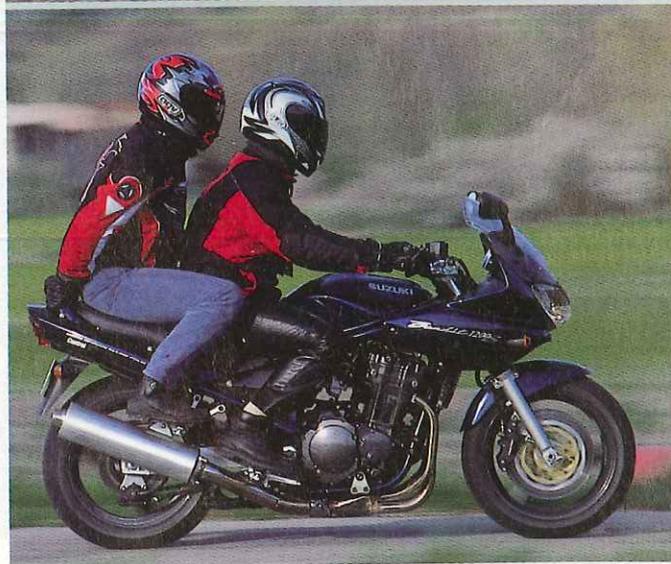
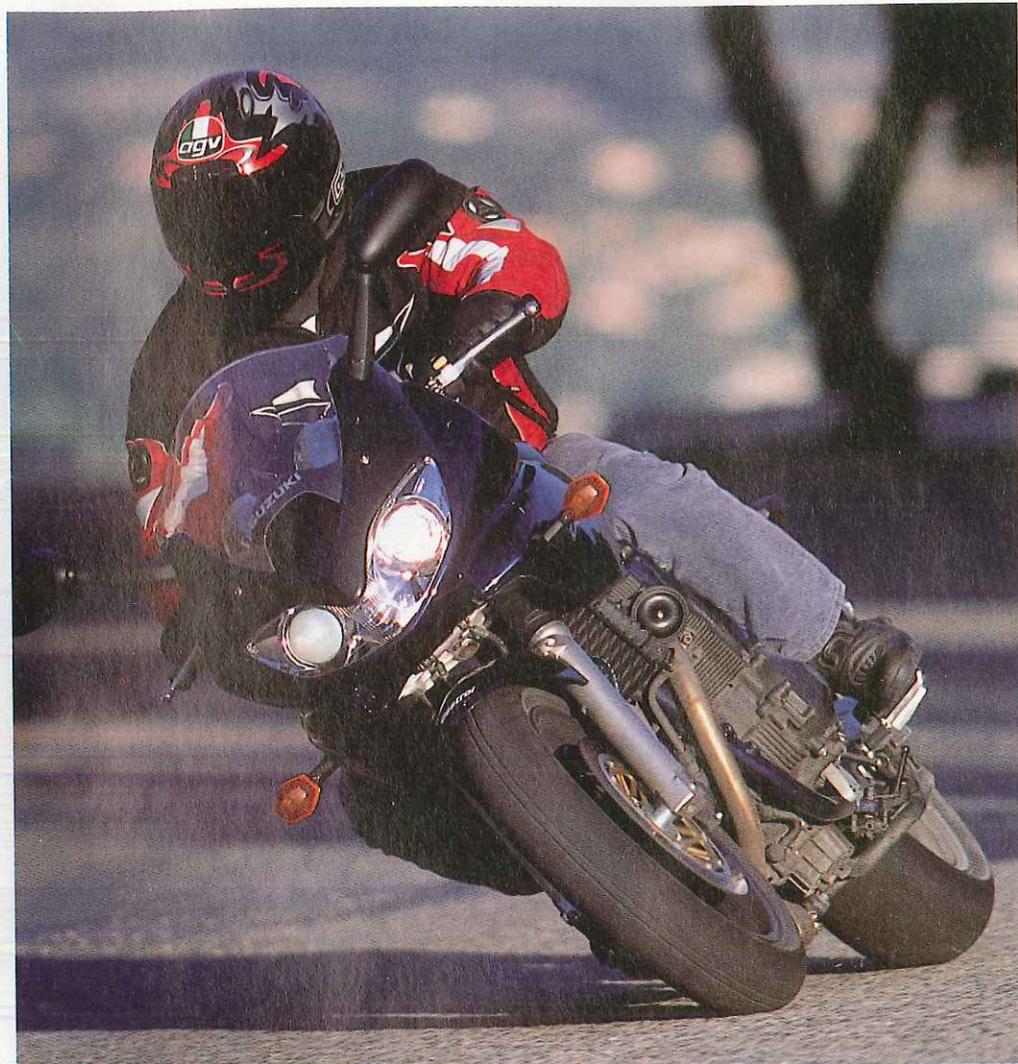


