

MOTO

JOURNAL

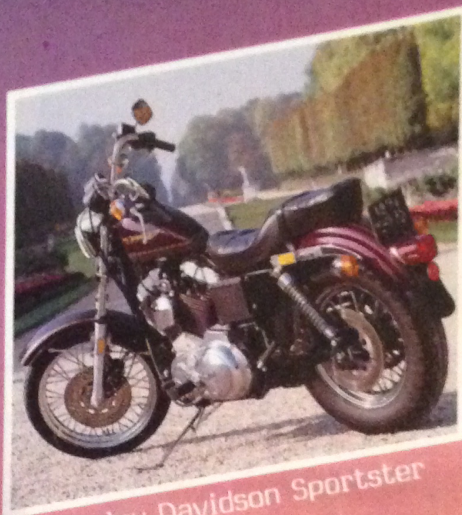
11F
N 721

Honda CR

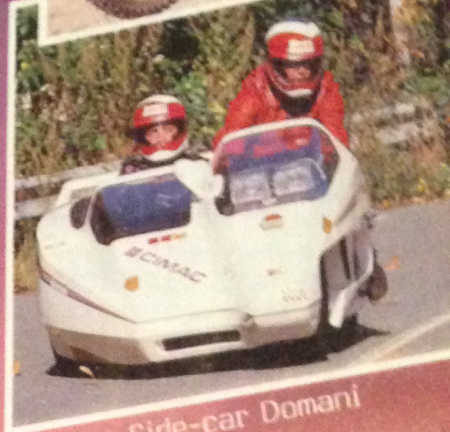


TURBO
LES UTILISATEURS
JUGENT

HARLEY
UN MYTHE
VIBRANT



Harley Davidson Sportster



Side-car Domani

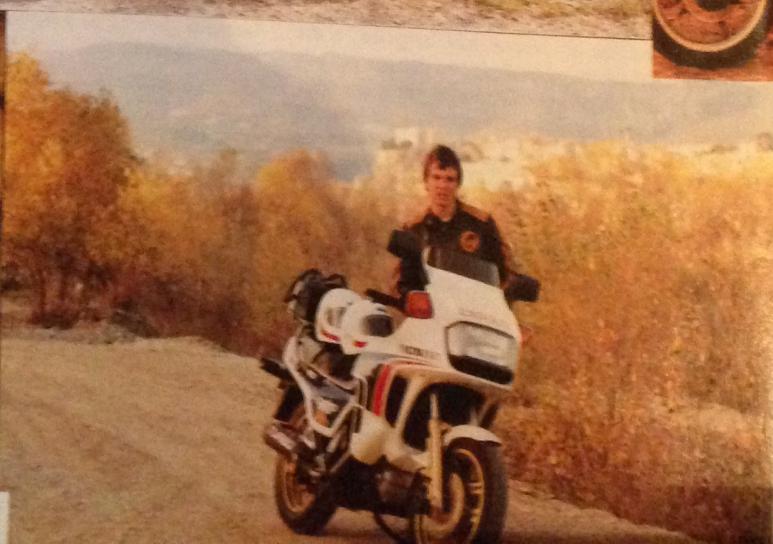
DOMANI
UN SIDE-CAR
A PART

HONDA CR 86
ÇA DONNE

TROIS FANTASMES A L'ESSAI
TURBOS ~ HARLEY ~ DOMANI

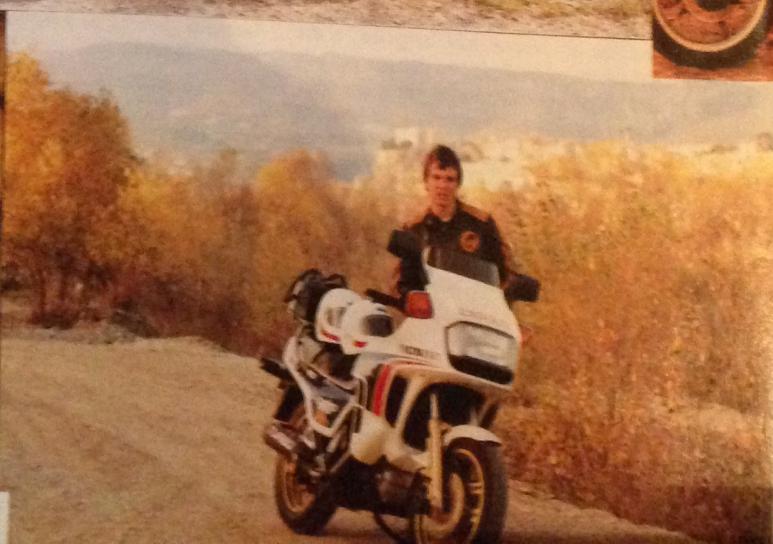
—César : la plus belle
 —Philippe :
 trente kilos de trop
 Alain : la moto parfaite
 —Philippe :
 aucune panne
 en 76 000 km
 —Bruno :
 une vraie
 sensation de poussée

—Jean-Hervé :
 si elle tombe,
 on imagine la note
 —Loïc :
 à 30 000 F, très bon
 rapport qualité/prix



—César : la plus belle
 —Philippe :
 trente kilos de trop
 Alain : la moto parfaite
 —Philippe :
 aucune panne
 en 76 000 km
 —Bruno :
 une vraie
 sensation de poussée

—Jean-Hervé :
 si elle tombe,
 on imagine la note
 —Loïc :
 à 30 000 F, très bon
 rapport qualité/prix



ESSAI LECTEUR

Turbo

LA KAWA ZX 750T...
ET LES AUTRES

PAS SI GADGET QUE ÇA!

Ni vraiment sportives ni vraiment routières, les turbos sont des motos à part. Et à part entière, vu la façon dont vous vous insurgez contre l'image « gadget » du turbo. Leur succès commercial est marginal, mais l'idée turbo en a séduit certains ; ceux-là mêmes qui nous livrent leurs impressions aujourd'hui, après un petit périple de 880 000 kilomètres, soit 22 fois le tour de la Terre !

Par Alexander Campbell et vous

