

«AFFAIRE KMF»
SUIVE ET FIN

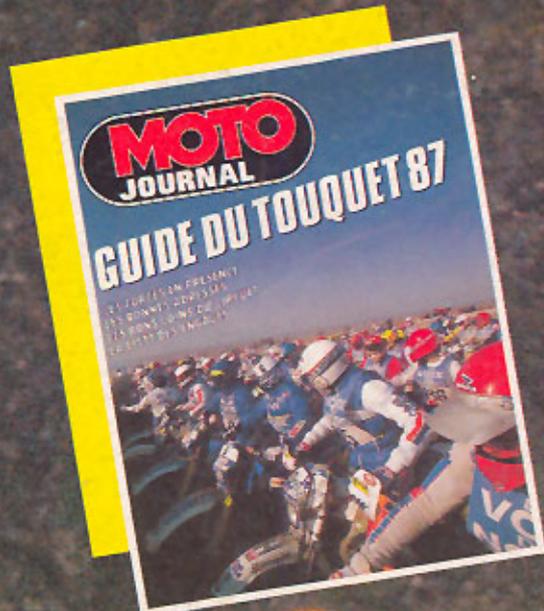
MOTO

JOURNAL

12F
N°785

COMPARATIF 750

LES CINQ REINES DE LA ROUTE ?



ESSAI FOU

QUELQUES TOURS
SUR UNE MOTO D'ICE RACE

TOUT TERRAIN

THORPE ENFLAMME BEUCAIRE
MICHAUD AMASSE LES VICTOIRES
LE GUIDE DU TOUQUET 87

CONCOURS QUESTION N°6

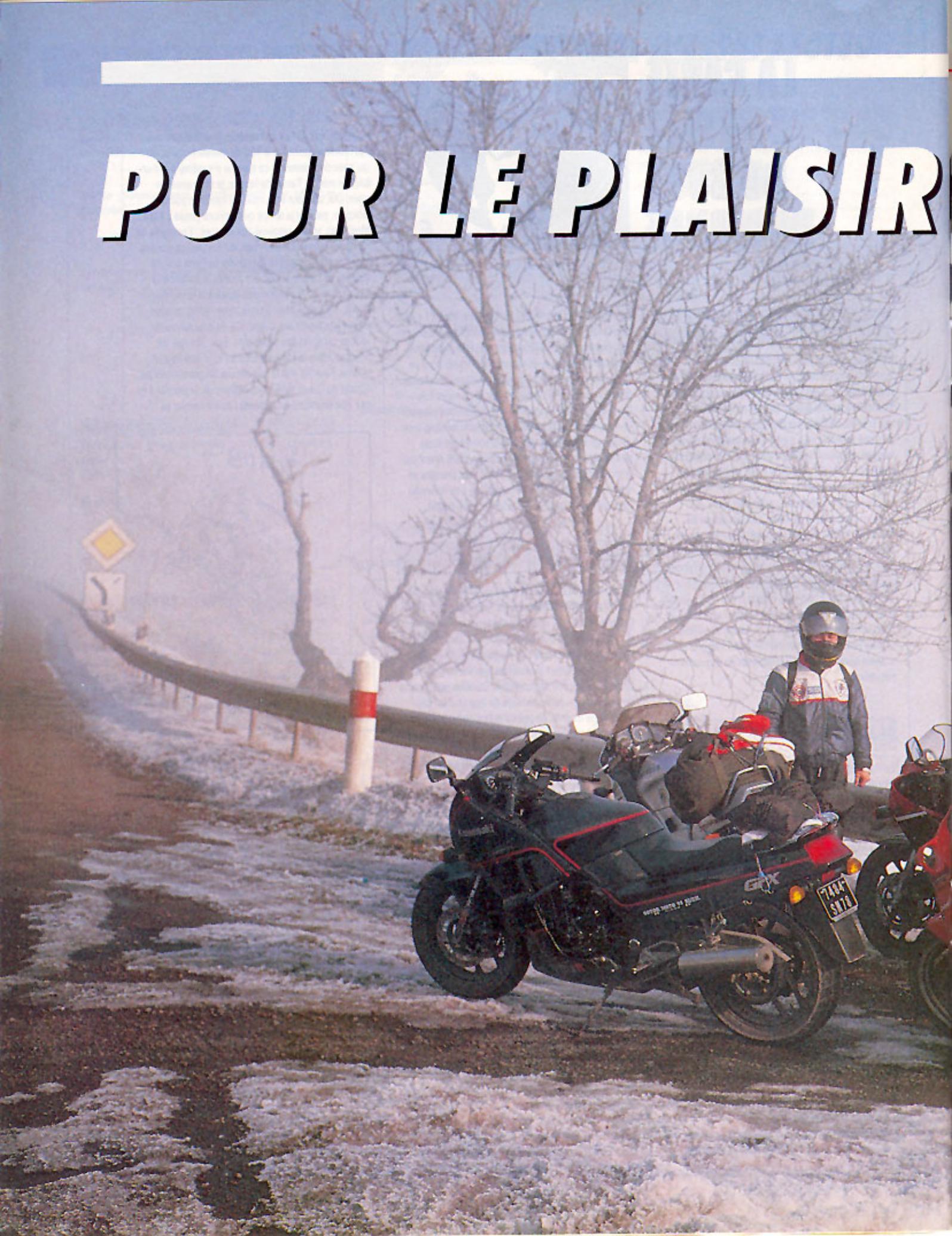
M 2042 - 785 - 12,00 F



3792042012000 07850

19 FEVRIER 1987-SUISSE 4 FS

POUR LE PLAISIR



COMPARATIF 750

DUCATI PASO **HONDA VFR** **KAWASAKI GPX** **SUZUKI GSX/R** **YAMAHA FZ**

Avec leur équilibre pratiquement sans faille, leurs qualités routières et leurs performances époustouflantes, les sept et demi règnent sur les nationales et les autoroutes. Et, en attendant de découvrir qui, des valeurs établies Honda VFR, Suzuki GSX-R et Yamaha FZ, du challenger Kawasaki GPX ou de la spectaculaire Ducati Paso, remporte la victoire, sachez que le premier gagnant c'est vous, l'utilisateur. Voilà bien la leçon la plus intéressante de ce comparatif.

Eric Maurice, photos Patrick Curtet

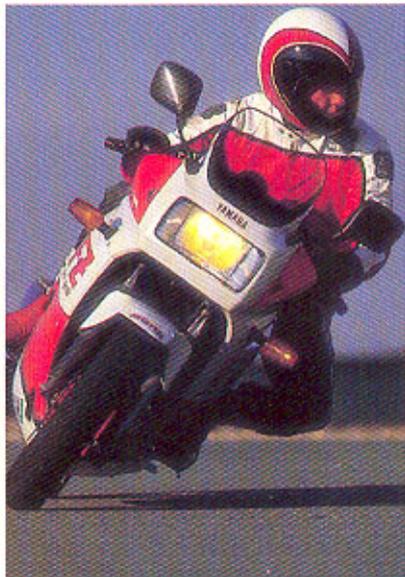
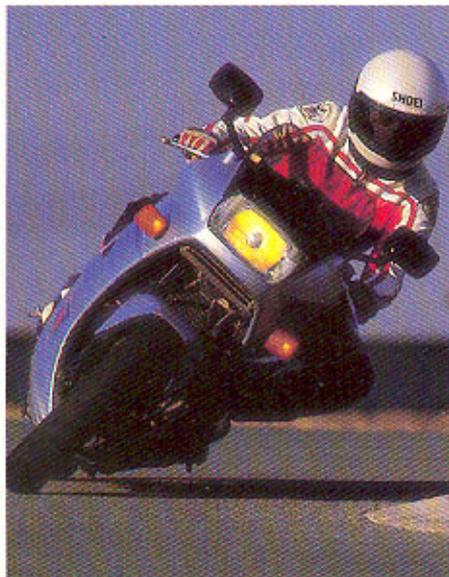
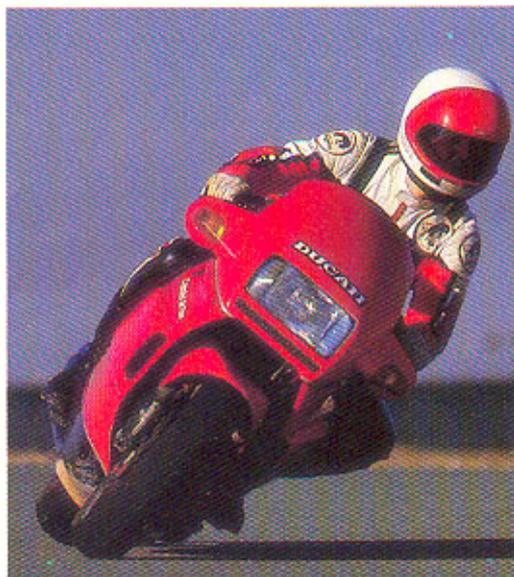


Grande nouveauté du moment, la Honda VFR avait remporté le comparatif 750 édition 86. Très homogène, d'une terrible efficacité, la Honda nous avait tous épatés par sa polyvalence, la facilité avec laquelle elle se permettait d'affronter tous les types d'utilisation ou de pilotage. Elle devançait la Yamaha FZ, un peu plus exigeante, et la Suzuki GSX-R handicapée par sa définition très exclusive. Un an plus tard, nous retrouvons les mêmes, avec cette fois deux concurrentes supplémentaires.