COMPARATIF BIG ROADSTERS

→ ça, qui frise les 12 mkg entre 3 500 et 6 500 tr/mn. Même la très performante Kawasaki ZX-12R (11,4 mkg à 5 000 tr/mn) ne fait pas mieux dans sa configuration française. C'est dire le souffle de la cavalerie de cette nouvelle routière, que nous avons contrôlée à 115 ch à 7 850 tr/mn sur notre banc de puissance (la Bandit a aussi atteint 114 ch, ce qui est franchement limite pour des machines théoriquement bridées à 106 ch au vilebrequin). Évidemment, le poids de la monture empêche le quatre-cylindres de s'envoler trop haut, mais quand il donne de la voix, mieux vaut ne pas rester en travers de son chemin. Il se montre plus rocailleux et plus âpre que le moteur de la Yamaha. Il avoue cependant une souplesse légèrement inférieure, mais il repart tout de même en cinquième sur un filet de gaz dès 1 000 tr/mn. Un superbe instrument pour se faufiler à basse vitesse en ville, calé sur le troisième ou le quatrième rapport, sans jamais jouer du sélecteur.

Pour l'heure, nous suivons le cours de l'Ouvèze à travers les vallées oubliées et les gorges serrées (et la gorge serrée, tellement c'est beau). Le quatre-cylindres refroidi par air et huile de la Suzuki n'est pas du tout à la traîne malgré son grand âge ; il offre même une belle vitalité. Mais s'il a de beaux restes et que l'on connaît par cœur son répertoire si apprécié, il n'en demeure pas moins qu'il apparaît bien sage aux côtés des moteurs de la Yam' et de la Kawa. Sur le papier et au chrono, c'est impeccable. Il torche les deux jeunettes en vitesse de pointe en signant un somptueux 243 km/h, contre 238 km/h pour la Yamaha et 227 km/h pour la Kawasaki. Il affiche un couple de 10,9 mkg à 4 000 tr/mn. Mais sur les routes tortueuses qui mènent à Sainte-Euphémie, la Bandit ralentit sa cavale. Elle est plus sage qu'avant et offre moins de sensations. Son caractère semble gommé au profit d'un bon niveau de confort. Un confort qui se retrouve d'ailleurs dans l'agrément de sa boîte de vitesses. Celle-ci présente une sélection parfaite, contrairement à celle de la Yamaha, pas très agréable et assez dure. Attention, au final, la Bandit ne confond pas sagesse et tristesse. Elle est capable d'excellentes relances et de sprints intenses. Mais elle ne s'emballa pas et reste un peu en retrait, comme sur la réserve, au



▲ **Routière** Vieillissante mais très loin d'être ridicule, la Suzuki Bandit 1200 S apparaît de plus en plus civilisée, au point de se révéler comme une vraie routière discrète et efficace. On demanderait presque un carénage intégral et un cardan.

◀ **Sur canapé** La Bandit 1200 S est la plus accueillante des trois pour le passager. La selle est confortable et on dispose d'une poignée de maintien assez large pour y glisser les deux mains. Pour parfaire le tableau, les jambes ne sont pas exagérément repliées. Mais la position pourrait tout de même être améliorée.

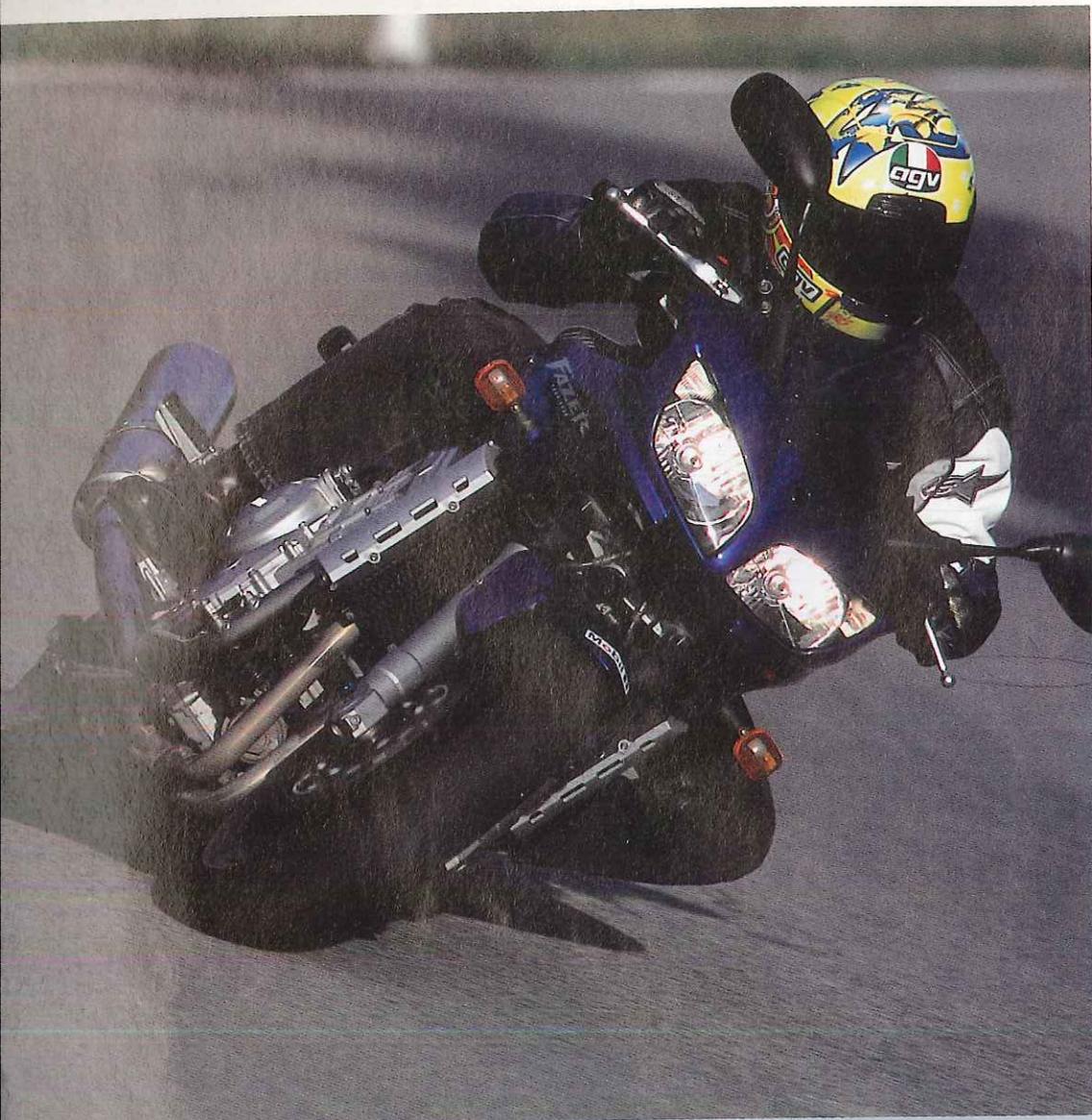
La Bandit ? Elle est méchamment... bien élevée