Autant vous dire que nous n'avons pas croulé sous les réponses, mais on s'y attendait un peu, le turbo n'ayant pas encore fait école dans le milieu de la moto. En revanche, sur le cumul de nos lecteurs, on constate une nette majorité de bulletins concernant la Kawa Turbo par rapport aux trois autres marques japonaises. L'essai lecteur s'articulera donc autour du modèle le plus répandu, avec en référence la Yam XJ 650 T, les Honda 500 et 650 T ainsi que la Suzuki XN 85.

Qui êtes-vous ?

L'âge du capitaine

18-20 ans	21-25 ans	+ de 25 ans
10 %	55 %	35 %

Le propriétaire de Kawa Turbo est relativement jeune, pas un seul ne dépassant la trentaine. Ce qui prévaut également pour les possesseurs de Yam et de Honda 500 Turbo, au même titre que la Suzuki dont le prix promotionnel a attiré les plus désireux de performances. En revanche la CX 650 T s'adresse à une clientèle plus mûre, avec 100 % de plus de 25 ans, et un doyen de 54 ans.

Style de conduite

Tranquille	Rapide/ tranquille	Rapide	Très rapide
5 %	25 %	40 %	30 %

On s'y attendait, ça roule plutôt rapide, voire très rapide du côté des turbos, plus particulièrement avec la Kawa : l'image sportive de la marque n'y est sans doute pas pour rien. Avec la Yam, c'est rapide/tranquille pour la moitié et rapide pour l'autre. Les Hondistes sont par contre plus sages, une majorité d'entre eux roulent rapide/tranquille.

Période d'utilisation

75 % d'entre vous roulent toute l'année, alors que pas un Yamahiste ne rentre sa moto à l'approche du froid, ou de la pluie (c'est ce qu'ils disent en tout cas !) La moyenne de roulage par an est de 17 000 km pour la Kawa, 18 000 pour la Yam et environ 15 000 pour les deux Honda et la Suzuki. Bref on ne chôme pas, et le turbo ne s'en porte pas plus mal, deux Yam ont d'ailleurs dépassé les 50 000 km sans pépins (60 000 et 76 000 km).

