

Vieillot Kawasaki a fait quelques économies sur l'équipement et notamment sur le tableau de bord, dépourvu d'affichage digital. Résultat : il n'y a pas d'horloge à bord, ni de second trip, et la jauge est peu précise.



Deux roadsters routiers, deux options : la Kawasaki ZRX est dessiné

SUZUKI BANDIT GSF 1200 S

Bloc Plus besoin de présenter ce bon vieux gros moulin de 1200 cm³ qui équipait jadis les très sportives Suzuki GSX-R 1100. Malgré son âge canonique, il s'autorise la meilleure vitesse de pointe. Et s'il manque un peu de tempérament face à la jeune concurrence, il se révèle toujours aussi plaisant sur petites routes.



« *On veut des routières* » clamait *Moto Journal* en ouverture du numéro 1378 en juin 1999, arguant qu'il n'existait plus de motos capables d'aligner les bornes en prenant un minimum soin du confort du pilote. On écornait au passage le manque d'imagination des constructeurs japonais en se souvenant, des trémolos derrière la plume, des temps oubliés où Honda CX, Suzuki GS et autres Yamaha FJ se croisaient l'été au fond des gorges de l'Ardèche. Le cri d'alarme a-t-il été entendu ? Sans doute, car pas moins de trois constructeurs nippons offrent aujourd'hui leur version 2001 de la routière. Et surprise, à l'origine, ce sont des roadsters !

Suzuki a tiré en premier avec la nouvelle Bandit 1200 S découverte l'été dernier. Le constructeur s'est résolu à limer les dents de son roadster vedette, à lui greffer un tête de fourche plus enveloppant et à enrichir son équipement. La Bandit s'est assagie et il est plus agréable de l'emmener sur de longues distances. Kawasaki selon le même principe propose la toute nou-

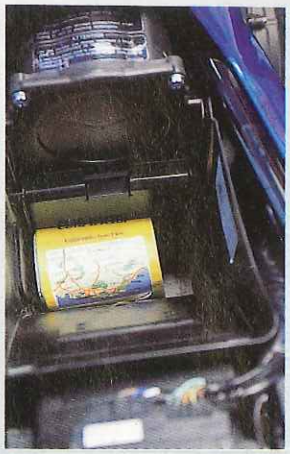
KAWASAKI ZRX 1200 S



Filiation L'essentiel des lignes de feu la ZRX 1100 (dont est issue cette nouvelle 1200 S) est encore présent. Toutefois, la greffe d'un tête de fourche suffit à la faire changer de catégorie. Issue d'un roadster pur et dur, la ZRX 1200 S prend du grade et évolue au sein des routières.



Réglage À première vue, le double combiné arrière de la Kawa semble très facile à régler… sauf que la clé à ergots permettant de régler la précharge des ressorts vient buter d'un côté sur la platine repose-pied, et de l'autre sur la bonbonne séparée de l'amortisseur. Du coup, il faut passer la clé derrière l'amortisseur. Énervant !



Rangement La Kawasaki ZRX 1200 S ne possède pas de logement spécifique pour ranger un antivol en U. En revanche, on trouve, sous la selle, un vaste coffre pouvant accueillir ce même antivol en U plus d'autres babioles, voire une combinaison de pluie.

e comme un coup de poing, la Suzuki Bandit est bien plus fluide

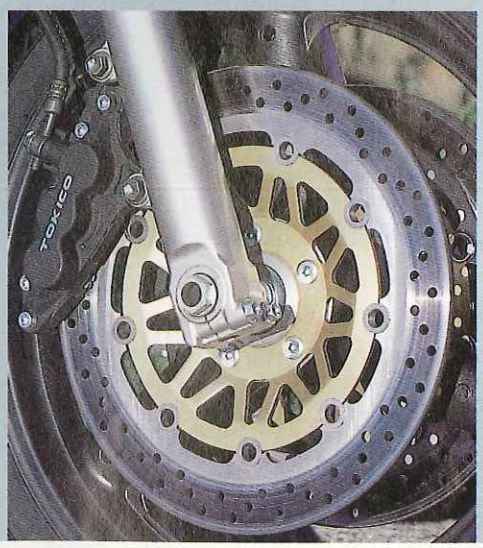




Intégré À défaut d'être terriblement sexy, les compteurs de la Suzuki Bandit 1200 S sont parfaitement intégrés à la planche de bord. Tout à fait lisibles, ils comprennent deux écrans digitaux. Dans l'un deux trips, un totalisateur, une horloge. Dans l'autre, une jauge à essence précise.