cas où. Elle affiche surtout un vrai tempérament de routière au long cours. Un seul reproche : des vibrations, ou plutôt résonances, montent du moteur vers les repose-pied et le guidon à partir de 4 500 tr/mn. L'âge du moteur n'y est pas étranger.

Du sport, du nerf, du soft

La route se transforme vite en spéciale de rallye et l'improvisation devient obligatoire. La Fazer s'éclate. Mais avouons qu'on a un peu pataugé avant. C'est que la belle est diablement

sensible aux réglages des suspensions. Entre la fourche et le combiné arrière réglables en précharge du ressort, en détente et en compression, il y a de quoi se perdre. Mal réglée, la Fazer est désagréable. Son train avant tombe dans les virages serrés, →



Attaque L'efficacité et la rigueur de la tenue de route de la Fazer 1000 invitent à quelques excès. Elle est taillée pour l'attaque.

→ sa direction est lourde, et l'arrière rebondit tout en écartant la trajectoire. Bien ajustée, la moto est facile, confortable, bien en ligne et parfaitement stable. La direction est légère et la vivacité du train avant lors des changements d'angle invite à certains excès. Bref, c'est une arme sur petite route, mais diablement exigeante côté réglages. Je regrette encore que la Fazer ait laissé de côté certains aspects pratiques ; et par exemple une position "duo" de la suspension arrière, que l'on actionnerait d'un simple clic. Yamaha sait le faire, puisque ce système équipe la 850 TDM ! Malheureusement, aucune de ces trois routières ne possède un tel système, et c'est bien dommage. Voilà qui eût été bien pratique pour mettre madame votre passagère en selle sans avoir à

La Fazer a le couteau entre les dents (et les dents longues)

étudier tout le *setting* de la suspension. On donnera tout de même un petit plus à Kawa, dont le réglage en détente des doubles combinés est très accessible. Dommage que pour régler la précharge des ressorts, il faille glisser la clé à ergots derrière les amortisseurs. La Bandit offre, elle, juste un réglage de la précharge à l'arrière, mais totalement inaccessible. Dommage ! Une fois correctement réglées, nos trois belles affichent sur petite route des tempéraments qui sont un peu à l'image du caractère de leurs moteurs...

La Yamaha, on l'a vu, est terriblement joueuse, voire agressive. Elle est très à l'aise quand son pilote décide d'attaquer. Ces caractéristiques rappellent celles de bien des supersports ; à commencer par la violence de son mordant au freinage. Quand on décide simplement de se balader, il est presque trop efficace ! La ZRX 1200 S propose tout le contraire, c'est-à-dire un freinage à la fois mordant, puissant et très facile à doser. Un excellent freinage comparé à celui, trop violent, de la Yamaha et à celui de la Bandit, dont le

double disque manque légèrement de puissance.