Type d'utilisation

A l'unanimité, les turbos sont des engins pour tailler la route, là où la puissance peut s'exprimer. Elles s'acquittent toutes de la ville, bien entendu, mais leur relative mollesse à bas régimes (because moteur décomprimé) ainsi que leur poids n'en font pas des engins de ville toujours adéquats.

Pourquoi avoir acheté la moto ?

Les sensations et l'esthétique sont vos principales motivations d'achat, à égalité avec 25 % des suffrages pour chacune. La magie



Pierre : sans problème pour les voyages
Jean-Pierre : pas une moto de sport
Jean : centre de gravité un peu haut
Olivier : allergique aux radars et aux uniformes !
Michel : C'est une bête !



Didier : en panne depuis trois mois
Frédéric : c'est une bonne moto
Dario : prix des révisions très abordable
Jean Raoul : personnalité sans concessions
Philippe : assez économique en usage cool
Christian : moto unique, sans concurrentes
Serge : un motard comblé
José : allie puissance, silence et confort
Pascal : la plus moderne des marginales

du turbo ne vous a pas laissé indifférent, vos réponses ne peuvent le nier. Il en est exactement de même pour les autres turbos : c'est le look qui prime pour les 500 et 650 Honda, encore le look pour la Yam, mais cette fois-ci nuancé de magie turbo. Le nombre de réponses concernant la Suzuki n'est peut-être pas significatif, mais l'attrait d'un prix promotionnel a fortement influencé la décision de ceux qui ont envoyé leurs réponses.

Précédente et prochaine moto

55 % des possesseurs de Kawa Turbo ont déjà possédé une plus de 500 cm³, avec une certaine fidélité à la marque. On dénombre en effet pas moins de 45 % de Kawa, de la 500 H1 à la ZX 1100 pour les motos précédentes. Chez Yam, 75 % des propriétaires d'XJ 650 T sont restés fidèles à la marque, 54 % chez Honda et 100 % chez Suzuki. En ce qui concerne le futur, 33 % sont comblés par leur Kawa turbo et reprendraient volontiers la même (tout en souhaitant un tarage plus « musclé » du turbo) alors que 22 % envisagent l'achat d'un trail gr mono. Pour l'XJ 650 T, 30 % souhaitent posséder une FJ 1100, 25 % une FZ 750 alors qu'une minorité changerait bien pour une grosse GT du style Venture ou Aspenca-de. Les possesseurs de Honda 500 Turbo, quant à eux, ont une orientation plus sportive que ceux de la 650 : on cite 400 NS, VF 1000 R etc... alors que 50 % sont indécis quant à savoir ce qu'ils reprendront après leur twin 650. Les possesseurs de XN 85 ne se prononcent pas à 30 %, et souhaitent un gros quatre cylindres sportif dans 75 % des cas.

Modifications apportées sur la moto d'origine

On ne compte plus, sur la Kawa, les modifications d'ordre esthétique. Non que la moto soit laide, loin s'en faut. Mais les kits Boxer (clignos, grilles de phare, pots, etc...) sont légion. Un certain nombre a changé d'échappement, alors que l'on trouve pas mal d'ampoules 100 W pour améliorer l'éclairage. Quelques malins ont poussé la pression du turbo, mais attention dans ce cas vous dites adieu à la garantie de l'importateur. 35 % d'entre vous ont laissé leur moto dans sa configuration d'origine. Sur la Yam, les principales modifications concernent, l'adjonction de phares additionnels, d'un porte-bagages et d'amortisseurs de meilleure qualité. Idem pour les Honda CX 500 et 650 T (sauf pour les amortisseurs) où l'on monte souvent une alarme électronique. Pas de modifs sur les quelques bulletins réponse de la XN 85.