Double croche Très pratiques, les ergots des flancs arrière de la Bandit permettent de fixer aisément des tendeurs, le tout sans rayer la peinture. Un vrai plus pour les motards voyageurs et soigneux.



Double six Curieux de constater que la paire d'étriers Tokico à six pistons de la Bandit ressemble à s'y méprendre à celle de la Kawasaki. Alors que la ZRX 1200 S offre un freinage quasi parfait en *feeling* comme en puissance, il est légèrement plus mou sur la Suzuki. La qualité des plaquettes d'origine ne doit pas y être étrangère.

velle ZRX 1200 S. Comme Suzuki avec la 1200 Bandit, Kawa part de son roadster ZRX 1100, remodèle le quatre-cylindres (mais sans l'assagir cette fois) et offre une version routière équipée elle aussi d'un tête de fourche. Enfin, Yamaha tranche dans le vif avec la Fazer 1000. Les ingénieurs sont partis d'une feuille blanche, ou presque, pour élaborer un mixte de roadster et de routière, équipé du bloc moteur de la très exclusive R1. Du muscle bien élevé, qui pourrait incarner une certaine vision de la voyageuse moderne.

Plein de bulles !

Un voyage sans but, ce n'est pas tout à fait un voyage. C'est la pluviométrie d'avril qui nous offre le nôtre sur un plateau : rejoindre au plus vite le ciel bleu et son soleil du côté de Vaison-la-Romaine. En attendant, j'ai l'impression d'avancer le nez collé au hublot de ma machine à laver, engoncé dans des vêtements de pluie qui n'en finissent pas de rétrécir au lavage. Près de sept cents kilomètres d'un régime plutôt humide : voilà de quoi saisir toute l'importance de la bonne protection des têtes de fourche →

YAMAHA FZS 1000 FAZER

Roadster
Trapue et dépouillée, la Yamaha Fazer 1000 est l'archétype du roadster. Mais un roadster plutôt complet, à mi-chemin entre la sportive et la routière (si on excepte une déficience majeure en matière de protection).



La Fazer ne renie pas ses origines: c'est une R1 en tenue de printem

Esquintées À force d'être manipulées dans tous les sens, les têtes de vis du réglage de détente, au sommet des tubes de fourche, finissent par s'esquinter. La principale raison de ce massacre : elles sont très exactement placées sous le guidon, ce qui empêche le tournevis d'y accéder directement.



Astuce Si la fonction première de l'ergot situé à côté du repose-pied droit du passager est de maintenir des sandows, il évite également au passager de faire fondre la semelle de ses chaussures sur l'échappement de la Fazer 1000.



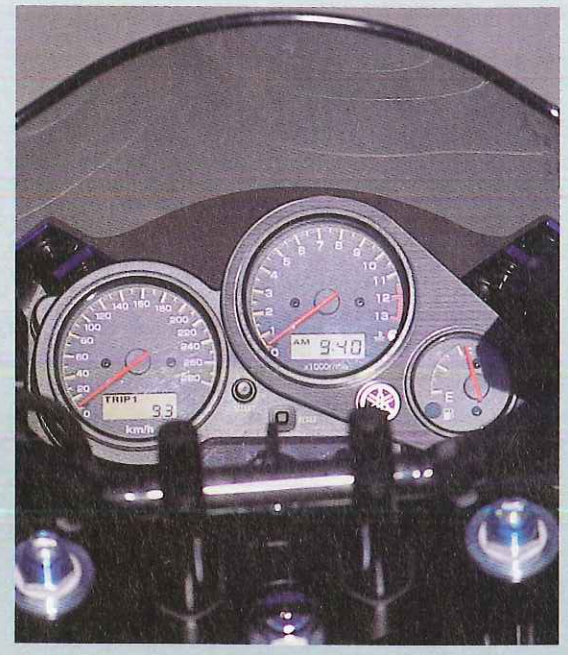
LE TOP POUR...