La Kawasaki continue donc de nous épater par ses qualités routières, malgré un poids supérieur à celui des deux autres. Certes, son comportement est globalement plus brutal que celui de la Yamaha. Elle est moins efficace dans les petits enchaînements et légèrement handicapée par son embonpoint. Lors des changements d'angle rapides, elle réclame un effort plus important au guidon, de même qu'elle affiche une petite tendance à s'écarter légèrement de la trajectoire sur l'angle. Mais au final, ces traits de caractère ne sont pas réellement gênants, ni vicieux. La Kawa demande juste un peu plus d'attention à son pilote, ou une plus grande habitude. À partir de là, elle fait merveille et assure à son pilote, en toutes circonstances, une bonne stabilité sur l'angle. Enfin, et malgré une certaine fermeté sur les petits chocs, ses suspensions restent confortables et on les apprécie à mesure que les kilomètres passent. La Kawa est finalement un bon compromis entre une Yam très délurée et une Suzuki un peu moins rigoureuse. La Bandit affiche une moindre rigueur dès que la nature du goudron se dégrade. À son guidon, il faudra savoir se montrer plus raisonnable car les suspensions avouent plus vite leurs limites que celles des Yamaha et Kawasaki. En fait, la 1200 Bandit gagne en confort et en douceur ce qu'elle perd en rigueur. Mais elle offre un comportement sans vice : elle est ainsi capable de rentrer en virage sur les freins sans trop se relever. Elle se montre neutre et naturelle, et donc rassurante en toutes circonstances.

La différence à l'œil

Allez, soyons francs ! Yamaha aurait bien aimé voir sa Fazer 1000 jouer "gagnant" dans la cour des routières, en même temps que dans la cour des sportives et dans celle des roadsters, où elle fait déjà merveille. Pas bégueules pour deux sous, nous n'avons pas hésité à l'inviter sur ce comparatif placé sous le signe du voyage et des kilomètres. Mais au terme de mille sept cents bornes, ce que nous redoutions est devenu une évidence. La Fazer 1000 ne parvient pas complètement à trouver sa voie du côté des routières, essentiellement à cause d'une →

COMPARATIF BIG ROADSTERS



La Drôme provençale

C'est un petit coin de paradis pour motards enchâssé entre les Alpes, la vallée du Rhône et la Provence. Une région aussi froide l'hiver qu'elle peut être chaude l'été, et parfois balayée par le vent. Un petit coin qui se mérite, en quelque sorte. Aucune nationale ne la traverse, encore moins d'autoroute. Ici, on se déplace au fil des départementales tortueuses qui cachent, derrière chaque virage, une surprise simple et sensationnelle à la fois. C'est la Drôme provençale, ou plus exactement le pays des Baronnies, non loin de Vaison-la-Romaine. On y accède en remontant le cours de

l'Ouvèze. Mollans et sa fontaine aux Dauphins jouxtant son superbe lavoir public signale la porte des Baronnies. C'est Hannibal, en 218 av. J.C., qui fait entrer la région de plain-pied dans la légende. Ses fameux éléphants de guerre auraient bu dans la fontaine de Buis-les-Baronnies, pour ensuite franchir le défilé d'Ubrioux, aujourd'hui haut lieu de l'escalade sportive.

Les Baronnies ont le caractère bien trempé des régions insolites. Respirez. Vous sentez ? Soulevez l'écran de votre casque, ralentissez, traversez les villages au pas et vous découvrirez les richesses naturelles de ces vallées. Partout, la lavande est

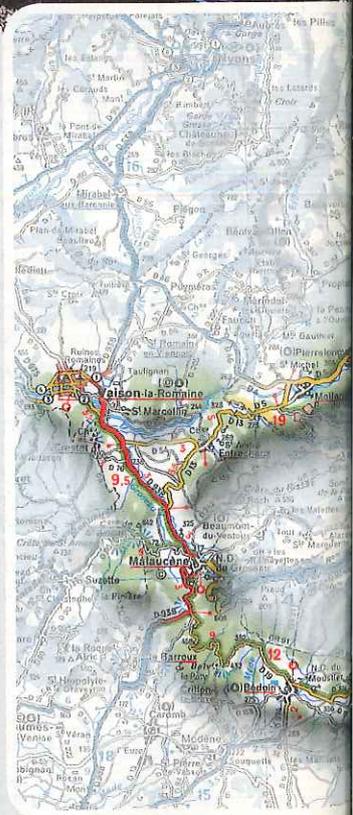
présente. Les plantes aromatiques se disputent vos narines. Entre les champs d'oliviers, les vergers d'abricotiers et de tilleuls et la vigne, les Baronnies possèdent bien des saveurs secrètes. Saviez-vous que la lavande ne pousse qu'entre 600 et 2 000 mètres d'altitude ? Que le thym se nomme ici farigoule ? Que le serpolet, le romarin, le basilic, la sauge, la marjolaine et le laurier s'utilisent depuis l'Antiquité pour l'assaisonnement et la conservation des aliments ? Saviez-vous encore qu'il existe toujours des moulins à huile qui transforment l'olive selon des méthodes ancestrales ? Décidément, il existe bien des



Dans la haute ville de Séderon, il existe encore un vieux lavoir au pied de la porte d'accès à la ville. Une ambiance de France profonde qui rappelle un mode de vie disparu.