La réponse de Kawa, le réveil de Ducati

La première s'attaque directement à nos trois luronnes ; il s'agit bien sûr de la GPX qui marque le retour de Kawasaki dans la catégorie après deux années de semi-éclipse. La 750 Ninja n'a jamais été une vraie 750, mais plutôt un ersatz de 900 conçu initialement

préoccupation majeure de Ducati. La Paso est superbe, unique mais a un indéniable côté « bête de salon ». A cela deux bonnes raisons : la première est que Ducati n'a sans doute jamais envisagé de produire ni de vendre autant de machines que les japonais. La seconde, c'est que le constructeur italien, après des années d'immobilisme confinant à la léthargie, avait grand besoin d'un modèle qui marque les esprits, de réaliser quelque chose de différent ne serait-ce que pour montrer qu'il existait encore, possédait des hommes neufs et inventifs. On ne peut qu'applaudir à cette manifestation de courage qui est le signe d'une santé retrouvée. Avec son V-twin annoncé pour 73 chevaux et ses 200 kilos, la Paso est certes reléguée très loin derrière les quatre nipponnes. Plus gênant encore, son prix de vente en fait l'une des motos les plus chères du marché. Mais, mis en appétit par le premier essai que nous en avons fait (MJ 771), nous n'avons pas résisté à l'envie de la plonger dans le grand bain, face à ce qui se fait de

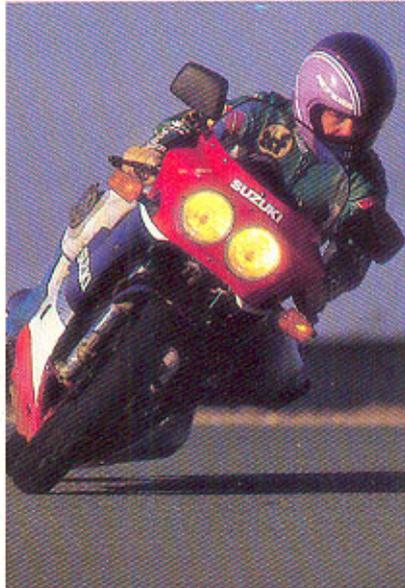


Grandes routières par excellence, les 750 n'en dédaignent pas pour autant les moments de folie sur circuit.

pour le marché intérieur japonais. Avec la GPX, finies les demi-mesures. Nous sommes en présence d'une vraie sept et demi, étudiée de toutes pièces, mécanique nouvelle, partie-cycle spécifique etc. Ayant déjà eu l'occasion de vous la présenter par le menu à deux reprises (MJ 767 et 773) nous ne reviendrons pas sur sa description technique. On rappellera simplement qu'avec 100 chevaux normes ISO elle se situe au même niveau que ses rivales et que ses 195 kilos à sec la placent entre la très légère GSX-R et les Honda et Yamaha toutes deux légèrement au-dessus de 200 kilos. Fidèle à la tradition de la marque, la GPX se présente comme une machine brillante, aux aptitudes sportives certaines, mais également capable de jouer les grandes routières. Comme chez Honda ou Yamaha on semble penser qu'à une époque où les motos se vendent plus difficilement il vaut mieux ratisser large et délaïser les créneaux trop marginaux. Ce qui, manifestement, n'a pas été la

mieux dans le genre, certains qu'elle saurait mettre en avant sa personnalité incomparable pour compenser son handicap.

Face à ces deux nouveautés, nos trois 750 de l'an dernier. La Suzuki n'a pas changé ; on note simplement l'arrivée d'un second coloris (noir-rouge) déjà disponible chez la plupart de nos voisins depuis le début. La Honda a subi quelques retouches de détails : un allumage à commande numérique transistorisé (dépourvu de capteur), des échappements nickelés pour une meilleure résistance à la corrosion et enfin de nouveaux réglages internes de l'amortisseur arrière censés améliorer le confort. La VFR apparaît dans un troisième coloris, gris métal, baptisé Carat. Très réussi. Des trois, c'est assurément la FZ qui a reçu le plus grand nombre de modifications. A commencer par un nouvel habillage (carénage intégral) plus flatteur que l'ancien. Rappelons également plusieurs changements touchant tant la partie-cycle que le moteur dont nous vous avons donné le détail dans la récente prise de contact de cette Yamaha (MJ 778). Les présentations faites, l'essai peut démarrer.



Dur métier

Enfin pas tout à fait. Parce que vous n'imaginez peut-être pas, mais monter un comparo comme celui-ci n'est pas simple. Il faut composer avec la météo ; la France est sous la neige, même la Côte d'Azur a eu droit à son manteau d'ours polaire. Ensuite, il faut réunir les motos, trouver des pneus pour la Ducati (merci Michelin), s'entendre avec le propriétaire d'une GPX pour être certain de rouler sur une Kawa de série, bref c'est pas du gâteau. Après les motos, les hommes. Christian Delahaye et moi-même personnellement sommes réquisitionnés d'office (c'est le baigne ici). Paul Salvaire, après une cure de désintoxication motocycliste de six ans, a envie de rouler sur tout ce qui bouge. En plus quand il a vu la Paso dans la cour, il aurait vendu sa collection de Leica et renié le side pour venir. Enfin les invités, Hervé Guilleux dont la passion de la moto ne s'arrête pas au circuit et Bertrand Sébileau, second des promos 350, qui en plus d'un beau palmarès en course compte quelques dizaines de milliers de bornes sur les routes de France ou les pistes d'Afrique au guidon de son XT. Sixième larron, Patrick Curtet le photographe. Il aura droit à une 205 de loc. A coup sûr le plus malchanceux de la troupe.

En route

Sacs photos obligent, Curtet est condamné à la conduite sans charme d'une petite berline économique. On en profite pour lui refléter nos volumineux bagages bourrés des vêtements « grand froid » dont nous aurons besoin au retour. On file directement au circuit Paul Ricard pour procéder aux habituelles mesures de performances. Le circuit est réservé par une équipe de confrères de la presse automobile venue faire un comparatif. Sympas, ils acceptent que nous travaillions en même temps qu'eux. Retardés par la piste qui a du mal à sécher, nous allons passer une journée et demie sur le circuit, simplement pour réaliser les vitesses maxi et les tests d'accélération. Même pas quelques petits tours pour s'amuser ; pourtant ce n'est pas l'envie qui nous manque. Avec de tels engins, la tentation est grande d'aller user du repose-pieds. Seconde journée à midi pétante, nous libérons la piste. Place à l'écurie Ligier venue dévoiler devant la presse au grand complet sa toute nouvelle Formule un. En attendant que la (très) belle quitte son box, photographes et journalistes viennent rôder autour de nos motos. Pas besoin de faire un sondage pour savoir laquelle les fait craquer : ils sont tous attirés par la Paso comme des rondelles Grover sur un aimant. Sont pas les seuls d'ailleurs, Paulo drague de plus en plus effrontément la belle italienne. M'est avis qu'on devrait y aller très vite.

Nous quittons le Ricard en direction du Verdon. Les routes de l'arrière pays varois, même si elles conviendraient sans doute mieux à des gros trails qu'à nos 750, avec leur revêtement bosselé, leurs virages étriés et parfois rendus piégeux par quelques traces de neiges mal placées, sont comme un soulagement. Rouler, rouler enfin après une pleine journée à faire des demi-tours dans la ligne droite du Mistral ; une vraie libération. Le soir, nous sommes à Manosque. Dernières séances photos le lendemain

matin sur la fabuleuse route encaissée entre les deux montagnes du Lubéron, malheureusement humide en ce début de journée et nous arrivons à Apt. C'est là que notre photographe porteur d'eau nous quitte. Terminée la frime et les beaux cuirs, il faut redevenir motard : sous-vêtements chauds, combinaisons étanches, gros gants et bottes fourrées. Il faut également trouver une solution au problème des bagages. Heureusement que nous roulons en solo, parce que vue la « logeabilité » de nos machines on ne voit pas comment l'on aurait résolu la difficile équation bagages-passagère. Un bout d'autoroute jusqu'à Montélimar puis nous traversons le Rhône à Viviers. Jusqu'à Aubenas, la route est sans grand intérêt. Après par contre il y a cette extraordinaire montée, toute en grandes enfilades au début, hachée de virages de plus en plus serrés au fur et à mesure que l'on approche du plateau. Le rythme s'accélère, les échauffourées se multiplient. Superbement adaptées aux bourres qui font les grands souvenirs, nos 750 sont aussi d'étonnantes routières. C'est leur grande force. Elles donnent tellement de plaisir qu'on en oublie les kilomètres, malgré les bosses, le froid et le jour qui tombe. Nous arrivons au Puy sans avoir vu le temps passer.

Le lendemain, c'est la dernière étape jusqu'à Paris. De superbes moments de pilotage au cordeau entre Le Puy et Clermont, puis c'est la nationale trop souvent rectiligne et monotone. Avalée d'une traite avec juste un arrêt essence-cigarette à mi-chemin. Notre balade est terminée. Après quatre jours passés en leur compagnie, on a du mal à se séparer de nos 750. Elles comptent parmi les meilleures machines du moment, les plus attachantes aussi. Les pages qui suivent vous permettront de comprendre pourquoi.