LA VILLE Difficile de départager ces trois motos en ville tant leurs quatre-cylindres font référence en matière de souplesse et de reprise. D'une courte tête, la Suzuki devance ses concurrentes grâce à sa maniabilité, à son rayon de braquage et à la douceur générale de ses commandes. **LA ROUTE** Talonnée par ses concurrentes, la Kawasaki se distingue sur route. Son poids n'est pas un problème, sa boîte est précise et son freinage exceptionnel est à la fois puissant et parfaitement dosable. **L'AUTOROUTE** Encore une fois, la Kawa s'illustre grâce à la bonne protection de sa bulle protégeant correctement la tête et les épaules du pilote. Un seul bémol : l'autonomie ne dépasse pas les deux cents kilomètres avant réserve. **LE SPORT** Aucun problème, au chapitre du sport, la Yamaha 1000 Fazer est championne. Roadster agressif, elle met en avant les qualités de sa partie-cycle pour laisser loin derrière ses concurrentes moins affûtées. **LE DUO** La bonne ergonomie des poignées et l'assise confortable rendent la nouvelle Kawasaki ZRX 1200 S bien séduisante pour le passager... mais la hauteur des repose-pied et la médiocre accessibilité des réglages de suspension sont rédhibitoires. Du coup, la Bandit prend l'ascendant grâce à ses suspensions confortables et à sa large poignée de maintien située en arrière.

➡de nos routières. La bulle de la Yamaha protège insuffisamment, car elle est trop minimaliste. C'est bien pour un roadster, ce n'est pas assez pour une routière. Ce premier accroc dans le costume de la belle m'oblige à me courber sur son réservoir pour stopper ces satanés remous qui chahutent mon casque. Calé à 160 km/h, je souffre des épaules et ce fichu vent de face n'arrange rien. Dans cinquante kilomètres, on s'arrête pour ravitailler, et surtout changer de monture. J'aspire à plus de confort.
Côté protection, un monde sépare la Yamaha de la Kawasaki. Sur cette dernière, la bulle bien dimensionnée protège mieux les épaules du pilote. Mais la position de conduite est moins naturelle, surtout à cause du guidon plus large. Quant à la selle, sa faible épaisseur tranche avec le confort honnête offert par celle de la Fazer. En plus, on se pince régulièrement l'intérieur des cuisses entre la selle et le cache latéral. Je pinaille, mais ça m'agace.
En attendant, le parfait compromis se trouve à bord de la Bandit. La protection de la bulle est un peu moins bonne que celle offerte par la bulle de la ZRX, mais côté confort de selle et position de conduite, la Suzuki remporte la palme. À peine installé, on est immédiatement chez soi.



Violence La filiation sportive de la Fazer 1000 se ressent particulièrement dans son freinage, dont l'attaque assez violente rappelle le style de la Yamaha R1. Normal, puisque la Fazer en reprend les étriers.



Sport Le tableau de bord de la Fazer est d'inspiration sportive, le compte-tours est au centre. L'instrumentation reste lisible et, surtout, complète : à bord une horloge, une jauge, deux trips et tous les témoins nécessaires.

Les commandes sont aussi souples que la selle et l'environnement sont agréables. C'est peut-être un poil austère, sans chichi ni gadget, mais efficace. Le tableau de bord, par exemple, est parfaitement lisible, contrairement à celui de la Yamaha, dont les chiffres des compteurs sont trop petits. Par ailleurs, Suzuki a adopté l'affichage digital (comme sur la Fazer) pour les deux trips, l'horloge, le totalisateur et la jauge à essence.
Ce n'est pas le cas de la Kawasaki, dont les totalisateurs à rouleaux font un peu vieillots. La jauge à aiguille de la ZRX n'est ➡

REVUE DE DÉTAILS

ASPECTS PRATIQUES

ANTIVOL
Contrairement à la Fazer, disposant d'un logement destiné uniquement au U, la ZRX et la Bandit ont un large coffre capable d'accueillir un U mais aussi d'autres babioles. Hélas à cause de leurs étriers à six pistons, Bandit et ZRX sont impossibles à attacher convenablement avec un U enserrant les deux tubes de fourche (c'est possible sur la Fazer, mais il faut utiliser un U assez large).

BAGAGES
Kawa et Suz' sont pourvues d'ergots pratiques étudiés pour retenir facilement des sandows. Moins de solutions sur la Yamaha avec une "oreille" au niveau du repose-pied gauche et un téton à droite. À noter aussi le vaste coffre plongeant à la verticale sous la selle de la Kawa.

BÉQUILLES
Grosse faute chez Kawasaki qui n'a pu loger de béquille centrale sur la ZRX 1200 S en raison de l'énorme bras oscillant renforcé. Sur la Suzuki, la poignée de levage reçoit les projections de la roue arrière et on s'en met plein les pattes quand il pleut. C'est quasi-parfait sur la Yamaha.