Cette curieuse petite église, plantée au sommet d'un piton rocheux, semble veiller sur la tranquillité des habitants de Pierrelongue. Le charme des Baronnies opère à chaque instant.



choses à découvrir au cœur des Baronnies. Et ce n'est pas à ce fameux Ducros que l'on apprendra tout cela. Il est justement originaire de Buis-les-Baronnies. Alors, n'hésitez plus, faites comme nous. Quitte à vous taper mille deux cents kilomètres d'autoroute aller et retour sous une pluie battante,



Vue En haut du col de Perty, la vue s'étale jusqu'aux sommets enneigés des Alpes. Nos trois belles se régalaient du paysage et nous, on se régale à leur guidon. Trois motos très à l'aise, même si les gravillons ont un peu gâché la fête lors de la montée du col.

→ protection en retrait. Pour la faire évoluer, vous devrez installer quelques accessoires sur la belle, dont une bulle haute. Ce qui ne sera jamais qu'un "pansement", dans la mesure où les épaules resteront très exposées.

Loin de ces tracasseries, ZRX 1200 S et Bandit se sont, elles, chamaillées tout au long de ce comparatif. Descendantes de roadsters purs et durs, elles ont évolué chacune à leur manière vers une philosophie bien routière. À tel point que je ne suis pas loin de penser que la nouvelle 1200 Bandit S s'approche diablement des prestations de la feue Yamaha FJ 1200. Avec une bulle un peu plus haute, un quatre-en-deux histoire d'abaisser la hauteur des repose-pied du passager, un carénage intégral (voir l'essai de la Bandit JMV, dans MJ n° 1458), et pourquoi pas un cardan, elle pourrait bien correspondre à la définition de la routière telle que la concevait *Moto Journal* dans son "coup de gueule" de juin 1999. Certes,

la Bandit 1200 S n'est pas la plus bandante de la troupe. Je dirais même qu'au fil des kilomètres, son côté roadster a fini par s'effacer au profit de ses énormes qualités routières. La raison l'emporte sur la passion pure, mais à 56 990 F, il devient difficile de le lui reprocher lorsqu'on prend en compte l'étendue de ses capacités.

Quant à la Kawa ZRX, elle rate la victoire de très peu. Mis bout à bout, ses petits défauts lui ont fait lâcher prise face à la Bandit : l'absence de béquille centrale par-ci, la capacité insuffisante de son réservoir par-là, un tableau de bord un peu dépassé, la position inconfortable réservée aux jambes du passager et un tarif salé (contrairement à ce que nous imaginions, elle est déjà passée à 67 995 F) ont fini par prendre le pas sur son incroyable moteur (qui, lui, n'oublie pas la passion), sa protection exceptionnelle, et un confort de suspensions très acceptable lorsqu'on abat des bornes. Dommage !



IT INÉRAIRÉ

► 1670 kilomètres en tout dont 1 330 kilomètres d'autoroute, 320 kilomètres de départementales en tout genre et 20 kilomètres en ville.

Vaison-la-Romaine; Entrechaux; Buis-les-Baronnies; Sainte-Euphémie; Le col de Perty; Orpierre; Laragne-Montéglin; Barret-le-Bas; Séderon; Montrun-les-Bains; Sault; Le mont Ventoux; Bédouin; Malaucène.

venez vous perdre de ce côté-ci du mont Ventoux. Seul petit regret : certaines portions de route sont encombrées par les gravillons, notamment celles qui mènent au sommet du col de Perty. Mais quelle récompense en haut, où la vue panoramique sur les Alpes invite à la méditation.

Quelques rendez-vous à ne pas manquer

► **L'illumination du rocher Saint-Jullien** à Buis-les-Baronnies: le samedi suivant le jeudi de l'Ascension.

► **Foire Internationale du Tilleul** à Buis-les-Baronnies: le 1^{er} mercredi de juillet.

► **Fête de la Saint-Laurent** à Buis-les-Baronnies: vers le 10 août.

► **À proximité**: le fameux festival d'Avignon de mi-juillet à mi-août.

► **Fête de la lavande et de l'abricot** à Saint-Sauveur-Gouvernet: le 15 août.

Pour obtenir plus d'informations : Office de tourisme du pays de Buis-les-Baronnies. Tél. : 04.75.28.04.59. E-mail : info@buislesbaronnies.com.

