

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

# Essai SYM JET14 125I

- Essais - Sym -

Date de mise en ligne : mardi 2 mai 2017

## **Description :**

Le JET 14 est la réponse du taïwanais SYM à son rival japonais Honda et son best-seller PCX fabriqué en Thaïlande. Et il ne manque pas d'attraits...



**Nouveau venu sur le segment des urbains écos, le JET 14 est la réponse du taiwanais SYM à son rival japonais Honda et son best-seller PCX fabriqué en Thaïlande. Bien né et Euro 4, il ne manque pas d'attraits...**

Avec ce tout nouveau scooter - qui reprend toutefois la motorisation de son [prédécesseur Symphony](#) mais adaptée à Euro4 -, SYM vient directement jouer dans la cour du [Honda PCX](#), lequel connaît un franc succès en France comme en Europe depuis son lancement en 2010. Décliné en deux versions, l'une à moteur refroidi par air, l'autre par liquide, le JET 14 adopte pour séduire un look sensiblement plus sportif et affûté que celui de son rival.

Comme le scooter urbain japonais, son concurrent taiwanais reçoit une petite bulle sport fumée, mais se distingue par une face avant plus agressive avec son phare double optique au dessin acéré, surmonté de veilleuses à LED. Le niveau de finitions est très correct, avec un habillage de bonne facture au design élégant, même si l'on sent bien que l'engin cherche à faire des économies en fabrication pour maintenir un prix de vente attractif.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

## Pratique et fonctionnel

En faisant le tour du propriétaire, force est de constater que ce SYM JET14 125I vous en donne néanmoins pour votre argent. Il se distingue en premier lieu par son plancher plat, bien pratique pour transporter un sac entre les jambes, d'autant mieux qu'on dispose d'un crochet amovible au tablier. Ce plancher ménage une place suffisante aux pieds et remonte légèrement dans sa partie avant pour permettre à l'utilisateur de conduire pieds en avant s'il le souhaite ou de faire sortir les pieds sur le côté lorsqu'il transporte un sac.

Au guidon, la commande de code/phare située au comodo gauche permet par ailleurs de déverrouiller électriquement la selle, facilitant l'accès à un coffre de bonne taille acceptant un petit casque intégral, mais rien de plus. On trouve également à ce niveau le bouchon d'accès au réservoir d'essence et un petit coupe-circuit antivol manuel.

Le reste des commandes est succinct, sans warning ni bouton permettant un régler quoi que ce soit. Et pour cause, le tableau de bord en trois parties distinctes ne comprend au centre qu'un simple tachymètre analogique avec totaliseur kilométrique, une jauge de niveau d'essence à aiguille coté gauche et rien à droite si ce n'est le rappel du nom du modèle. Les leviers ne sont pas réglables en écartement, mais l'engin dispose de deux béquilles - latérale et centrale

-, d'un petit vide-poche non verrouillable côté gauche du tablier, et pour le passager de repose-pieds escamotables et de poignées de maintien.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

## Simple et efficace

Avec son gabarit compact et son assise à seulement 785 mm du sol, le JET 14 rassurera rapidement les néophytes. L'assise proposée est "un poil" ferme mais correcte, avec toutefois un revêtement de selle un peu glissant. Moteur en marche, l'engin fait preuve de discrétion et décolle en souplesse dès qu'on actionne la poignée de gaz. Par la suite, le conducteur trouve très vite ses marques avec un train avant relativement neutre et une bonne stabilité en ligne. Le SYM JET14 125I profite là de ses roues avant et arrière de 14 pouces qui contribuent tout autant à la rigueur de comportement qu'au confort en aidant à absorber les petites irrégularités du revêtement routier.