ESSENCE
La jauge de la Kawasaki est assez imprécise et participe, avec la faible contenance du réservoir (19 litres) à l'angoisse de la panne sèche. Bandit et ZRX sont encore pourvues d'un robinet de réserve. Un peu obsolète de nos jours lorsqu'un bête voyant de réserve fait l'affaire, comme sur la Fazer, et évite de se retrouver en position délicate lorsqu'il faut manœuvrer le robinet.

OPTIONS
Pas d'option pour la Kawasaki. Yamaha propose en revanche une liste complète d'accessoires pour la Fazer 1000 : pot haut homologué (3 980 F), sabot Cup (2 249 F), passage de roue (1 650 F), capot de selle (1 290 F)... Suzuki France commercialise des protège-culasse (1 019 F), un sabot moteur (2 063 F), un porte-bagage (481 F), une bulle haute fumée ou claire (800 F).

RÉTROVISEURS
Hauteur et écartement sont parfaits sur la Kawasaki. Quelques vibrations à partir de 4 500 tr/mn troublent la lisibilité sur la Bandit. Sur la Fazer, ils sont un peu hauts et butent sur les rétros des monospaces en ville.

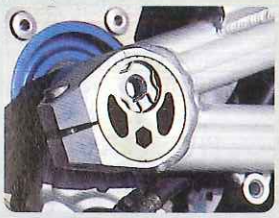
SUSPENSIONS
Sur le double combiné arrière de la Kawa, la détente se règle aisément par l'intermédiaire de molettes. En revanche, en manipulant la précharge (par clé à ergots fournie), on se heurte à la bonbonne séparée des amortisseurs. Détente, compression et précharge de la fourche sont accessibles. Ce n'est pas le cas de la Yamaha. Les vis de détente de la fourche sont situées sous le guidon et l'on a tôt fait d'esquinter la tête de vis avec le tournevis d'origine. Comme sur la Suzuki, l'ajustage de la précharge arrière est moins accessible que sur la Kawa et c'est moins pratique pour régler sa moto en cas de duo, par exemple.

TABLEAU DE BORD
Très lisible, il est aussi très classique sur la Kawasaki et dénué d'affichage digital. Il manque une horloge de bord et la jauge à essence mériterait une meilleure précision. Plus *high-tech*, celui de la Bandit est pourvu de deux trips, d'une horloge et d'une jauge précise. De plus, il est parfaitement lisible, au contraire de celui de la Fazer qui, de plus, mériterait d'être mieux intégré. La Fazer est la seule des trois à être pourvue de feux de détresse.

ENTRETIEN COURANT

OUTILS
La trousse à outils d'origine (planquée dans un coffre étanche) est très complète et d'assez bonne facture sur la Kawasaki. Elle est moins complète sur la Yamaha, il y a tout juste ce qu'il faut et les outils sont de moins bonne qualité. Une piètre qualité que l'on retrouve sur celle de la Suzuki. Attention, cachée sous la selle, cette dernière prend l'eau en cas de pluie et la rouille attaque les outils.

TENSION DE LA CHAÎNE
C'est toujours un plaisir de tendre la chaîne de la Kawasaki grâce à son simplissime système de tension par excentrique. Bandit et Fazer sont dotées du même système par roue poussée et les repères sont bien lisibles. À noter que seule la Bandit (la moins chère des trois, un comble) est équipée d'un protège-chaîne en alu, tandis que les deux autres sont en plastique.



Tension de chaîne par excentrique sur la Kawasaki.

RALENTI
Une simple molette accessible côté gauche du moteur permet de régler le ralenti de nos trois motos. Enfantin !

NIVEAU D'HUILE
Même système de contrôle du niveau d'huile par hublot sur les trois motos.
Un contrôle aisé sur les Fazer et Bandit, beaucoup moins simple sur la Kawa du fait de l'absence de béquille centrale.
Le remplissage se fait par un large orifice facile d'accès sur les trois routières.