NOTES ET CLASSEMENT

NOTE MAXI
KAWASAKI ZRX 1200
SUZUKI BANDIT 1200
YAMAHA FZS 1000



COMMENTAIRES

MOTEUR

Performances	40	34	36	34
Souplesse	30	27	25	28
Couple	30	29	26	24
Vivacité	20	17	15	18
Sensations	20	18	14	15
Boîte de vitesses	20	18	19	15
TOTAL	160	143	135	134

COMPORTEMENT

Stabilité	30	26	25	27
Agilité	30	24	23	28
Précision	20	15	14	17
Sur mauvais revêtement	40	35	36	38
Freinage	30	29	24	25
TOTAL	150	129	122	135

VIE À BORD

Position	40	36	38	36
Protection	40	37	35	28
Confort selle/suspensions	40	33	37	34
Vibrations	20	17	15	17
Équipement	20	14	17	16
Aspects pratiques	20	14	17	16
Passager	40	31	33	29
TOTAL	220	182	192	176

BUDGET

Prix d'achat	30	22	28	21
Consommation	30	23	24	24
TOTAL	60	45	52	45

NOTE FINALE 590 499 501 490

CLASSEMENT FINAL ② ① ③

MOTEUR

Les chiffres de performances placent ces trois roadsters routiers quasiment à égalité. En revanche, question tempérament, on note un écart évident entre la Kawasaki et les deux autres. Gorgé de couple, le quatre-cylindres de la ZRX est un monument. On notera toutefois l'excellente souplesse de la Fazer, ainsi que la vitesse de pointe impressionnante et, plus important, l'agrément de la sélection de boîte de la Suzuki.

COMPORTEMENT

La Fazer gagne logiquement sur pratiquement tous les aspects. Elle pousse très loin le compromis qualité de partie-cycle/confort. La Kawasaki s'en sort bien vu son poids tous pleins faits de 251 kg. Elle offre par ailleurs une efficacité et un confort de freinage très appréciables. La Suzuki est logiquement en retrait et préfère jouer la carte du confort de suspension plutôt que celle de la rigueur.

VIE À BORD

Est-il vraiment étonnant de constater la suprématie de la Bandit dans cette partie du jeu ? Non, car à l'aide de quelques recettes simples, Suzuki offre à cette routière de quoi voyager loin et dans un confort honnête. Protection, confort de selle, équipement d'origine... elle rassemble les qualités simples d'une bonne routière. À côté, il manque toujours un petit quelque chose à la Kawa (une béquille centrale) ou à la Yamaha (une bonne protection) pour bien faire.

BUDGET

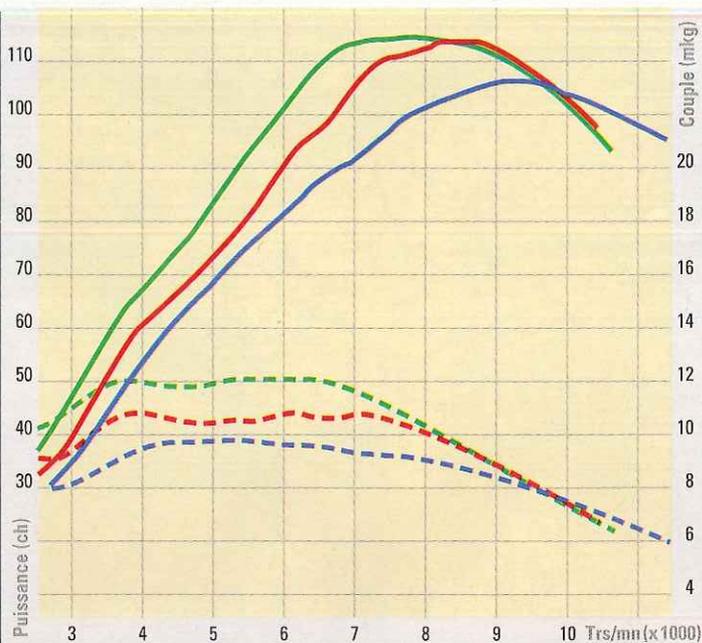
Rien à dire en ce qui concerne le prix de vente de la Suzuki, de 10 000 F inférieur à celui de la Kawa. Et forcément, au moment de faire le choix, l'épaisseur du portefeuille arbitrerait souvent en faveur de la Suz'. C'est certainement le plus gros handicap de la nouvelle ZRX 1200 S.

PUISSANCE ET COUPLE

Kawasaki ZRX 1200 S Couple - - - - - 12,1 mkg à 6093 tr/mn
Puissance - - - - - 115,2 ch à 7850 tr/mn

Suzuki Bandit 1200 N Couple - - - - - 10,9 mkg à 4033 tr/mn
Puissance - - - - - 114,4 ch à 8526 tr/mn

Yamaha Fazer 1000 Couple - - - - - 9,8 mkg à 5361 tr/mn
Puissance - - - - - 106,6 ch à 9363 tr/mn



LE PODIUM MOTO JOURNAL

1^{ERE} SUZUKI BANDIT 1200

La Bandit 1200 n'est ni la plus bandante, ni la plus tapageuse des trois, mais elle s'impose. Son plus gros atout ? Un rapport prestations/prix inattaquable. La 1200 Bandit S est plus routière que jamais et il suffirait de peu pour qu'elle devienne même une grande routière. Un peu d'imagination et d'audace de la part de Suzuki (un cardan !) pourraient nous permettre de bénéficier d'une moto faite pour voyager pour moins de 70 000 F.

2^E KAWASAKI ZRX 1200

Domage pour la ZRX 1200S qui nous a séduits, en mêlant passion (son moteur est gorgé de couple et de sensations) et une certaine idée de la polyvalence grâce à sa protection sans reproche. Avec un prix plus raisonnable et l'ajout d'équipements ciblés, elle aurait pu s'adjuger la victoire.