Présentation

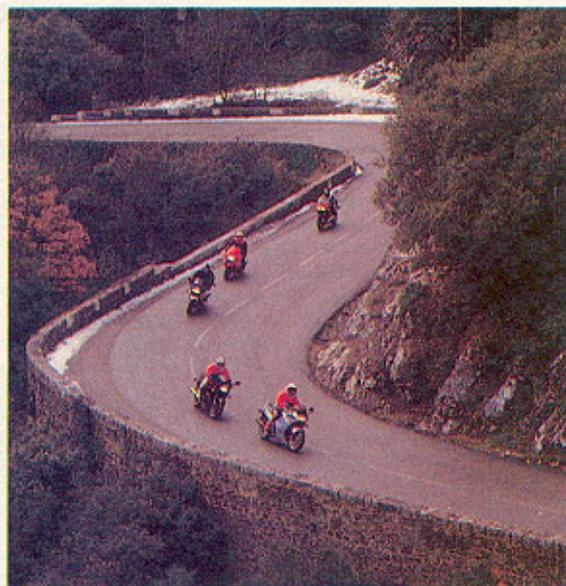
1. Honda ; 2. Kawasaki ; 3. Yamaha ;
4. Ducati ; 5. Suzuki.

Même si elle compte toujours de fervents admirateurs, la GSX-R a pris un sacré coup de vieux au plan esthétique. Dire qu'il y a deux ans tout juste, nous étions tous en admiration devant sa silhouette sportive, ses allures de bête d'endurance échappée d'un Bol d'Or. Aujourd'hui elle semble désuète, passée de mode. La Paso est à l'opposé ; moderne, presque futuriste, elle représente une grande réussite en matière de design, apporte une note de jamais vu à une époque où les motos ont, il faut l'avouer, du mal à se singulariser. La Kawasaki ne suscite pas les passions ; équilibrée, fine, ses lignes taillées à la serpe passent inaperçues et il est difficile en la regardant de ressentir quoi que ce soit qui rappelle le choc éprouvé face à la 1000 RX par exemple. Une par contre qui a enfin trouvé un peu de personnalité, c'est la FZ. Née trop discrète, la Yam a enfin dégotté un couturier capable de souligner sa vraie personnalité de routière moderne, performante et efficace. Quant à la VFR, c'est presque du Coco Chanel. Élégance raffinée, sans ostentation, véritable passeport pour la traversée des ans, sans dommage ni risque de se retrouver un jour démodée.

La Honda profite également d'un équipement complet et bien conçu ainsi que d'une finition au-dessus de

tout reproche. Les quelques critiques formulées l'an passé à propos de vis résistant mal à la corrosion n'ont plus de fondement et le nouveau coloris gris perle lui va à merveille. Sans doute moins endimanché que le blanc nacré, il lui donne un peu plus de volume, de présence. A l'inverse la finition n'est pas le point fort de la Ducati. En progrès par rapport aux habituels standards transalpins, on reste loin du sérieux japonais. La peinture s'écaille, les vis rouillent, la poignée de gaz pèle comme un Belge après son premier bain de soleil, la chaîne secondaire déclare forfait après 5 000 kilomètres. Inacceptable sur une machine de ce prix, si belle de surcroît. L'équipement par contre est complet, rien ne manque ; il y a même une montre de bord précise. Ce qui n'est pas le cas de la jauge à essence qui persiste à considérer l'aiguille du compte-tours comme le modèle à suivre.

La Kawasaki offre elle aussi un équipement complet avec quelques détails bien pensés comme ces crochets rétractables pour arrimer les sandows. Moins



Une enfilade du côté de Bonnieux, dans le Lubéron.

convaincant ce tableau de bord aux cadrans confus, trop petits et peu lisibles. La finition est de bonne qualité selon l'habitude du constructeur.

La FZ est elle aussi bien finie même si l'on note sur cette version 87 une volonté très nette d'abaisser les coûts de fabrication : amortisseur simplifié dépourvu de tout réglage d'hydraulique, abandon des disques autoventilés. Autre disparition, critiquable cette fois, celle de la béquille centrale. L'adoption d'un échappement quatre-en-un a marqué l'exil d'un accessoire qui demeure indispensable sur une routière.

La Suzuki mélange le meilleur et le moins bon. Le meilleur c'est cette prolifération d'alu dans la partie-cycle, le moins bon ce sont des détails de finition traités hâtivement, l'assemblage du carénage par exemple, ou un équipement résolument sommaire. Des cinq machines concernées par ce comparatif, elle est la seule à ne pas disposer d'un antiviol couplé au contacteur, ni d'une commande de starter au guidon. Un progrès avec le retour à des commodos norma-

lisés beaucoup plus pratiques. Tout comme la Yamaha, la GSX-R est dépourvue de centrale, mais, compte tenu de sa philosophie on lui pardonne plus facilement cet abandon, encore qu'en cas de crevaisson ou simplement d'alignement de roue à revoir, le problème se pose avec la même acuité, sportive ou pas.

Prise en mains

1. Honda ; 2. Kawasaki ; 3. Yamaha ;
4. Ducati ; 5. Suzuki.

La Honda VFR nous avait étonnés par sa remarquable facilité lors du comparatif de l'an dernier. Maniable à basse vitesse sans que cela se paye par une direction trop présente, dotée d'une mécanique pleine de bonne volonté dès les très bas régimes, elle met

immédiatement en confiance. La position de conduite, très naturelle, renforce encore cette impression que l'on a tout compris de la VFR au bout de quelques kilomètres seulement. On signalera également à propos de prise en main, un progrès sensible au niveau de la sélection de boîte, plus précise que sur les toutes premières versions.

La Kawasaki suit la Honda de très près. La GPX présente elle aussi une excellente maniabilité à basse vitesse tandis que son quatre cylindres en ligne se montre pratiquement aussi coopératif que le V4 à bas régimes. Il offre en effet un couple important et une onctuosité très agréable. Le moteur de la Yamaha s'avère aussi convaincant que celui de la GPX. Même disponibilité en bas, une poussée franche dès 3 000 t/mn dépourvue de la moindre brutalité, une grande faculté à descendre vers des régimes proches du ralenti sans hocquet ni à-coups. Le FZ reste tout à fait dans le ton. En revanche, la direction de la Yam

que l'on avait saluée comme un compromis exemplaire il y a deux ans n'offre ni autant d'agilité ni autant de neutralité que celles de la Honda et de la Kawa. A basse vitesse elle tend à engager et si dans l'absolu cela demeure très minime, en passant de l'une à l'autre la différence est perceptible.

Quand enfin on quitte l'une des trois pour enfourcher la GSX-R, le contraste est pour le moins saisissant. Les mains tout en bas, les fesses tout en haut et les talons sous les cuisses, on est de suite dans l'ambiance. La position de conduite n'a rien de relax et plus ennuyeux, il n'y a guère qu'une posture envisageable. Que vous mesuriez 1,60 m ou deux mètres, c'est le même tarif. Le premier devra tendre un peu plus les bras, le second replier encore plus les jambes et finalement tous deux auront du mal à se sentir chez eux du premier coup. En ville la Suzuki fatigue ; le buste pèse sur les poignets et c'est au-delà de 120 km/h seulement que la pression du vent commence à rétablir l'équilibre. Comme par ailleurs notre sportive possède une direction raide et un moteur qui ne consent qu'avec mauvaise grâce à descendre en dessous de 3 000 t/mn, la prise en mains peut durer un certain temps.

La Ducati donne dans un autre genre. La position de conduite est parfaitement rationnelle ; selle très basse et confortable, guidons et repose-pieds bien disposés, bonne étroitesse de la coque réservoir au niveau des genoux, on est aussitôt à l'aise. Pas de problème non plus côté moteur. Le V-twin, même s'il n'a pas la souplesse des quatre pattes, tourne bien rond à bas régime, répond prestement à la poignée de gaz (trop dure) en délivrant une patate sympathique. Le point délicat de la Paso réside dans sa direction nettement affectée par la présence de l'énorme radial avant. Treize centimètres de large, ce serait suffisant à l'arrière pour passer les 67 chevaux du moulin. A l'arrêt la direction est si lourde qu'on en viendrait à souhaiter une assistance hydraulique puis une fois en mouvement, le train avant affiche tous les travers du genre : résistance dans un premier temps que l'on compense à la force des guidons ce qui occasionne inévitablement une tendance à exagérer la réponse. La direction se met alors à engager et il convient de rétablir l'équilibre en utilisant les gaz. Dommage parce que pour le reste la Paso surprend agréablement grâce à des commandes douces (hormis la poignée des gaz, j'insiste) une sélection plutôt précise et un moteur vaillant.

Mécanique

1. ex-aequo Honda et Kawasaki ; 3. Yamaha ; 4. Suzuki ; 5. Ducati

La Ducati ferme la marche sur ce chapitre. Pas vraiment surprenant, on s'y attendait un peu. Toutefois si vous vous reportez au tableau classement de cet essai, vous constaterez que c'est la puissance qui pénalise le plus cruellement la Paso. Il est vrai qu'avec ses 67,5 chevaux relevés au banc (même si cela constitue un résultat honorable dans l'absolu) elle subit un énorme handicap face aux Japonaises qui sont de véritables barils de poudre. Malgré les chiffres, malgré ce classement a priori peu flatteur, le

REVUE DE DETAILS

Antivol : à l'ancienne mode sur la Suzuki. Pour tout arranger il est dissimulé sous le té de fourche inférieur, donc difficile d'accès. Couplé au contacteur sur les quatre autres motos. Sur la FZ on ne peut bloquer la direction qu'en braquant celle-ci du côté gauche.

Avertisseurs : suffisants en ville trop faibles dès que l'on roule vite.

Bagages : toujours le même problème avec les motos modernes, il faut choisir entre bagages et passager. Les moins pratiques sont la Suzuki et la Ducati totalement dépourvues de la moindre barre, du plus petit crochet permettant d'accrocher les sandows. Sur la Yamaha et la Honda on dispose de barres latérales munies de tétons alors que Kawasaki reste fidèle au principe des crochets rétractables vus sur les RX. Très pratique.

