

# À l'assaut des villes !

Style, finition et partie-cycle au top : la signature Baja SM...



comme le bras oscillant) et la selle arbore également un noir foncé. Le bas des écopes est dorénavant noir mat afin d'assurer une continuité visuelle avec le cadre alors que le marquage 125 se fait plus discret qu'auparavant. Cette mue, bien que légère, fait son effet et sublime l'esthétique avantageuse de cette Baja SM. Al'image de l'intégralité de la produc-

(verrouillable) a le mérite d'exister, mais n'accueillera pas plus d'un bloc disque. On apprécie la présence du Neiman au contacteur. Le starter situé sur le carburateur est relativement accessible, le robinet d'essence étant placé à proximité. Le tableau de bord est succinct, regroupant deux cadrans analogiques : compte-tours d'un côté, compteur de vitesse et totalisateur kilo-

**« LA SENDA BAJA SÉDUIT PAR UNE LIGNE MODERNE FLATTEUSE ET UN CARACTÈRE LUDIQUE AFFIRMÉ »**

tion Supermotard, la Derbi n'embarque que le strict minimum légal en matière d'équipement : ni appel de phare, ni warning, mais un démarreur électrique et un bouchon d'essence verrouillable. L'espace de rangement sous la selle

métrique de l'autre, plus trois voyants de base. La belle Espagnole mise donc plus sur ses aptitudes dynamiques que sur sa praticité. Et cela tombe bien car c'est finalement ce que l'on attend avant tout d'un Supermotard !

**Désormais conforme à la norme Euro 3, la Senda Baja SM version 2008 reçoit un nouveau coloris qui met encore plus en valeur la superbe plastique de la belle, qui conserve un comportement docile et joueur à la fois.** Par Denis Vincent- Photos David Pell

La Senda Baja SM a remplacé la Senda SM en 2006, elle même apparue fin 2003. Puis, en 2007, la Baja s'est d'abord mise en conformité avec la norme Euro 3 avant de nous revenir en cette rentrée 2008 sous une nouvelle cosmétique pour rester dans le coup face à une concurrence toujours plus nombreuse, et de mieux en mieux armée. Car la rivalité est forte sur ce segment des supermotards. Mais l'Espagnole ne s'en laisse pas conter et peut s'appuyer sur un look moderne et audacieux pour séduire. Les qualités de sa partie cycle plaident également en sa faveur, sans parler de son prix ultra agressif, placé sous la barre des 3 000 €.

## Relooking

Difficile de ne pas craquer devant le style de l'Espagnole quand on est un tant soit peu amateur du genre. Son gabarit d'abord est valorisant : haute sur pattes, longue de 2 104 mm et doté d'un empattement de 1 452 mm, la Derbi est une "grosse" moto, mais une moto légère : 118 kg à sec sur la balance. Des jantes de 17" à rayons au cadre périmétrique double poutre noir mat en passant par le garde-boue profilé ou la plaque phare stylisée, cette espagnole ne manque pas d'atouts. Les évolutions de ce nouveau millésime sont exclusivement d'ordre esthétiques : le garde-boue et la coque de selle adoptent un rouge flamboyant, le pot d'échappement passe du gris métal au noir mat (tout



4,2 l/100 km  
autonomie env. 190 km  
102 km/h maxi  
2 999 €  
(au 15/09/08)

**ZOOM**

**Haute** Comme tout bon supermotard qui se respecte, la Baja SM propose une hauteur de selle importante, qui culmine à 890 mm. Pourtant, sa forme creusée et sa largeur contenue au niveau des cuisses permettent à tout individu de plus d'1,70 m de prendre place sans trop de difficultés. De plus, les suspensions à grand débattement se "tassent" une fois le conducteur installé. Le confort du rembourrage est excellent.



