



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 tracas, 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 feu Yamaha FJ 1200. Avec une bulle un peu plus haute, un quatre-ent-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 !

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'Ubrieux, 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



1 670 km

► 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;
- Mollans-sur-Ouvèze;
- Buis-les-Baronnies ;
- Sainte-Euphémie ;
- Le col de Perty ;
- Orpierre;
- Laragne-Montéglin;
- Barret-le-Bas; Séderon;
- Montbrun-les-Bains;
- Sault; Le mont Ventoux;
- Bédouin; Malaucène.



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,

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-Julien 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.

ITINÉRAIRE

NOTES ET CLASSEMENT

NOTE MAXI
KAWASAKI ZRX 1200
SUZUKI BANDIT 1200
YAMAHA FZS 1000

MOTO JOURNAL

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

LE PODIUM MOTO JOURNAL

1^{ERE} SUZUKI BANDIT 1200

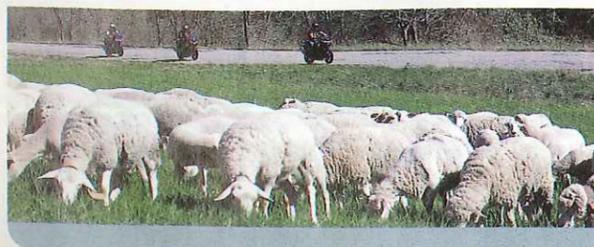
La Bandit 1200 n'est ni la plus bandante, ni la plus tapageuse des trois, mais elle s'impose. Son plus gros atout ? Un rapport prestations/prix inattaquable. La 1200 Bandit S est plus routière que jamais et il suffirait de peu pour qu'elle devienne même une grande routière. Un peu d'imagination et d'audace 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.



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

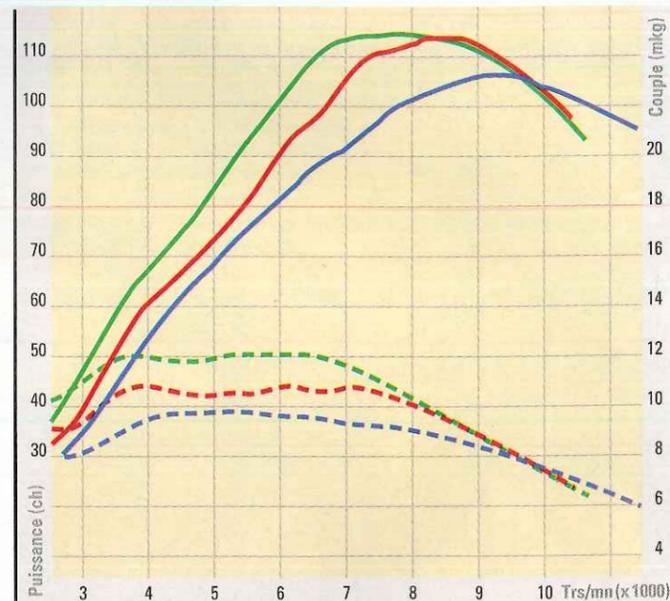
Est-il vraiment étonnant de constater la suprématie de la Bandit dans cette partie du jeu ? Non, car à l'aide de quelques recettes simples, Suzuki offre à cette routière de quoi voyager loin et dans un confort honnête. Protection, confort de selle, équipement d'origine... elle rassemble les qualités 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 |



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 7000 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 - 68 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 |
|---|---|---|
| 2 120 mm | 2 070 mm | 2 125 mm |
| 1150 mm | 1 220 mm | 1 190 mm |
| 440 mm | 480 mm | 460 mm |
| 790 mm | 790 mm | 820 mm |
| 135 mm | 130 mm | 140 mm |
| 106 mm | 104 mm | 104 mm |
| 25° | 25°3 | 26° |
| 1 465 mm | 1 430 mm | 1 450 mm |
| ► 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 |