Béquilles : pas de centrale sur la GSX/R ni sur la FZ 87. Crises de nerfs assurées en cas de crevaisson. La centrale de la Paso est difficile à installer. A noter, toujours sur la Yamaha, que la latérale est difficile à atteindre lorsque l'on est en selle.

Commodos : Suzuki s'est enfin aligné sur le standard adopté par la concurrence et a abandonné ses commandes de clignons et d'avertisseur inversées. Tant mieux. Toutes nos machines (la Paso comprise) offrent donc un agencement analogue avec appel de phare à l'index et interrupteur d'éclairage à droite sauf sur l'italienne où il est situé sur la cocotte gauche. Pratiques et fonctionnels dans tous les cas.

Eclairage : très convenable sur la Suzuki, la Yamaha et la Paso (dotée de la même optique que la FZ), très bon en code mais médiocre en phare sur la Honda et code très puissant sur la Kawa.

Essence : superbes bouchons encastrés sur nos cinq machines. Le robinet de la Suzuki est d'un accès difficile, celui de la Kawasaki impossible à trouver pour la bonne raison qu'il n'y en a pas. En revanche la GPX est équipée d'une jauge au tableau de bord de même que la Yamaha et la Ducati. La Honda se contente d'un témoin lumineux lorsque l'on approche de la réserve. Rien sur la Suzuki.

Huile : lucarnes de contrôle sur la Yamaha, la Suzuki, la Kawasaki et la Ducati. Jauge accessible et séparée de l'orifice de remplissage sur la

Honda. A propos de remplissage, peu pratique sur la Suzuki, délicat sur la Kawasaki (un bec verseur sera nécessaire) et problématique sur la Paso qui réclame qu'on dépose un flanc de carénage.

Outils : trousses dans la tradition japonaise sauf chez Honda où les outils sont d'assez bonne qualité.

Poignée de gaz : trop dures sur la Suzuki et la Paso avec un tirage bien trop long sur cette dernière. Tirage bien calculé sur les autres.

Ralenti : molette de réglage dissimulée derrière le cadre sur la Honda, au centre de la rampe de carbus sur la Yamaha et la Suzuki, en bout de rampe (côté gauche) sur la Kawasaki, et inaccessible sur la Ducati.

Rétroviseurs : pas assez écartés dans l'ensemble ; renvoi essentiellement l'image des bras et coudes, sauf sur la Paso où ce sont les genoux qui occupent le miroir. Cela étant ils vibrent assez peu.

Starter : au guidon sur toutes les machines sauf la Suzuki où il est situé à gauche de la rampe de carbus. C'est également le plus difficile à doser.

Suspensions : avant : Honda deux valves, aucun réglage d'hydraulique, 4 possibilités sur l'anti-plongée. Suzuki, pas d'air, 4 possibilités de réglages en hydraulique, 3 de pré-charge des ressorts. Yamaha, pas d'air, aucun réglage d'hydraulique, 3 pour la pré-charge des ressorts. Kawasaki, pas d'air, 3 positions sur l'ESCS. Ducati, deux valves et 4 positions d'anti-plongée/amortissement.

Tableaux de bord : le plus complet est celui de la Ducati qui comprend outre les compteurs/compteurs, une jauge à essence (fantaisiste alors que les autres instruments sont très précis), une montre et un thermomètre d'huile. La Kawasaki dispose en plus des compteurs/compte-tours (toutes nos motos en sont dotées, on ne le répétera pas à chaque fois), d'une jauge (précise) et d'un thermomètre d'eau qui figure également sur la Yamaha et la Honda. La FZ offre également une jauge alors que la Honda se contente d'un voyant qui s'allume au moment où l'on arrive à la réserve. Enfin la Suzuki n'offre rien d'autre que le strict nécessaire.

Tension de chaîne : par vis, écrou-contre écrou et coulisseau dans le bras sur les Japonaises, par un superbe mais pas forcément pratique excentrique sur la Paso.

V-twin est un bon moteur. Souple en bas, doté d'un bon couple, il se montre très plaisant particulièrement sur route pas trop rapide, là où la puissance n'intervient pas vraiment. Le Ducati est confortable, à tous points de vue. D'abord parce qu'il est totalement exempt de vibrations, ensuite parce qu'il donne le meilleur de lui-même tout de suite, sans qu'il soit nécessaire d'aller fouiner dans les hauts régimes.

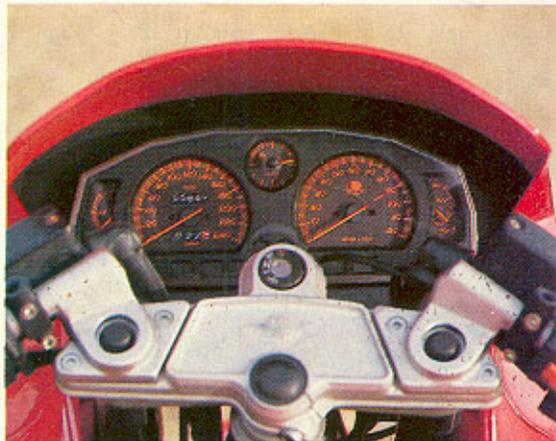
C'est heureux parce qu'avec une poignée de gaz dure comme celle-là on n'irait pas souvent. Trêve de perfidie, en conduite rapide mais coulée, sur route sinueuse, le Ducati suit le train, avec une apparente facilité. Sur autoroute il accepte de soutenir les 180 de croisière sans aucune difficulté, car s'il est vrai qu'il n'a pas la pêche réjouissante d'un vertical twin ce moulin possède une belle allonge. Autres mécaniques faciles, celles de la Honda et de la Kawa. De la part du VFR ce n'est qu'une confirmation. On peut quand même s'attarder sur son cas. On a vu qu'il était souple en bas, doté d'un bon couple à la reprise. Mais sa plus grande qualité réside dans sa faculté à répondre avec autant d'efficacité de 3 à 11 000 t/mn. Il n'a pas de moment creux, jamais de faiblesse. Si du fait d'une poussée très linéaire il peut paraître avare en sensations, sa vitalité est bien réelle. En plus, la puissance arrivant toujours très progressivement, il est possible d'accélérer très tôt sans risquer de provoquer de dérobades de l'arrière.

Les sorties de virages sont si vigoureuses que l'on reste souvent convaincu de la supériorité du VFR en matière de couple, ce que ne confirment ni les tests de reprises ni les valeurs relevées au banc qui donnent à la Kawa et à la Yam un léger avantage. Sur la route pourtant, c'est la Honda qui donne l'impression de la facilité la plus grande. Niveau rendement et comportement, le GPX et le FZ sont assez comparables. Ce sont de remarquables quatre en lignes, très remplis à mi-régimes et épataints de punch lorsque l'on approche de la zone rouge. On connaissait déjà toute l'étendue des talents du Yam. Le Kawa fait aussi bien, un poil mieux même au chapitre vibrations. C'est ce qui lui permet de prendre l'avantage sur l'ensemble de cette rubrique. Sur la route, ces quatre pattes sont capables de jouer sur tous les registres : serviteurs discrets quand on se contente de rouler au rythme de la balade, partenaires enivrants des instants de folie douce. Et, en dépit de leur apparente linéarité, plus on grimpe dans les tours et plus ils se mettent à pousser. La transition n'est guère marquée, peu brutale, mais passé 8 000, ces deux-là vous font pénétrer dans un univers dont seules les superbikes ont pendant longtemps détenu la clef. Là, nous sommes en plein dans le domaine des sensations. Un domaine où la GSX-R joue en virtuose. C'est vrai qu'il a moins de couple que les autres, qu'il traverse une longue période de flemme entre 4 et 8 000, vrai aussi qu'il vibre à certains régimes usuels, mais quand il se met à lâcher la cavalerie, à hurler dans les suraigus, on lui pardonna tout. Sa paresse à sortir des épingles, sa brutalité à l'arrivée des chevaux, sa gourmandise sous forte charge. Le Suzuki est le roi des sensations fortes, le moins docile, le plus caractériel de ces moulins, mais il ne manque pas de charme.

Performances

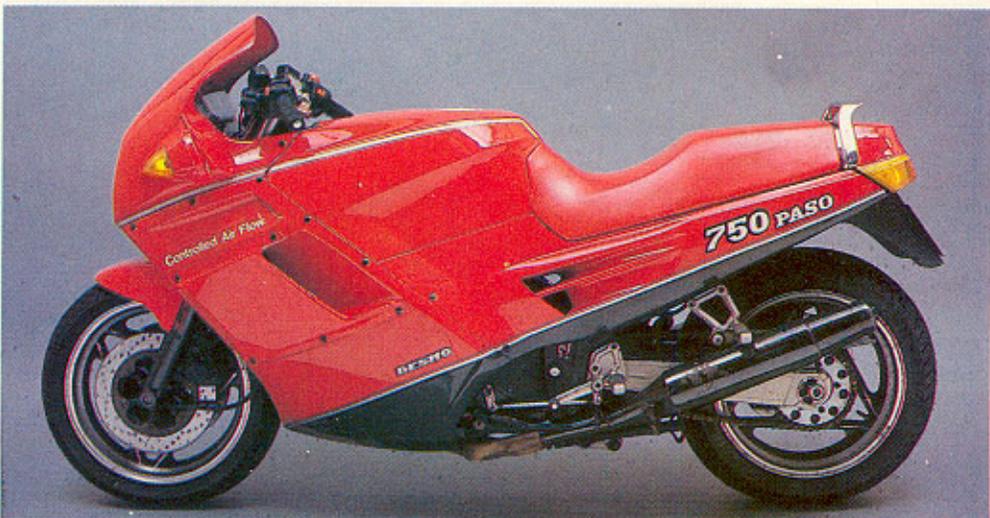
1. ex-aequo : Kawasaki et Yamaha ;
3. ex-aequo : Honda et Suzuki ; 5. Ducati.