La Kawasaki ZX 750 Turbo sous le feu de la notation

Un petit rappel pour que vous compreniez notre système de notation qui s'échelonne de 1 à 5. La note 1 : mauvais, à revoir. 2 : franchement moyen, on s'y fait mais c'est pas le pied. 3 : correct, sans plus, satisfaisant quoi. 4 : très bien, on est content. 5 : excellent, qualité marquante de la moto en quelque sorte. D'autre part, seul le nombre de réponses concernant la Kawa étant suffisamment important pour en dégager des moyennes significatives, nous ne mettons qu'elle en avant.

Moteur

— Démarrage : note moyenne 4,7/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
75 %	20 %	5 %	0 %	0 %

Aucun problème de démarrage, à chaud comme à froid, ce qui n'est pas le cas de toutes les turbos. On note pour la Yam 50 % de 2/5 et 25 % de 1/5, notamment lors de démarrages à chaud. Pas de soucis en revanche pour les deux Honda et la Suzuki.

— Souplesse : note moyenne 3,9/5.

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
35 %	30 %	30 %	5 %	0 %

A peine 5 % de notes inférieures à 3/5 et 35 % de 5/5, autant dire que l'on reprend dès 1500 tr/mn en cinquième sans le moindre à-coup. Sur la Yam, les notes d'ensemble sont légèrement moins bonnes (moyenne 3,1/5) mais c'est tout de même plutôt satisfaisant. Idem pour la Suzuki. Les deux Honda, de par leur architecture moteur, sont forcément moins souples que des quatre cylindres. A signaler une moins bonne note globale de la 500 par rapport à sa grande sœur (2,6 contre 4/5).

— Couple : note moyenne 3,1/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
15 %	20 %	35 %	25 %	5 %

Encore plus qu'un moteur atmosphérique, le turbo possède deux visages : anémique dans sa phase atmosphérique et surpuissant dès que le turbo se met en marche. La Kawa ainsi que les autres n'échappent pas à la règle. Il faut atteindre 4000 à 5000 tr/mn pour obtenir les chevaux. La seule qui se comporte honorablement sous les 4000 tr/mn est la CX 650 T, qui marque un net progrès par rapport à la 500 sur ce domaine.

Montées en régime : note moyenne : 4,4/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
55 %	30 %	15 %	0 %	0 %

Une majorité d'excellent et de très bien pour ce chapitre, toutes turbos confondues (T.T.C... pigé ?) c'est ce qu'on appelle une montée... en flèche !

— Accélération : note moyenne 5/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
100 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Sans commentaire ! Pour les autres, ce n'est pas mal non plus : Yam XJ 650 T, 3,9 ; Honda : CX 500 T 4,2 ; Honda CX 650 T, 5/5 ; Suzuki XN 85, 4/5. Excusez du peu !

— Vibrations : note moyenne 4,1/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
30 %	40 %	20 %	0 %	0 %

A vous lire, celles-ci sont quantité négligeable sur la Kawa, on note toutefois des frémissements vers 4000 tr/mn, mais sans que l'on puisse les qualifier de gênants, d'où une très bonne appréciation. C'est très bien également sur l'XJ et la CX 650, satisfaisant sur la 500 CX et l'XN 85.

— Accessibilité mécanique : note moyenne 3,2/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
5 %	45 %	25 %	20 %	1 %

Une moyenne satisfaisante, principalement à cause du carénage intégral, enveloppant par définition. Malgré la complexité mécanique, les organes sont relativement accessibles, à part peut-être le pignon de sortie de boîte devant lequel on a logé le filtre à air. Sur la Yam, la note moyenne est 3,6/5. Sur les Honda, les interventions courantes ne posent pas plus de problèmes que sur une moto conventionnelle, mais le problème se gâte dès qu'un problème moteur interne se manifeste (les cylindres sont solidaires du bloc moteur).

— Robustesse mécanique : note moyenne 4,3/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
50 %	35 %	15 %	0 %	0 %

Très bien, voire excellent, on ne peut guère faire mieux. Il en est de même pour les autres, turbos : ceux qui hésitaient à cause de l'inconnue turbo sont désormais fixés, le turbo, c'est fiable !