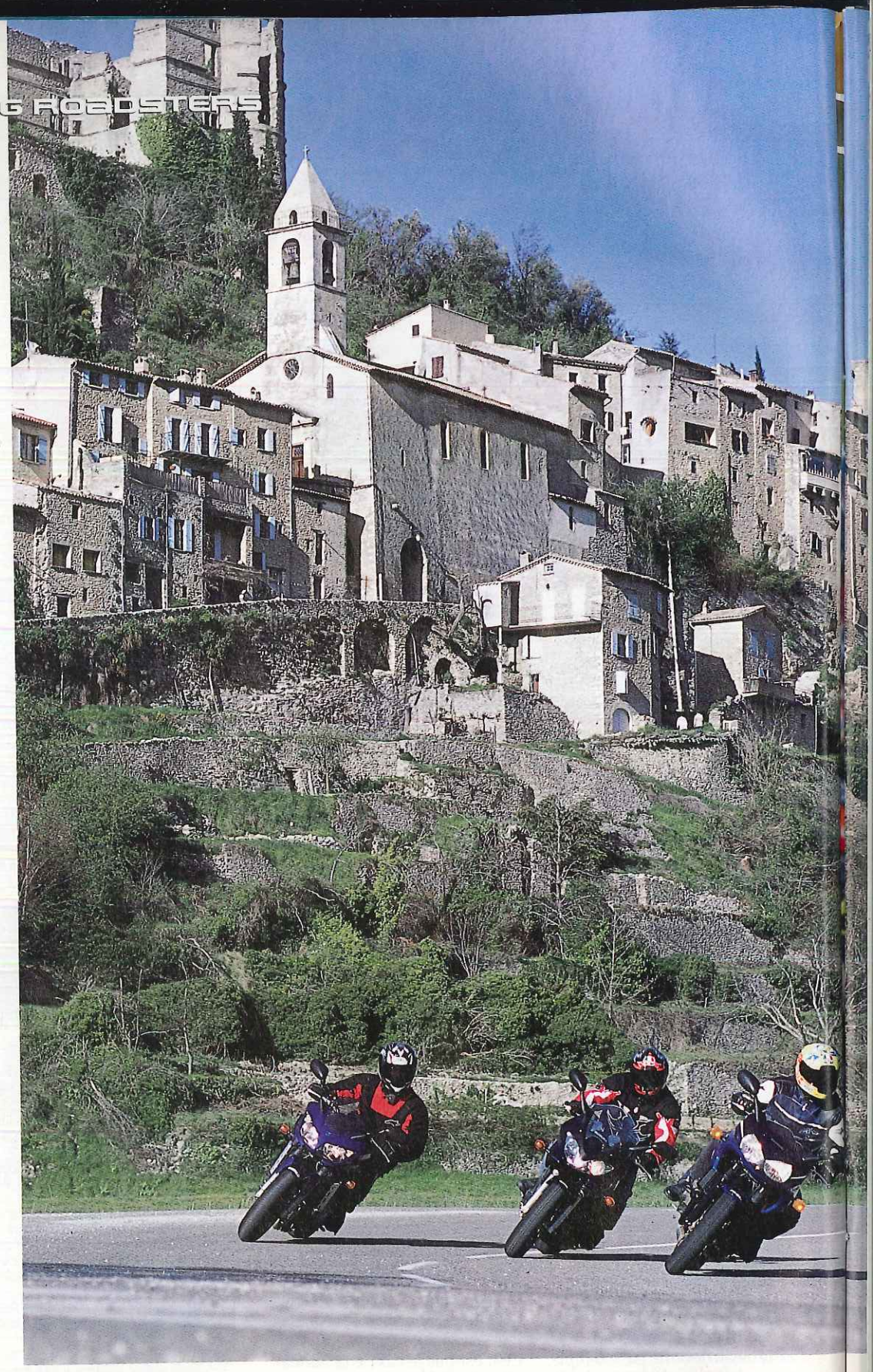
RÉVISIONS
Première révision à 1 000 km pour les trois. Ensuite, tous les 6 000 km pour les Bandit et ZRX, tous les 10 000 km pour la Yamaha.

ECONOMISEZ SUR VOTRE ASSURANCE MOTO
www.assurance-moto.net
01 45 29 36 75
3615 EUROAS (2,27F/mn)
EA EURO-ASSURANCE
LE SPECIALISTE DE L'ASSURANCE MOTO
NORMAT

pas très précise. Elle est même assez piégeuse, car passé la moitié du réservoir, elle descend d'un coup. L'autonomie est d'ailleurs l'une des faiblesses de la Kawasaki, qui n'a qu'un pauvre réservoir de 19 litres, alors qu'elle dispose d'une réserve, trop importante, de 4,5 litres. Sur autoroute, on ne parcourt guère plus de cent soixante kilomètres, au-delà desquels il faut ouvrir la réserve. Une vraie calamité pour une routière.
Mais ne nous trompons pas : à allure soutenue, Bandit et Fazer ne font pas beaucoup mieux, avec respectivement 20 et 21 litres dans leur bidon. Résultat, il faut ravitailler tous les deux cents kilomètres. Des chiffres indignes de routières qui se respectent.