Après les sensations, voici l'heure des chiffres contrôlés, vérifiés. Le classement ci-dessus ne fait que refléter une hiérarchie établie à coups de petits kilomètres/heure et de dixièmes de secondes. Sans grande signification quand on atteint de tels sommets, mais ça fait toujours un peu louche quand dans un comparatif de cinq motos on en met quatre à égalité. Pourtant elles le sont pratiquement nos quatre Japs. Avec 232 km/h couché la Honda et la Yamaha déposent littéralement la Kawa d'une borne alors que la Suz est complètement larguée n'ayant pu faire mieux que 229. Bien sûr que je me moque, de tous ceux encore assez naïfs pour préférer une moto à

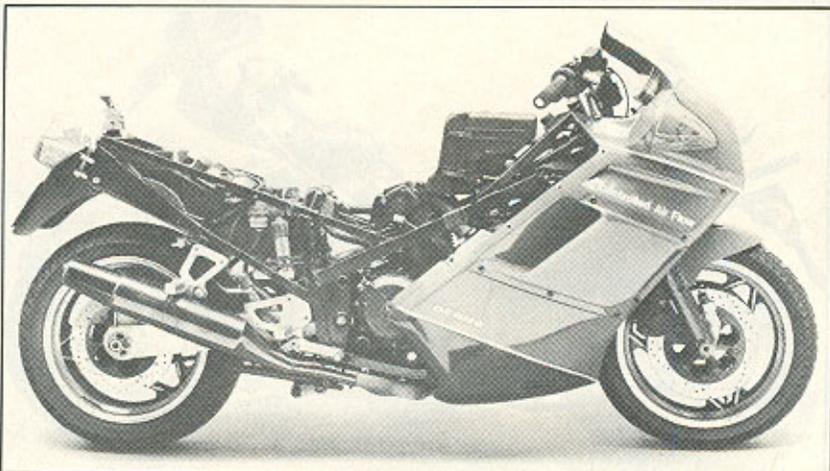


De nos cinq machines, la Ducati possède le tableau de bord le plus complet : jauge à gauche, température d'huile à droite et une montre au centre.

La Paso n'est pas qu'un objet de salon. Elle roule plutôt bien sauf sur mauvais revêtement.



Conçue par l'ingénieur Tamburini, ex-Bimota, la partie-cycle de la Paso reprend de nombreuses solutions modernes. Toutefois, pour une machine légère et surtout peu puissante, le choix de roues ultra-larges en 16 de diamètre paraît procéder d'une concession excessive à la mode. A noter le boîtier de filtre à air très proéminent qui coiffe un carburateur Weber double-corps.



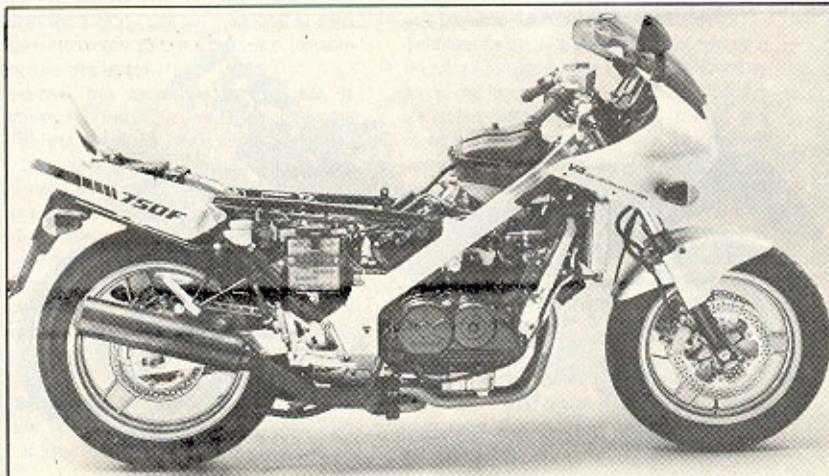


Le tableau de bord de la Honda est parfaitement lisible et assez complet. Les pinailleurs aimeraient sans doute une montre ou une jauge, pourquoi pas les deux ?

Aussi élégante qu'au premier jour la VFR hérite d'un nouveau coloris et bénéficie de petites améliorations de détails qui lui permettent de rester en tête de la catégorie.



Ce n'est peut-être pas évident lorsqu'elle est habillée mais la VFR a largement profité de l'expérience accumulée par les RVF de la marque en endurance. Il suffit d'observer l'architecture du cadre pour s'en convaincre.



une autre sous prétexte qu'elle va deux bornes plus vite. Changez de marque de casque, de taille de gants et l'ordre est chamboulé. Ces 750 sont de véritables boulets, d'autant plus que les chiffres que nous avons obtenus ne constituent pas des maxi absolus, les conditions climatiques n'étant pas idéales à l'époque où cet essai s'est déroulé. Nos accélérations par contre sont excellentes : la Suz et la Kawa en dessous de 11" au 400 mètres, la FZ en 11"1, la Honda en 11"3, c'est spectaculaire mais cela correspond aussi à un traitement que vous n'infligez pas souvent à votre propre moto. Ou alors vous avez de bons revenus. On accordera plus d'importance aux chiffres de reprises qui traduisent très nettement la santé démoniaque du FZ tout en bas et le punch du GPX un tout petit peu plus haut, alors que le VFR, pourtant si impressionnant sur la route reste un peu en retrait. Tout à fait dans le coup dans le test 60-90, la Suzuki est plus molle lorsqu'il s'agit de passer de 90 à 130 ;

elle tombe alors en plein dans la phase creuse de son moulin. Enfin nous terminerons par la Ducati. Loin derrière en vitesse maxi, elle nous a tous étonnés par ses temps aux 400 et en reprises. Ils apportent la preuve irréfutable des qualités du V-twin.

Tenue de route

1. Honda ; 2. Yamaha ; 3. Kawasaki ;
4. Ducati ; 5. Suzuki

La Honda s'était imposée l'an dernier, elle conserve l'avantage cette fois encore. Décidément cette machine a pas fini de nous étonner. Elle n'a pratiquement pas de faille, cela est encore vrai lorsqu'il s'agit du comportement routier. Vive dans les passages lents, précise en courbe rapide, stable en ligne droite, elle semble toujours dans son élément ; petites routes vachardes ou grandes enfilades, peu importe. Ce qui la rend sans doute encore plus impressionnante, c'est qu'elle semble tout faire avec une égale facilité, sans jamais réclamer de son pilote plus de dextérité ni d'application que cela. Une courbe qui se referme ? Pas grave, on prend un peu plus d'angle. Un piège imprévu ? On coupe les gaz, effleure le frein et l'on change de trajectoire sans plus de problème. Le tout dans un confort d'un très bon niveau même sur route bosselée et avec l'assistance permanente du moulin. La Yamaha est un peu moins agile, un peu moins vive et moins charitable à l'égard des éventuels erreurs de jugement. Elle réclame plus de finesse, une anticipation un peu plus grande, surtout dans les passages lents ou moyennement rapides. A haute vitesse en revanche sa stabilité est égale voire supérieure à la Honda et sa tenue de cap en grandes courbes, sur de longs appuis, très rassurante. Cela avec d'autres pneus que les origines absolument infects. Aucune adhérence sur le gramouillé, peu convaincants niveau stabilité à haute vitesse, ils ne valent vraiment pas tripette. Pour avoir essayé une FZ chaussée de Michelin A49 avant et M48 arrière, nous ne saurions trop recommander une telle monte à tous ceux qui ont envie de profiter sans arrière-pensée des qualités intrinsèques de leur moto.

Les pneus d'origine constituent également un handicap pour la GPX. A peine moins mauvais que ceux de la Yamaha, il sera bon de penser à leur remplacement sitôt le rodage de la moto terminé. Cette parenthèse gommeuse fermée, revenons à la Kawa. Une bonne surprise en vérité. Les péripéties ayant émaillé le premier essai de cette machine (voir MJ 781) nous avaient incités à croire que la GPX souffrait d'un mal congénital affectant son comportement routier. Sinon comment expliquer la GPX modifiée qui nous avait été confiée alors ? Au début de ce comparatif nous l'avons donc abordée avec une certaine méfiance, qu'elle a rapidement dissipée. Légère, agile, cette Kawa est certes un peu vive de l'avant sur route bosselée ; pourtant jamais ses réactions n'ont eu le moindre caractère de danger. Sur route très sinueuse, elle n'est pas loin de valoir la Honda tant sa facilité de placement est grande et sa direction neutre. C'est une moto jouet qui donne envie de s'amuser. Sa légèreté et son équilibre facilitent les corrections imposées en plein vol, en certaines occasions par des trajectoires pas toujours rigoureuses. Là encore, les

pneus semblent jouer un rôle prépondérant. Un bref galop d'essai au guidon d'une GPX montée en Michelin radiaux nous a en effet permis de mesurer un gain important dans tous les domaines : stabilité à haute vitesse, tenue en grande courbe, réaction sur les successions de bosses. Chaussée de ses Dunlop japonais, la Kawa n'a pas la netteté d'une Honda ou d'une Yamaha mais elle a réussi à s'imposer comme l'une des machines les plus amusantes de cet essai, bien aidée en cela par un moteur particulièrement réussi.