Transmissions

— Boîte de vitesses : note moyenne 3,5/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
15 %	40 %	30 %	10 %	5 %

Bonne note d'ensemble pour la boîte de la Kawa à laquelle on reproche d'être dure à basse vitesse. Tout rentre dans l'ordre dès que le rythme s'accélère ! Très bonne boîte pour la Yam (4,2), pas la panacée sur les Honda qui sont un peu lentes et imprécises. La boîte de l'XN 85 est précise mais un peu ferme.

— Embrayage : note moyenne 3,5/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
25 %	35 %	15 %	20 %	5 %

Doux et progressif, l'embrayage de la Kawa Turbo manque en revanche d'endurance, en

ce sens qu'il n'aime pas les démarrages trop appuyés et répétés en ville. Il semblerait que les autres turbos présentent la même petite faiblesse.

Freinage

— Frein AV : note moyenne 3,7/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
15 %	50 %	25 %	10 %	0 %

Bonne note d'ensemble, mais on lui souhaiterait le mordant et la puissance d'une 600 GPZ, par exemple. Les autres turbos sont également satisfaisantes dans ce domaine, sauf la CX 500 (note moyenne 2,8/5) à qui l'on reproche un manque d'endurance à chaud.

— Frein AR : note moyenne 3,3/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
20 %	10 %	55 %	10 %	5 %

Le frein arrière joue son rôle de ralentisseur, on lui reproche cependant un manque de progressivité, ce qui occasionne des blocages de la roue arrière. L'XJ est notée moyennement (2,75) sur ce chapitre, un disque serait la bienvenue. La note globale sur les CX 500 et 650 est de 3,5 et de 4,3 sur la Suzuki XN.

Qualités routières

— Maniabilité : note moyenne 3/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
5 %	30 %	20 %	25 %	10 %

Ce n'est certes pas son point fort, comme une majorité de grosses Kawa qui préfèrent privilégier la stabilité et les longs virages en appui, mais cela demeure satisfaisant. C'est sensiblement la même chose pour la Yam qui, sans être véritablement camionsque, n'est pas non plus un vélo. Les deux Honda récupèrent également une note moyenne de 3,5/5, avec comme ombre au tableau un centre de gravité un peu haut perché. Malgré le peu de réponses concernant la Suzuki, il en ressort que ce domaine n'est pas non plus son point fort.

— Stabilité en ligne droite : note moyenne 4,2/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
60 %	20 %	5 %	10 %	5 %

60 % de notes excellentes, voilà qui cause ! La Kawa file droit, un véritable rail quoi ! La Yam obtient une note de 4,5, la CX 500 de 4,6, alors qu'autant la CX 650 et la XN 85 sont reçues avec les honneurs : note moyenne de 5/5 !

— Garde au sol : note moyenne 4,1/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
40 %	35 %	20 %	5 %	0 %

De l'avis de tous, il faut vraiment y mettre du sien pour faire râcler quelque chose. Il en va de même pour les autres.

Tenue sur mauvaise route : note moyenne 2,55/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
0 %	10 %	55 %	15 %	20 %

Aïe aïe aïe, ça sent les sauts de cabris et les reins en compote ! On peut lire : « raideurs et coups de raquettes », « ça saute mais ça passe », pas le pied quoi ! Sur la Yam, c'est moins mauvais mais juste satisfaisant, ce qui est le cas des deux Honda et de la Suzuki. Y'a pas de secret, pour aller vite dans les routes défoncées, il faut un trail.

Tenue de route en solo : note moyenne 4,2/5.

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
40 %	45 %	10 %	5 %	0 %

Même jusqu'à des vitesses invouables, la Kawa se comporte de façon très sécurisante, à partir du moment où l'accord de suspensions est bon et les pneus en bon état. La Yam obtient une note de 3,8/5, la CX 500 de 4/5 et la 650 de 4,1/5. La Suzuki ne souffre pas la critique, sa note est de 4,7/5.

Tenue de route en duo : note moyenne 4,1/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
21 %	69 %	10 %	0 %	0 %

La présence d'un passager ne grève pas les très bonnes aptitudes de la Kawa, bien que les avis soient partagés : certains trouvent l'avant un peu léger en duo, alors que ceux qui avaient mis 3/5 pour la tenue en solo ont mis 4/5 pour le duo. En revanche, toutes les autres turbos bénéficient d'un meilleur note pour la tenue en duo que pour le solo.