Et son confort est effectivement probant à l'essai, bien qu'on ne retrouve à l'arrière qu'un simple amortisseur réglable en précharge. A l'avant, la fourche télescopique se montre un peu plus réactive aux chocs et tressaute légèrement sur revêtement dégradé.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Négocier les virages à bord de ce petit scooter urbain ne pose évidemment pas de souci majeur, d'autant que son petit guidon offre une prise en main intuitive et naturelle et que ses pneus CST affichent un grip correct sur les routes sèches de notre essai. Le passage rapide d'un angle à l'autre s'effectue avec une vivacité satisfaisante, sans qu'il soit nécessaire de forcer au guidon.

Seul, finalement, le freinage combiné aux deux leviers nous a semblé un peu mou de prime abord. Il est assuré par un disque avant de 260 mm pincé par un étrier 2 pistons, associé à un tambour arrière de 130 mm sur cette version refroidie par air (deux disques sur la version liquide pas encore disponible). Il faut donc tirer un peu plus qu'ordinaire sur les leviers pour obtenir une réponse franche et incisive. Un effet dû au système utilisé pour faire fonctionner conjointement frein à disque et frein à tambour.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

# Une mécanique tranquille

Côté moteur, on retrouve le monocylindre à culasse 2 soupapes repris du Symphony (mais en version Euro4). Il fournit une puissance de 10,2 chevaux à 8 500 tr/min et des performances honorables si l'on considère la vocation majoritairement citadine de l'engin. Dans ce contexte, le JET 14 profite pleinement de sa souplesse et procure des accélérations de bonne qualité au démarrage comme en relance à mi-régimes.

Dans les tours, la sonorité d'échappement gagne en virilité et contribue à l'agrément général sans pour autant déranger le voisinage. Dès que l'horizon se dégage, le JET 14 prend ses tours de manière très linéaire, arrivant au final à afficher un petit 105 km/h au compteur. Pas mal, mais un poil juste si l'on emprunte régulièrement des voies rapides limitées à 110 km/h où nombre d'usagers roulent souvent bien plus vite.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

C'est finalement sur les petites routes du réseau secondaire que le SYM JET 14 trouve matière à exprimer son potentiel, avec un comportement global d'excellente qualité, tant sur le plan moteur que châssis. Bien mené, le petit taïwanais ne manque effectivement pas d'allant, tirant parti de son gabarit compact et léger pour virevolter avec aisance d'une courbe à l'autre, grimper sans peine des côtes pourtant prononcées et cruiser sereinement aux allures légales tout en conservant un petit bonus de puissance à la poignée.

Il faudra juste attendre la disponibilité d'une bulle de taille moyenne pour bénéficier d'une protection au vent digne de ce nom, d'autant que les mains restent elles aussi bien exposées. Nous n'avons pu effectuer une véritable mesure de consommation lors de ce premier essai du SYM JET14 125I, mais celle-ci promet d'être plus basse que celle des précédents modèles à carburateur. On peut a priori tableer sur une moyenne de 3 l/100 km, soit environ 250 km d'autonomie.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

## Bilan : Pas mal du tout

Avec le JET 14 125 - essayé ici en version à moteur refroidi par air vendue 2399 Euros -, SYM propose une alternative séduisante face à l'actuel leader incontesté de la catégorie, le Honda PCX. Reste qu'il faudrait lui opposer la version à moteur liquide, attendue pour fin 2017 et dont le prix n'est toujours pas communiqué, pour savoir si ce nouveau concurrent pourra donner du fil à retordre au best-seller Honda. En attendant, ce Jet 14 "à air" ne manque en tout cas pas d'attrait pour les citadins en quête d'un petit tire-bouchon facile et efficace au quotidien.

Par Gwendal Salaün

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

| [Plus] | [Moins] |
|--------|---------|
|        |         |

- Agrément moteur
- Agile et maniable
- Freinage combiné
- Coffre 1 intégral
- Protection au vent
- Moteur linéaire
- Vitesse de pointe

## Sym JET 14 125I (ref. par air) : Pratique

**Prix :** 2 399 Euros (au 02/05/17)

**Coloris :** noir mat, blanc, rouge

**Garantie :** 5 ans

**Disponibilité :** immédiate

**Homologation :** Euro 4, permis B et A1, 2 places