La Ducati a été sur ce plan, une déception. On en attendait tant, on l'imaginait acérée comme une lame, capable de tailler des trajectoires avec la finesse d'un scapel, peut-être un peu rigide dans les sinueux, mais rivée à la trajectoire en courbe rapide. Une sorte de 900 SS moderne, dotée de vraies suspensions et servie par une géométrie mieux maîtrisée. Avant tout, il faut préciser ceci : il n'y a pas une mais deux Paso, très différentes selon que l'on roule sur un billard ou sur un terrain vague. La Paso des bons moments, c'est une machine un peu résistante à placer sur l'angle mais rassurante et magnifique à observer quand on suit derrière. Paso La-Grimace, c'est un truc qu'il faut balancer d'un geste décidé et dont il convient ensuite de dompter les tentatives de retour à la verticale à la rencontre de la moindre bosse. Un rodéo. Non pas à cause des suspensions (je vois venir les mauvaises langues), ce sont probablement les plus efficaces de nos 750, mais bel et bien pour un problème de conception. La Ducat' souffre du syndrome du pneu trop gros, trop large. Flatteur pour l'esthétique, mais pour ce qui est de l'efficacité faudra repasser. Par contre niveau stabilité en ligne droite, elle est absolument irréprochable.

Autre phénomène, la Suzuki. J'imagine déjà vos réactions du genre « comment ils se sont débrouillés pour classer dernière une bécane qui domine les promos ? » Le problème de la GSX-R est que la route n'est pas le circuit. Sur route très sinueuse c'est un véritable camion. Son poids plume n'arrive pas à compenser la raideur de sa direction, et son inertie. Il faut forcer pour arriver à ses fins, entrer en virage ou en sortir. Et si les choses s'améliorent très nettement à l'attaque des grandes courbes, la Suzuki n'en demeure pas moins une moto exigeante, réclamant un pilotage très fin, des trajectoires définies une bonne fois pour toutes. Elle déteste l'improvisation. Sa stabilité en ligne droite, même si elle n'est pas parfaite, a nettement progressé depuis l'adoption, l'an dernier, d'un bras oscillant rallongé et sa tenue de cap dans les passages rapides s'est elle aussi améliorée. Sportive sans nuance, la Suzuki est une moto excessive. Franchement barbante quand on l'utilise à contre-emploi, c'est aussi celle qui peut réserver les moments de plaisir les plus intenses.

Freinage

1. Ducati ; 2. ex-aequo : Honda et Kawasaki ; 4. ex-aequo : Suzuki et Yamaha.

En utilisation routière courante, nos cinq machines sont suffisamment outillées pour se tirer de la plupart

des mauvais pas. On notera cependant une puissance inférieure sur la FZ qui présente également une commande trop ferme, manquant de feeling surtout pour de simples ralentissements. En termes stricts d'efficacité, les quatre restantes sont à peu près au même niveau. La Suzuki rejoint la Yam en matière d'agrément avec dans son cas une commande trop molle, avec une garde trop importante. En revanche s'ils manquent de mordant, les freins de la FZ ne souffrent pas en usage intensif ce qui n'est le cas ni de la Honda ni de la Kawa, encore moins de la GSX-R sur laquelle le levier peut venir en butée après quelques tours de circuit. Au bilan final, c'est la Ducati qui propose le meilleur équipement. On signalera pour finir qu'à part la Suzuki, toutes nos machines ont tendance à plonger exagérément sur leur fourche lors des freinages appuyés, et il n'est pas rare d'arriver en butée. La seule solution consisterait à durcir l'anti-plongée (dont la Yam est dépourvue)

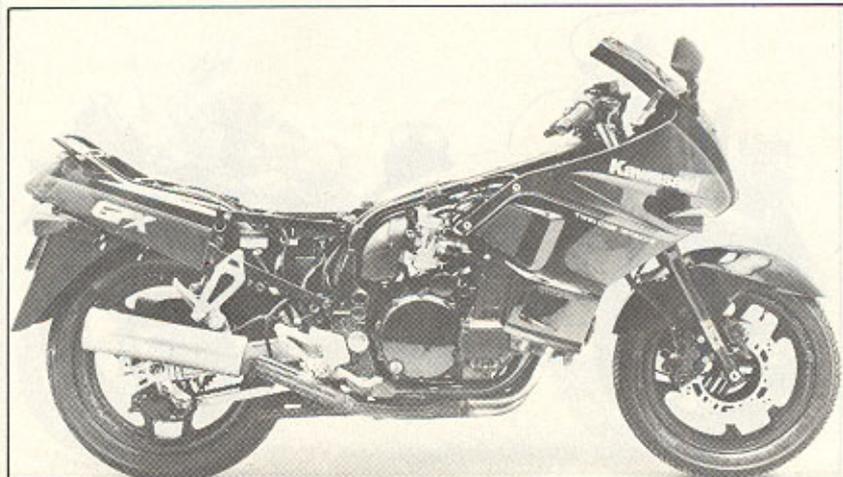


Un peu petits les cadrans de la GPX ; les jauges à essences et le thermomètre d'eau sont masqués par les réservoirs de liquide de frein et d'embrayage. Sur cette photo comme souvent dans la pratique.

La Kawasaki GPX constitue la grande nouveauté dans la catégorie. Ses lignes discrètes (trop ?) dissimulent un sacré tempérament.



La partie-cycle de la GPX est somme toute très classique : pas d'alu pour le cadre, pas de structure latérale façon GPZ 600, Kawasaki semble avoir misé sur une certaine sagesse.



SUZUKI : 45 740 F.



Dépouillé le tableau de bord de la Suzuki ; compteur, compte-tours, quelques indispensables témoins lumineux, rien d'autre.

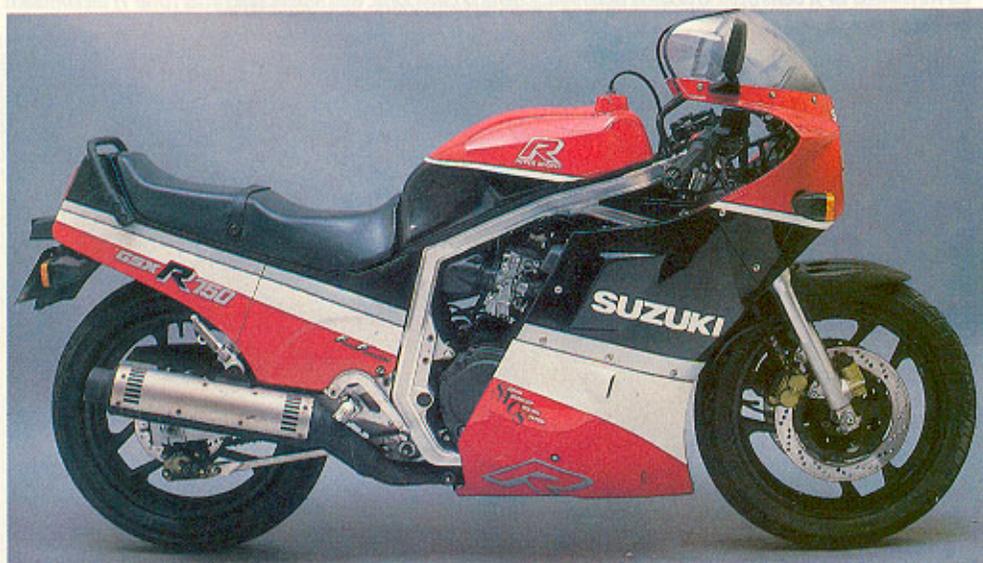
mais cela engendre des réactions désagréables de l'avant lors des freinages sur l'angle.

Confort

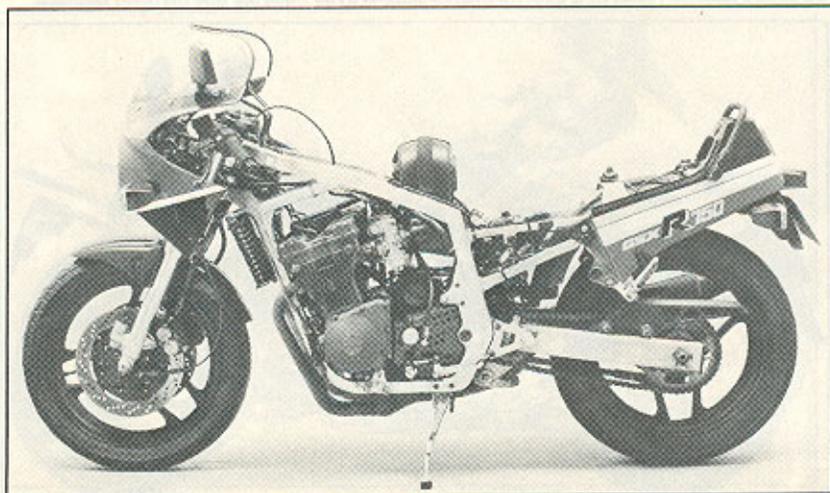
1. ex-aequo : Ducati et Honda ; 3. Yamaha ; 4. Kawasaki et Suzuki.

Grâce à un amortisseur doté de réglages remaniés, la VFR prend l'avantage sur la FZ qui avait enlevé ce chapitre l'an passé. Pourtant, même si elles sont en progrès, les suspensions de la Honda ne sont pas seules à justifier la victoire de la Honda. La position de conduite, la protection du carénage contribuent également au bon niveau d'ensemble. Cela étant, la Honda n'est pas seule en tête, la Paso l'accompagne.

C'est vrai qu'esthétiquement parlant elle a pris un coup de vieux la GSX-R. Vrai aussi qu'on ne s'accommode pas forcément de son caractère exclusif. Par contre quand l'entente s'établit, c'est le grand frisson.