Influence de l'usure des pneus sur la tenue de route

Oui dans 95 % des cas, et l'on constate la même influence pour l'XJ 650 T, alors que les deux Honda sont moins sujettes à ce phénomène (seulement 50 % des cas). L'usure des pneus sur la Kawa se manifeste par l'apparition de louvoiements à haute vitesse, le pneu arrière en étant la cause directe.

Confort

De la selle : note moyenne 3,1

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
10 %	30 %	30 %	20 %	10 %

Correct sans plus. On lui reproche d'être dure et un peu trop mince pour le pilote. La Yam et les deux Honda bénéficient d'un très bon confort de selle, soit une note d'environ 4,5 pour les trois.

De la suspension avant : note moyenne 3,1/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
10 %	25 %	35 %	25 %	5 %

Elle fait son boulot correctement, mais au prix d'une fermeté dont vous vous passerez. Encore une fois dans le chapitre du confort, les concurrents de la Kawa, en particulier les Honda (moyenne 3,8 pour les deux) tirent leur épingle du jeu.

De la suspension arrière : note moyenne 2,9/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
5 %	20 %	40 %	30 %	5 %

Dur, dur ! Après la tenue sur mauvaise route, voici la deuxième moins bonne note. On ne se soucie guère du confort chez Kawa, cela dit, ce n'est pas nouveau. La Suzuki est également assez raide de l'arrière. Chez Yam, la suspension arrière hérite d'une note de 3/5, la longévité des combinés sont mis en cause. Les Honda sont notées respectivement 3,6/5 pour la 500 et 4,5/5 pour la 650 qui a troqué l'amortisseur non réglable de sa petite sœur pour un nouvel élément offrant un meilleur amortissement.

De la position de conduite : note moyenne 4/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
25 %	55 %	20 %	0 %	0 %

Très bonne position de conduite, sportive mais sans excès. Sur la Suzuki, on a également choisi l'option sport, mais celle-ci s'avère un peu trop fatigante. La position de conduite des deux Honda et de la Yam est très bien jugée (4,5, 4,4 et 4,5) et l'accent a plus été mis sur le grand tourisme que sur le sport.

De la disposition des commandes : note moyenne 3,8/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
40 %	30 %	15 %	5 %	10 %

Il n'y a guère que les boutons d'appel de phare et de klaxon peu pratiques à l'usage qui font l'objet de critiques, autrement c'est très satisfaisant. La Yamaha obtient une note moyenne de 4,5/5, la CX 500 T de 4,2/5, la 650 de 4,1/5 et la XN 85 de 4,8/5.

Confort du pilote : note moyenne 3,3/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
10 %	25 %	55 %	5 %	5 %

Une majorité de 3/5, c'est-à-dire correct mais sans plus. Les suspensions sont fermes

mais on est bien protégé par le carénage. Les possesseurs d'XJ 650 T sont aux anges avec une note moyenne de 4,75/5, c'est la même chose pour les autres turbos où les notes oscillent entre 4/5 (Suzuki) et 4,6/5 (CX 650 T).

Confort du passager : note moyenne 1,7/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
0 %	0 %	16 %	42 %	42 %

Pas glorieux, on peut le dire... Bref, c'est totalement à revoir, du confort de la selle à celui des suspensions, en passant par les turbulences occasionnées par le carénage. Ce n'est guère mieux pour les autres, à commencer par la Suzuki (2/5) dont le passage est trop haut perché et n'a pas de poignée pour se tenir. La Yam (2,7/5) offre également des turbulences de carénage et ses repose-pieds sont trop hauts. Seules les Honda, avec 3,2/5 pour la 500 et 4,2/5 pour la 650, émergent du lot. La meilleure note de la 650 est à mettre à l'actif de la suspension arrière.