3^E YAMAHA FZS 1000

Cela n'enlève rien aux qualités dynamiques de la nouvelle Yamaha, mais force est de reconnaître qu'au sein de ce comparatif placé sous le signe du voyage, elle n'incarne pas à nos yeux la meilleure routière. Très bon roadster, la Fazer pourrait se transformer en excellente routière si elle consentait à quelques améliorations, et en premier lieu une meilleure protection.



Ces trois paires de courbes illustrent parfaitement ce qui différencie le comportement de nos trois quatre-cylindres. Sur toute la plage d'utilisation, le ZRX 1200 S enfume ses rivaux. Le verdict du banc est sans appel, et met en évidence son caractère d'Hercule de foire. Non seulement sa puissance et son gros couple sont supérieurs, mais ils arrivent aussi plus tôt. Suit le 1200 Suzuki, qui malgré l'ancienneté de sa conception (elle date du bon vieux 1100 GSX-R) offre de très beaux restes. Les très légers fléchissements visibles à 5000 tr/mn et à 8500 tr/mn sont insensibles à la conduite. Le quatre-cylindres Yamaha, dérivé du 1000 R1, dessine des courbes de couple et de puissance dont la pente, très régulière et quasi parfaite, caractérisent les moteurs modernes. Un rêve d'ingénieur. Son déficit par rapport à ses rivaux trouve son explication dans sa plus faible cylindrée et dans son bridage, passé 7 000 tours.

Mesures effectuées en sortie de vilebrequin et corrigées à la norme CE 95/1.

FICHES TECHNIQUES

MOTEUR	KAWASAKI ZRX 1200 S	SUZUKI BANDIT 1200 S	YAMAHA FZS 1000 FAZER
Type	4 cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau, carters humides	4 cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par air/huile, carters humides	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidi par eau, carters humides
Distribution	deux ACT entraînés par chaîne 4 soupapes par cylindre	deux ACT entraînés par chaîne 4 soupapes par cylindre	deux ACT entraînés par chaîne 5 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	1 164 cm ³ (79 x 59,4 mm)	1 157 cm ³ (72 x 46 mm)	998 cm ³ (74 x 58 mm)
Puissance maxi	106 ch à 8 000 tr/mn	100 ch à 8 500 tr/mn	106 à 10 000 tr/mn
Régime maxi	10 500 tr/mn	11 000 tr/mn	11 500 tr/mn
Couple maxi	10,6 mkg à 6 000 tr/mn	9,2 mkg à 6 500 tr/mn	10,8 mkg à 7 500 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs Keihin Ø 36 mm	4 carburateurs Mikuni BSR Ø 36 mm	4 carburateurs Mikuni BSR Ø 37 mm
TRANSMISSIONS			
Primaire	par engrenage 95/58 (rapport 1,637)	par engrenage 46 x 72 (rapport 1,565)	par engrenage 43 x 82 (rapport 1,581)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 6 rapports 1 ^{re} : 37,8 % ; 2 ^e : 53,1 % ; 3 ^e : 70 % 4 ^e : 86,8 % ; 5 ^e : 100 %	à 5 rapports 1 ^{re} : 38,3 % ; 2 ^e : 56 % ; 3 ^e : 73 % 4 ^e : 87,4 % ; 5 ^e : 100 %	à 6 rapports 1 ^{re} : 44 % ; 2 ^e : 60,5 % ; 3 ^e : 74,3 % 4 ^e : 83,6 % ; 5 ^e : 92,9 % ; 6 ^e : 100 %
Transmission secondaire	par chaîne à joints toriques, braquet 17 x 42 (rapport : 2,470)	par chaîne à joints toriques, braquet 15 x 45 (rapport : 3,000)	par chaîne à joints toriques, braquet 16 x 44 (rapport : 2,750)
PARTIE-CYCLE			
Cadre	double berceau tubulaire en acier berceau inférieur droit en alu, démontable	double berceau tubulaire en acier berceau droit démontable	double berceau tubulaire en acier berceau droit démontable
Suspension avant	fourche Ø 41 mm, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, déb. : 120 mm	fourche Ø 43 mm, réglable en précharge de ressort, déb. : 130 mm	fourche inversée, Ø 43 mm, réglable en précharge de ressort, détente et comp. hydraulique, déb. : 140 mm
Suspension arrière	deux combinés KYB à réservoirs séparés réglables en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, déb. : 123 mm	oscillante, monoamortisseur actionné par biellettes réglable en précharge et détente hydraulique, déb. : 125 mm	progressive Monocross, combiné Piggyback réglable en précharge, compression et détente hydraulique, déb. : 135 mm
Frein avant	2 disques Ø 310 mm, étriers à 6 pistons	2 disques Ø 310 mm, étriers 6 pistons	2 disques Ø 298 mm, étriers à 4 pistons opposés
Frein arrière	simple disque Ø 250 mm, étrier double piston	simple disque Ø 230 mm, étrier 2 pistons	simple disque Ø 267 mm, étrier 2 pistons opposés
Pneus	radiaux, 120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	radiaux, 120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	radiaux tubeless, 120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR

