Il n'y a plus de vraies routières, dites-vous ? Mais si ! Derrière leurs mines de roadsters, les nouvelles Kawasaki ZRX 1200 S, Yamaha Fazer 1000 et Suzuki Bandit 1200 S cachent des motos prêtes à voyager. Bouclez vos valises, on s'en va.

Par Éric Malherbe, photos Mathias Lacombe

Les routières cachées

CHIFFRES MJ

Kawasaki ZRX 1200 S		Suzuki Bandit 1200 S		Yamaha Fazer 1000	
Puissance	115 ch	Puissance	114 ch	Puissance	106 ch
Vitesse	227 km/h	Vitesse	243 km/h	Vitesse	238 km/h
Poids	251 kg	Poids	244 kg	Poids	236 kg
67 995 F		**56 990 F**		**71 990 F**	
Dispo.	immédiate	Dispo.	immédiate	Dispo.	immédiate

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.

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.

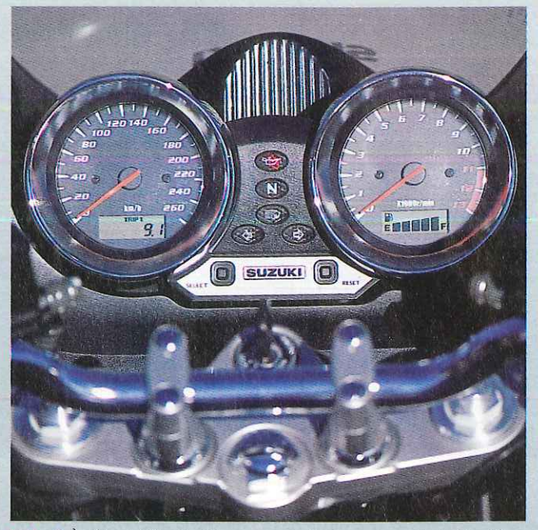
Réglage À première vue, le double combiné arrière de la Kawa semble très facile à régler… sauf que la clé à ergots permettant de régler la précharge des ressorts vient buter d'un côté sur la platine repose-pied, et de l'autre sur la bonbonne séparée de l'amortisseur. Du coup, il faut passer la clé derrière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

Deux roadsters routiers, deux options: la Kawasaki ZRX est dessinée comme un coup de poing, la Suzuki Bandit est bien plus fluide

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.



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.

« 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 nouvelle 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 ➡