Équipement

Eclairage : note moyenne 3,8/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
25 %	40 %	25 %	10 %	0 %

L'éclairage dans l'ensemble de la Kawa est bien noté, mais il est possible de faire mieux, d'où les modifications en 100 Watts ou phare blanc (pas très légal tout ça !). On arrive sensiblement aux mêmes conclusions avec les autres turbos.

Tableau de bord : note moyenne 4,1/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
40 %	40 %	15 %	5 %	0 %

Une très bonne note, la seule critique concerne le compte-tours que l'on aurait aimé de dimensions un peu plus généreuses. Très bonnes notes, également pour les autres, ce oscille entre 4,3/5 (Yamaha XJ 650 T) et 4,8/5 pour la CX 500 Turbo.

Béquilles : note moyenne 4,2/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
40 %	40 %	20 %	0 %	0 %

RAS de ce côté-là, aussi bien en ce qui concerne la latérale que la centrale. Pas de problème non plus sur la Yam, alors que la latérale de la Suzuki est jugée « légère ». Les centrales des deux Honda ont tendance à prendre du jeu.

Garde-boue : note moyenne 3,6/5

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
15 %	35 %	50 %	0 %	0 %

Le garde-boue avant ne souffre pas la critique, vous reprochez à l'arrière de casser la ligne de la moto. Résultat : vous l'avez soit scié ou carrément enlevé pour la bonne majorité d'entre vous. C'est dans la bonne moyenne pour les autres turbos.

— **Trousse à outils et manuel : note moyenne 2,8/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
17 %	11 %	22 %	39 %	11 %

Traditionnellement les trousse à outils des Japonaises sont mal notées, et la Kawa Turbo, ainsi que les autres, n'échappe pas à la règle, principalement à cause d'outils de qualité médiocre. On signale par contre un très beau manuel cuir pour les CX 500 et 650 Turbo.

— **Antivol : note moyenne 2,5/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
6 %	22 %	28 %	11 %	33 %

Plus que le côté pratique (l'antivol de la Kawa est en effet couplé au contacteur), c'est l'efficacité de l'antivol qui est mis en cause, sans que l'on sache exactement de quoi il en retourne. La remarque est valable pour toutes les autres.

— **Finition : note moyenne 4,1/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
37 %	37 %	26 %	0 %	0 %

Pas une seule note en dessous de 3/5, autant dire que vous êtes très satisfaits dans l'ensemble, le seul petit reproche concernant des soudures pas toujours très belles à l'œil. Chez Yam, la note moyenne est de 4/5, 4,2 et 4,6 respectivement pour la 500 et la 650 Turbo Honda. Donc, à moto hors du commun, finition soignée.

— **Qualité de la peinture : note moyenne 3,5/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
20 %	35 %	25 %	15 %	5 %

Dans l'ensemble la qualité de la peinture est bonne, pas trop sujette à ternir, mais se raye pas trop facilement. Certains souhaiteraient une couche supplémentaire de vernis. Pas non plus de défauts majeurs avec la Yam, la Suzuki et les deux Honda.

— **Qualité des chromes : note moyenne 3,4/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
18 %	37 %	27 %	18 %	0 %

Vous avez été pas mal à répondre que les chromes étaient inexistants sur votre moto.

Vrai... mais faux quand même ! En effet on dit des pots noirs traités par électrolyse qu'ils sont chromés noir. Bref dans l'ensemble c'est plutôt bien, en tout cas plus résistant qu'une vulgaire peinture noire.

— **Résistance à la rouille : note moyenne 3,4/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
23 %	27 %	23 %	27 %	0 %

À part le turbo et autour des collerettes d'échappement, la rouille n'attaque pas trop la moto, à moins bien sûr de négliger l'entretien. Résultat également O.K. pour Yam, hormis les vis de carénage et quelques cas isolés de pots d'échappement. Sur les 500 et 650 CX, ce sont les coudes de pots qui sont mis en cause, alors que les quelques Suzuki n'ont pas à ce jour à se plaindre de la corrosion.