La GSX-R n'a que peu changé depuis sa première apparition il y a deux ans. La principale modification date de l'année dernière avec l'adoption d'un bras oscillant allongé pour une meilleure stabilité à haute vitesse.



Excellente en solo, la VFR s'avère accueillante étudiée à

Décidément bien surprenante cette Ducati, même si elle se met en évidence pas toujours là où on aurait cru. Voilà donc une Italienne vraiment confortable : bonne position de conduite, selle moelleuse, suspensions très efficaces, tout y est, jusqu'à la protection, moins bonne que sur la Honda, mais tout à fait correcte cependant. La Yamaha suit de très près ; position naturelle là encore, une protection améliorée par le carénage intégral et une bulle plus haute, des suspensions fermes mais bien amorties, ne manque guère qu'une selle plus épaisse mais surtout offrant un meilleur maintien pour rejoindre les deux leader. La Kawasaki et la Suzuki ferment la marche : suspensions mal accordées pour la première, position de conduite éprouvante pour la seconde dont le carénage est le plus efficace du lot.

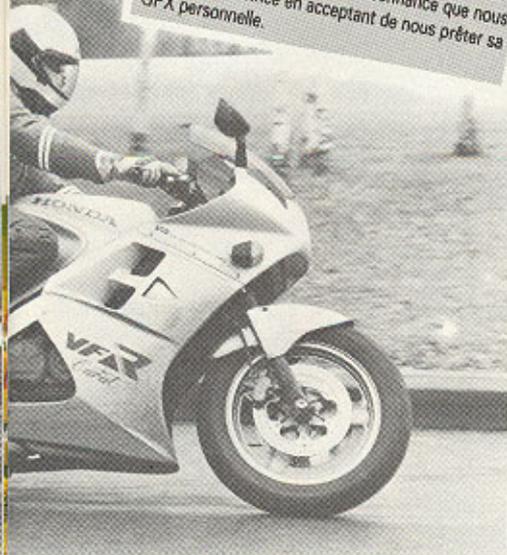
Duo

1. Honda ; 2. ex-aequo : Ducati et Kawasaki ; 4. Suzuki ; 5. Yamaha.

C'est le verdict de Sandra, notre passagère cobaye. La Yam est dernière pour cause de repose-pieds notoirement trop hauts et de selle glissante. Bon point pour les suspensions mais étant dans l'impossibilité de s'aider des jambes (trop repliées) pour amortir les chocs, la passagère fatigue vite. Sur la Suzuki, il faut imiter la posture prise par le pilote et donc se pencher en avant pour se sentir à peu près à son aise. A peu près seulement car là encore les repose-pieds sont trop hauts. La selle de la Kawa est bien dessinée mais beaucoup trop glissante. Au premier freinage, l'on se retrouve une marche plus bas, à l'emplacement normalement réservé au conducteur. Bonne suspension arrière, repose-pieds situés correctement, la barre de maintien a par contre une mauvaise inclinaison. La selle de la Ducati est géniale mais l'arceau est inutilisable à moins de l'agripper des deux mains. Fatigant. Enfin la distance selle/repose-pieds est judicieusement calculée. Mais

REMERCIEMENTS

Si cet essai a pu se faire c'est aussi grâce à l'aimable assistance de Sotor Moto, concessionnaire Kawasaki à Rueil, et à la confiance que nous a témoigné Patrice en acceptant de nous prêter sa GPX personnelle.



et confortable pour la passagère. La mieux ce niveau.

la 750 pour couples heureux désirant le rester, c'est la Honda : bonne selle, barre de maintien bien dessinée, repose-pieds situés où il faut, suspensions confortables, « c'est celle avec laquelle on fait corps le plus facilement ». C'est Sandra qui le dit, elle a sûrement raison.

Sport

1. Honda ; 2. ex-aequo : Kawasaki et Suzuki ; 4. Yamaha ; 5. Ducati.

En terme d'efficacité pure, la Honda demeure comme l'an passé la meilleure des 750 actuelles. Dépourvue de défauts, sans réelle faiblesse elle peut profiter de ses atouts en toutes circonstances, sur quelque terrain que ce soit. Finalement s'il fallait lui faire un reproche, ce serait d'être trop peu démonstrative, de ne pas montrer assez clairement le boulot qu'elle effectue, son manque de sensations, pour dire les choses clairement. A ce niveau la Suzuki n'a pas de rivale. Avec son moteur explosif et sa partie-cycle toute d'une pièce, elle vous en donne pour vos efforts. Plus facile que la Suzuki mais moins efficace que la Honda, la GPX vient ensuite. Parions qu'après une bonne mise au point elle devrait elle aussi se mêler à la bagarre en tête des promos. La Yamaha souffre dans ce bilan de ses pneus d'origine et de son freinage trop juste, mais en termes de potentiel elle reste parfaitement dans la course. La Ducati suit loin derrière à cause de son comportement manquant par trop d'équilibre, de maturité.

Budget

1. ex-aequo : Honda et Yamaha ; 3. Suzuki ; 4. Kawasaki ; 5. Ducati.

Si l'on met à part la Ducati infiniment plus chère, il n'y a que 2 600 F d'écart entre la moins chère (la Suzuki) et la plus coûteuse (la Kawasaki). Ce n'est pas

COMPARATIF 750

énorme, sans doute pas suffisant pour orienter un achat vers telle ou telle. Sensiblement plus onéreuses que celles de la concurrence l'an dernier, les pièces Honda sont désormais au même niveau. Ne reste plus pour dessiner la hiérarchie que les critères de consommations ; là encore toutes se tiennent de près, avec toutefois un petit avantage à la Yamaha et à la Honda. Quant à la fiabilité ou la tenue sur le marché de l'occasion, vous savez ce qu'il en est pour la FZ, la GSX-R et la VFR. La GPX de son côté a été conçue pour se satisfaire d'un entretien réduit, nous saurons d'ici quelque temps si cela se vérifie.

A vous de jouer maintenant, de toute manière quelle que soit votre lauréate, vous aurez raison. Ces 750 sont terribles.

E.M.

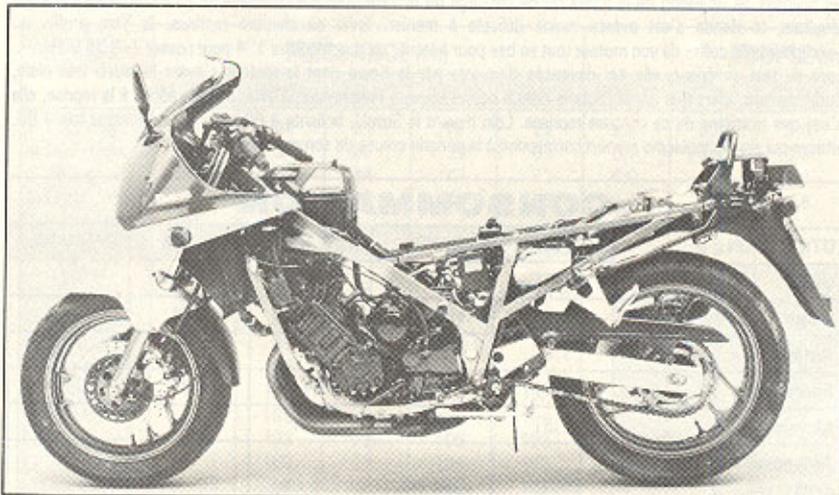


Le tableau de bord de la FZ est inchangé ; il est complet et lisible.

Trop discrète, la FZ avait besoin des soins attentifs d'un bon couturier. Peut-être que son nouvel habillage, plutôt sportif, ne met en valeur que l'une des facettes de la Yamaha qui reste une moto très polyvalente.



Fondamentalement inchangée, la FZ 87 se distingue essentiellement des précédentes versions par une certaine simplification de certains éléments comme l'amortisseur arrière ou les disques de freins avant.



YAMAHA : 46 969 F.

PERFORMANCES

CONDITIONS					
Météo	humide, 12° C, vent nul				
Piste	circuit Paul Ricard, piste sèche				
Pilote	Christian, 1,78 m, 70 kg				
Motos	Yamaha, Honda et Suzuki, 1 500 km, Kawasaki 2 800 km, Ducati 2 500 km. Toutes avec rétroviseurs				
	DUCATI	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
VITESSES MAXI					
Assis	193	220	229	225	220
Compteurs	190	230	240	230	235
Couché	202	232	231	229	232
Compteurs	200	240	242	232	245
ACCELERATIONS					
200 m D.A.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
400 m D.A.	12"4	11"3	10"9	10"8	11"1
REPRISES EN 5"					
de 60 à 90 km/h	4"4	4"1	4"1	4"2	3"4
de 90 à 130 km/h	6"3	5"5	5"0	5"8	5"1
ETALONNAGE					
Compteur					
60 km/h	58	57	58	44	48
90 km/h	87	85	87	71	75
110 km/h	106	101	107	92	95
130 km/h	126	119	127	118	122
160 km/h	155	143	156	142	150
200 km/h	200	186	194	180	187

