fait sentir, son pneu plus large aussi. Elle sera moins facile à mener et permettra moins cette éventuelle approximation qui ne déroute guère la Kawa.

La verte se donne tout de suite à n'importe qui, la grise se livrera un peu moins facilement, mais flattera son possesseur par son efficacité, la mélodie de son échappement et les envolées sans fin de son moteur... au risque de déplaire à la maréchaussée! Mais quel que soit votre choix, ces deux machines prouvent à suffisance qu'avec un budget d'environ huit bâtons et moins de cent chevaux, le plaisir sera bel et bien au rendez-vous! Et cerise sur le gâteau, ces sportives se révèlent plus exploitables au quotidien que les roadsters dont elles sont issues! Elle n'est pas belle la vie? ■