Entretien

— **Nécessite-t-elle un entretien fréquent ?**

OUI : 50 %

NON : 50 %

Je ne m'avance pas trop en disant que les avis sont partagés. En moyenne, le pneu arrière se change tous les 6 500 km avec des extrêmes allant de 3 000 à 15 000 km. Les plaquettes de frein avant se changent tous les 15 000 km environ, pareil pour l'arrière. À titre indicatif, voici comment sont jugées les autres pour la fréquence d'entretien : Yamaha, non à 87 %, Honda CX500, non à 97 %, CX 650, non à 83 %, Suzuki XN, non à 85 %.

Consommation

La consommation d'essence, toujours en moyenne, est de 7,5 litres aussi bien sur route qu'en ville. L'autonomie est jugée suffisante par la majorité et permet, en moyenne, de parcourir 205 km entre deux pleins. La consommation d'huile est nulle, sauf pour deux ou trois qui déclarent rajouter entre 0,2 et 0,5 litre aux 1 000 km.

— **Consommation moyenne Yamaha XJ 650 T**

ville : 7,75 litres / 100 km

route : 7,3 litres / 100 km

autonomie jugée insuffisante, consommation d'huile nulle.

— **Consommation moyenne CX 500 T**

ville : 7,4 litres / 100 km

route : 6,8 litres / 100 km

autonomie jugée suffisante, consommation d'huile nulle.

— **Consommation moyenne CX 650 T**

ville : 7,8 litres / 100 km

route : 7,4 litres / 100 km

autonomie jugée suffisante, consommation d'huile quasiment nulle.

— **Consommation moyenne Suzuki XN**

85

ville : 8,3 litres / 100 km

route : 7 litres / 100 km

autonomie jugée insuffisante, consommation d'huile quasiment nulle.

Fiabilité

— **Avez-vous connu un problème technique ?**

OUI : 15 %

NON : 85 %

Les quelques pannes rencontrées n'ont rien de chronique, on dénombre un ou deux problèmes de tendeur de chaîne de distribution, un démarreur à 25 000 km, le reste pouvant être qualifié de panne mineure n'entraînant pas l'immobilisation de la machine. Qui l'eût cru, les turbos ne tombent pas plus en panne que les autres motos. C'est une des révélations de cet essai lecteur, le turbo ça marche et ça tient le coup apparemment. Un lecteur nous signale « aucune panne en 76 500 km » sur la sienne. Donc bilan positif pour l'ensemble des marques.

Service après-vente

— **Note moyenne 3,5/5**

5/5	4/5	3/5	2/5	1/5
14 %	44 %	28 %	14 %	0 %

Les critiques (notes 1/5 et 2/5) concernent en majorité les concessionnaires, bon vendeurs mais pas toujours en mécanique.

Note SAV Yamaha : 3,3/5

Note SAV Honda : 3,4/5

Note SAV Suzuki : 2/5

Dans le cas de Suzuki, l'importateur est mis en cause, notamment pour des délais de pièces trop importants. Il est vrai que depuis, Suzuki-France a été créé et que les choses doivent aller mieux.

Le bilan

— **Principales qualités de la Kawa Turbo**

1. L'esthétique
2. Les sensations
3. La tenue de route

— **Principaux défauts de la Kawa Turbo**

1. La maniabilité
2. Le confort
3. L'autonomie

Et si c'était à refaire ?

73 % reprendraient la même, sans hésiter une seconde, alors que 17 % en resteraient là, mais en avouant tout de même qu'ils regretteraient les frissons occasionnés par le turbo.

En résumé

Les possesseurs de Yam sont quasiment unanimes quand on leur demande s'ils seraient prêts à reprendre la même moto : c'est oui ! Idem chez Honda où les possesseurs de 500 seraient tentés par la 650 si elle était toujours en catalogue, et ceux de la 650 sont également réjouis par leur acquisition. Reste la Suzuki ou, sur le peu de réponses, une majorité sont prêts à retenter l'expérience. Bref on peut en déduire que les turbos n'ont pas seulement vu le jour pour asseoir l'image de marque des différents constructeurs, mais qu'elles ont également passé l'examen de la route auprès de ceux qui avaient opté pour ce concept. Le bilan est donc positif. Largement !