LES CHIFFRES MJ

Vitesse maxi réelle	227 km/h	243 km/h	238 km/h
Vitesse maxi compteur	245 km/h à 8 600 tr/mn	265 km/h à 9 500 tr/mn	250 km/h à 9 900 tr/mn
ACCELERATIONS			
0 à 100 km/h	3"3 - 51 m	3"3 - 45 m	3"3 - 50 m
0 à 200 km/h	12"4 - 455 m	12"1 - 440 m	13"1 - 497 m
200 m DA	7"4 - 162 km/h	7"3 - 164 km/h	7"4 - 162 km/h
400 m DA	11"4 - 193 km/h	11"4 - 196 km/h	11"4 - 193 km/h
1000 m DA	21"6 - 222 km/h	21"5 - 228 km/h	21"7 - 214 km/h

REPRISES SUR LE DERNIER RAPPORT			
60 à 90 km/h	3"1 - 66 m	3"5 - 70 m	3"2 - 67 m
90 à 130 km/h	3"9 - 121 m	4"3 - 129 m	3"8 - 107 m
130 à 160 km/h	4"0 - 161 m	3"9 - 154 m	3"6 - 148 m

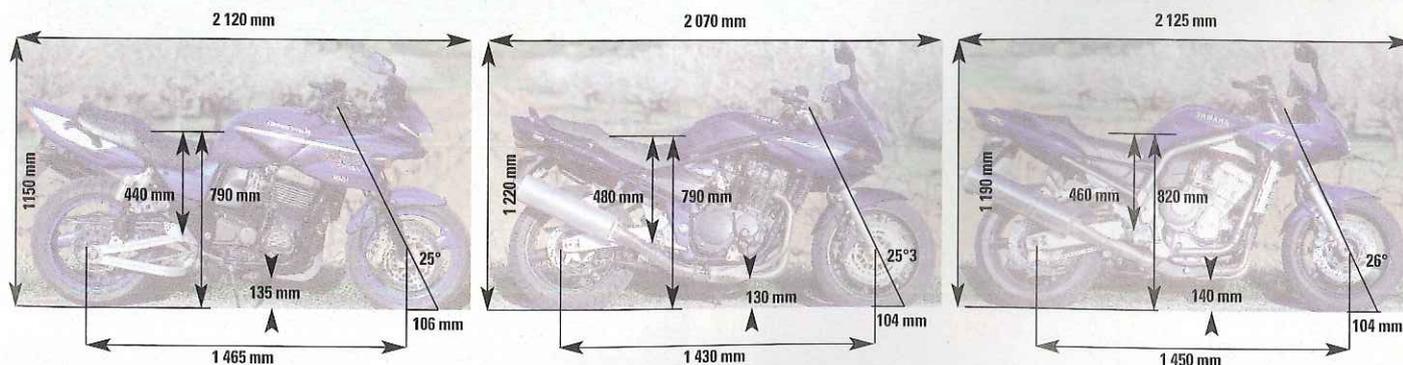
CONSOUMATIONS			
Réservoir	19 l	20 l	21 l
Réserve	4,5 l	4 l	4 l
Stabilisé à 130 km/h	n.m	6,0 l aux 100 km	5,1 l aux 100 km
Maxi	9,7 l aux 100 km	9,6 l aux 100 km	9,5 l aux 100 km
Moyenne durant l'essai	7,7 l aux 100 km	7,6 l aux 100 km	7,6 l aux 100 km
Autonomie moyenne durant l'essai	188 km avant réserve 246 km réserve incluse	210 km avant réserve 263 km réserve incluse	223 km avant réserve 276 km réserve incluse

INFOS PRATIQUES			
Prix clés en main	67 995 F	56 990 F	71 990 F
Coloris	bleu, argent, rouge	bleu, argent, rouge	noir, bleu, rouge
Garantie	2 ans pièces et M.O., km illimité	2 ans pièces et M.O., km illimité	2 ans pièces et M.O., km illimité
Importateur	Kawasaki Motors France Tél. : 01.30.69.00.00. Web : www.kawasaki.fr	Suzuki France Tél. : 01.34.82.14.00. Web : www.suzuki.fr	Yamaha Motor France Tél. : 01.34.30.31.00. Web : www.yamaha-motor.fr

KAWASAKI ZRX 1200 S

SUZUKI BANDIT 1200 S

YAMAHA FZS 1000 FAZER



► Poids à sec : 227 kg ► Avec pleins (vérifié) : 251 kg
► Rayon de braquage : 2 640 mm

► Poids à sec : 220 kg ► Avec pleins (vérifié) : 244 kg
► Rayon de braquage : 2 680 mm

► Poids à sec : 208 kg ► Avec pleins (vérifié) : 236 kg
► Rayon de braquage : 2 780 mm