Direction devant

La pause est toujours un moment privilégié, surtout sous les trombes d'eau. On a l'impression d'atterrir dans de la ouate, perdu au milieu des gobelets vides et des mégots qui traînent près des machines à café à six balles des stations d'autoroute. Nous reprenons le guidon pour passer Lyon : « *Autoroute du soleil* ». Ah oui ?
Ben oui. La pluie s'est arrêtée, comme si elle ne tombait jamais derrière le tunnel sous Fourvière. La Drôme provençale est là, et nos quatre-cylindres ronronnent déjà à l'annonce des premiers virages sur le sec. Les montées en régime prennent le large. On ne *cruise* plus à allure stabilisée sur le dernier rapport (en cinq sur les Kawa et Suzuki, en six sur la Yamaha), on engloutit les tours/minute.
À ce petit jeu, la Yamaha est la plus joueuse. Ses montées en régime sont vives et sa relative absence d'inertie la ferait passer pour la petite cylindrée de la bande. Une "petite cylindrée" qui tutoie tout de même les 10 mkg à 4 000 tr/mn et dont la réponse à la poignée de gaz est digne de celle d'une supersport. Elle est joueuse, un rien taquine et encourage à aller voir le haut de sa plage de régime. Toutefois, en version 100 ch (106,6 ch à 9 363 tr/mn exactement), inutile de se perdre au-delà de 9 000 tr/mn, même si la zone rouge est marquée au compte-tours à 11 500 tr/mn. Son véritable caractère se trouve entre 4 000 et 8 000 tr/mn. Au-dessus, c'est simplement de l'allonge (en version libre, c'est plein de watts). La meilleure preuve : en sixième, elle met du temps à parvenir à sa vitesse maxi. Merci le bridage. Peu importe, le principal est là. Car à défaut de vrai caractère, le quatre-cylindres de la Fazer possède une réelle efficacité à la relance, doublée d'une souplesse bien appréciable. Efficacité pour la Yamaha, donc, mais caractère pour la Kawasaki.
Quel bloc moteur ! Le 1 200 cm³, issu du 1 100 cm³, est la véritable pièce maîtresse de la nouvelle ZRX. Ce moulin est une véritable œuvre d'art en matière de tempérament. Il n'est pas plus efficace en reprises ou en accélérations que le bloc de la Fazer, mais il a le mérite de propulser les 251 kg tous pleins faits de la ZRX avec une efficacité déconcertante. Il est comme un mustang sauvage : il ne faut pas le chatouiller de trop près sous peine de se prendre une énorme baffe. Il a un cœur gros comme



Mâtin, quel moulin ! La ZRX déborde de couple. On r

Quand vous traverserez les Baronnies, ouvrez grands vos yeux. Les paysages et les villages du coin valent bien que l'on s'arrête quelques instants, comme ici à Séderon, à l'approche du mont Ventoux.



Monte-Carlo Petite halte bucolique à l'ombre des oliviers, non loin de Sainte-Euphémie. Ici, on pratique l'escalade sportive. Pour nous, ce sera un moment de détente avant d'attaquer le col de Perty. Traditionnellement, le rallye de Monte-Carlo emprunte les routes de la région.

Stable Malgré son embonpoint de 251 kg tous pleins faits, la Kawasaki ZRX 1200 S rivalise d'aisance avec ses concurrentes. Moins agile lors des changements d'angle rapides, elle assure à son pilote une bonne stabilité une fois sur l'angle.



roule avec un ouragan dans la poche, et toujours prêt à souffler

www.cardy.fr
Retrouvez tous nos produits dans l'un de nos 24 magasins
Profitez d'une vague de bonnes affaires en achetant en ligne sur
"le site du vrai motard"
Des tarifs préférentiels, des promos exclusives, des remises sur l'achat de certaines motos neuves...
le Club Cardy
OPTEZ POUR LA CARTE A PUCE ET DEVENEZ MEMBRE DU CLUB CARDY
CATALOGUE COMPLET ON-LINE