## Un joujou extra

Une fois gravis les 845 mm de la selle (voir zoom), la Baja dévoile une position de conduite agréable et reposante, avec un guidon à bonne distance et des repose-pieds pas trop hauts qui n'exigent pas de fléchir exagérément les jambes. La selle est très confortable et on peut rouler "relâché" sur ce supermotard. Que l'on soit débutant ou expérimenté, la prise en mains est immédiate tant la Derbi est intuitive. Vive, légère mais précise, elle obéit au doigt et à l'œil, sans forcer et sans lourdeur dans la direction lors des changements d'angle ou lorsqu'il s'agit de braquer pour se faufiler dans le trafic. L'hydraulique des suspensions offre un bon compromis entre confort et fermeté et la rigidité du cadre, associée aux petites roues de 17" garantissent à la Baja un comportement routier incisif. En ville, elle s'en sort avec tous les honneurs : légère et virevoltante, elle déjoue aisément des pièges de la circulation. Seul bémol, sa boîte qui tire court : un argument au moment de s'extraire de la circulation, mais qui oblige à jouer fréquemment du levier de vitesses. Sur petites routes, ce qu'elle préfère avec la ville, elle fait preuve d'une rigueur qui pousse le con-



- 1. MOTEUR.** Grâce aux rapports de boîte réglés courts, le moteur se montre assez puncheur jusqu'à environ 80-85 km/h, puis s'essouffle jusqu'à atteindre sa vitesse de pointe (102 km/h).
- 2. TRAIN AVANT.** Avec une fourche de 41 mm de diamètre et un disque de 300 mm de diamètre, le train avant est très précis, et le freinage puissant et sécurisant. Le pneu Vee Rubber offre une adhérence correcte.
- 3. TABLEAU DE BORD.** Il affiche un compte-tours et un compteur de vitesse, totalisateur kilométrique, et les trois témoins de base (point mort, clignotants et plein phare).
- 4. ROBINET D'ESSENCE.** La Derbi possède un robinet d'essence à trois positions : on, off et réserve. On trouve à côté, au carburateur, le starter manuel.



ducteur à attaquer toujours plus fort, et ce d'autant plus que le freinage, à la fois puissant et dosable, autorise des distances d'arrêt très courtes. En revanche, sur autoroutes ou routes longilignes, la Baja n'épargne pas son pilote du fait de

l'absence totale de protection et d'une vitesse de pointe dans la moyenne de la catégorie (102 km/h), sans plus. Voici au final une moto convaincante, voire aguicheuse, qui, à 2 999 € vous en offrira largement pour votre argent !



### DERBI SENDA BAJA SM



**Look**  
Tenue de route  
Freinage



**Hauteur de selle**  
Vitesse de pointe

ACCÉLÉRATION	●●●●●
VMAX	●●●●●
TENUE DE ROUTE	●●●●●
FREINAGE	●●●●●
CONFORT	●●●●●
PROTECTION	●●●●●
DUO	●●●●●
EQUIPEMENTS	●●●●●
VOLUME RANGEMENT	●●●●●

<b>Equipements</b>	Démarreur électrique	o
	Kick de secours	.
	Pare-brise	.
	Rangement s/s selle	o (bloc disque)
	Porte-bagages	.
	Prise 12V GSM	.
	Starter	o
	Neiman au contacteur	o (carburateur)
	Bouchon d'essence verrou.	o
	Cadran digital multifonctions	.
	Béquille centrale	.
	Horloge	.
	Compte-tours	o
	Jauge à essence	.
	Témoin de réserve	.
	Warning	.
	Alarme de série	.
	Transpondeur	.

### Technique

<b>MOTEUR</b>	Type	mono 4T, 1 ACT, 2 s.
	Refroidissement	par air
	Puissance maxi	12 ch
	Alimentation	1 carburateur Keihin 22
	Boîte	5 vitesses
	Mise en route	démarreur électrique
<b>PARTIE CYCLE</b>	Cadre	périmétrique en acier
	Suspension AV	fourche hydraulique ø 40 mm, déb. 195 mm
	Suspension AR	Bras oscillant + monocamortisseur, déb. 200 mm
	Freins AV	1 disque ø 260 mm
	Frein AR	1 disque ø 220 mm
	Pneus AV/AR	110/80 x 17 - 130/70 x 17
<b>DIMENSIONS</b>	L x l x h	2 085 x 830 x 1 140 mm
	Empattement	1 452 mm
	Hauteur de selle	890 mm
	Réservoir	8 l
	Poids à sec	118 kg
<b>EN BREF</b>	Coloris	noir/rouge
	Garantie	2 ans
	Prix	2 999 €