Déjà l'an passé les 750 japonaises nous avaient révélé leur attirance marquée pour la zone des 230 chrono. Malgré tout, on a beau savoir qu'elles sont rapides, c'est à chaque fois un sujet d'étonnement. Surtout que cette fois la ligne droite du Mistral (1,8 km) ne constituait pas le terrain propice à des performances top. L'humidité ambiante rendant la piste du Ricard glissante, il n'était pas possible de se lancer correctement avant d'aborder la ligne droite. Avec 232 pour la Honda et la Yamaha, 231 pour la Kawasaki et 229 pour la Suzuki, nos quatre japonaises se tiennent dans un mouchoir. Ces chiffres auraient probablement pu être améliorés de quatre ou cinq bornes si les conditions avaient été meilleures. De toute manière ça va très vite. La Ducati reste très en retrait mais franchit quand même la barre des 200 km/h. Pas mal, surtout qu'avec ses énormes boudins elle doit se trimballer un SCX de semi-remorque. Là où elle nous a étonné la belle Italienne, c'est avec ses temps aux 400 mètres et lors des tests de reprises. Nerveux le V-twin pousse fort en dépit de la relative impression de paresse qu'il fournit lorsqu'on est aux commandes. Ses performances en reprises, sur le cinquième rapport (donc le dernier pour elle alors que nos Japs possèdent des boîtes six) sont également brillantes. En accélération, la Suzuki, la Kawasaki et la Yamaha suivent dans cet ordre à quelques dixièmes l'une de l'autre. Là, il s'agit réellement de chiffres proches du maxi. Il fallait voir les séances de wheeling de la Kawa ou de patinage de la Yam pour s'en convaincre. Plus constante dans ses résultats, la Honda s'est avérée moins délicate à manier. Enfin au chapitre reprises, la Yam profite de l'exceptionnelle coffre de son moteur tout en bas pour asséner un spectaculaire 3"4 pour passer de 60 à 90 km/h. Lors du test supérieur, elle est devancée d'un iota par la Kawa dont le moteur s'avère lui aussi très plein. Curieusement, alors que sur la route la Honda donne souvent l'impression d'avoir plus de pêche à la reprise, elle n'est que troisième de ce chapitre reprises. Loin devant la Suzuki, brillante à 60 mais reléguée assez loin à 90, vitesse qui sur le cinquième rapport correspond à la période creuse de son moulin.

CONSOMMATION

UTILISATION	DUCATI	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Ville	6,8l	6,8l	6,9l	7,4l	6,7l
Route	6,8l	6,6l	6,9l	7,4l	6,7l
Autoroute	7,5l	7,3l	8,1l	8,4l	7,3l
Sport	9,1l	8,2l	9,4l	9,3l	8,6l
Moyenne	7,5l	7,2l	7,6l	7,8l	7,4l
Autonomie moyenne avant réserve	250 km	225 km	235 km	205 km	250 km



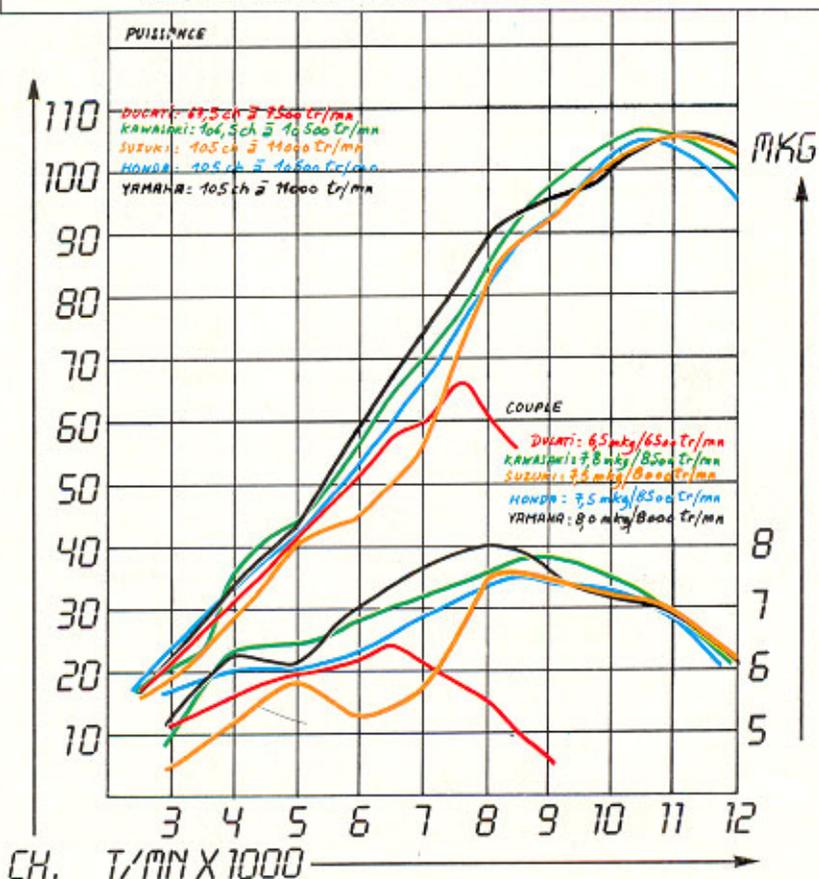
PRIX DES

	DUCATI	HONDA
Filtres à huile	55,70 F	59,00 F
Jeu de plaquettes frein AV (1)	148,00 F	107,00 F
Chaîne secondaire	635,55 F	895,10 F
Câble de gaz	N.C.	109,75
Jeu de disques d'embrayage	753,76	386,00 F
Piston avec axe et segments (1)	816,87 F	386,80 F
Vilebrequin	5 522,40 F	4 128,00 F
Boîtier d'allumage électronique	N.C.	2 679,60 F
Radiateur d'eau	sans	2 203,30 F
Fourche complète avec les 2 tés	N.C.	5 899,00 F
Amortisseur arrière (1)	4 803,75 F	1 413,70 F
Guidon	656,20 F	435,30 F
Maitre-cylindre frein AV	N.C.	1 136,10 F
Lévier embrayage seul	181,12 F	76,50 F
Compteur	N.C.	863,40 F
Compte-tours	N.C.	1 325,30 F
Clignotant avant complet	30,00 F	208,00 F
Roue avant nue	2 475,00 F	1 467,40 F
Réservoir d'essence	4 803,00 F	2 987,20 F
Selle	994,50 F	1 402,10 F
Silencieux d'échappement (1)	1 443,00	2 440,00 F
Carénage complet	N.C.	N.C.

PUIS

	DUCATI	HONDA
Annoncée usine (DIN)	73 ch	100 ch
Vérifiée à l'embrayage	67,5 ch	105 ch
Vérifiée à la roue AR	61,5 ch	92,5 ch
Spécifique	90 ch/l	140 ch/l
Poids avec pleins	221 kg	228 kg
Poids/puis. réel	3,27 kg/ch	2,17 kg/ch

AU BANC MOTO JOURNAL



Annoncées officiellement pour 100 chevaux ISO pour obéir à la réglementation, nos 750 japonaises avouent sur notre banc (qui fournit des puissances en norme DIN) quelques chevaux de plus. Toutes se tiennent très près, mais la Kawasaki mène le peloton avec 106,5 chevaux contre 105 à ses concurrentes. Seule la Ducati reste très en retrait avec 67,5 chevaux, ce qui n'est pas si mal pour un twin à l'architecture finalement assez simple. Après les valeurs maxi, intéressons-nous à la forme de nos courbes. On s'aperçoit que la Honda présente la courbe la plus rectiligne avec un sensible avantage jusqu'à 3 000 tours. Un plus que l'on ressent assez nettement à la conduite sur route sinueuse ou en ville. Après, les quatre en ligne de la Kawasaki et de la Yamaha prennent le dessus. On connaissait déjà le coffre du FZ à mi-régime ; la Kawa fait aussi bien, voire mieux à 7 000 et à partir de 9 000 jusqu'à son régime de puissance maxi situé 500 tours plus bas que sur la Yam et la Suzuki. La GSX/R, pas trop larguée tout en bas, connaît une longue période de faiblesse entre 4 et 8 500 tr/mn, soit des régimes usuels sur route. D'où la sensation de creux à la sortie des épingles. Enfin, si la Ducati culmine beaucoup plus tôt, avec une puissance nettement inférieure, on remarque que de 3 à 6 500 elle demeure proche des Japonaises. Bien rempli le V-twin, et sur la route c'est le gage d'un grand plaisir d'utilisation. Enfin, au plan du couple, notons qu'à l'exception de la Suzuki, les quatre pattes fournissent plus de 6 mkg dès 4 000 tr/mn (la Paso n'est pas loin avec 5,7) avec des valeurs maxi oscillant entre 7,5 et 8 mkg (pour la Yam, la mieux lotie à ce niveau) ce qui est tout bonnement excellent pour des 750 très poussés.

PIECES

KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
20,30 F	58,80 F	29,50 F
154,10 F	274,00 F	78,60 F
943,80 F	1 042,30 F	804,50 F
101,60 F	82,20 F	39,30 F
285,50 F	373,50 F	481,50 F
297,30 F	392,00 F	440,60 F
4 912,60 F	3 163,00 F	3 257,80 F
1 524,60 F	1 797,10 F	2 045,60 F
2 964,50 F	sans	N.C.
5 568,00 F	7 274,60 F	5 031,10 F
3 811,50 F	2 268,10 F	1 512,75 F
213,40 F	500,40 F	299,27 F
1 117,50 F	641,30 F	455,43 F
70,40 F	74,40 F	88,75 F
839,00 F	1 134,00 F	599,00 F
943,80 F	1 369,60 F	977,40 F
279,50 F	203,20 F	198,10 F
2 439,20 F	2 032,60 F	N.C.
3 472,70 F	2 753,60 F	2 973,40 F
1 524,60 F	822,50 F	1 000,60 F
1 778,70 F	3 166,70 F	N.C.
5 590,20 F	N.C.	N.C.

SANCE

KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
100 ch	100 ch	100 ch
106,5 ch	105 ch	105 ch
94,0 ch	92,5 ch	90 ch
142 ch/l	140 ch/l	140 ch/l
225 kg	211 kg	234 kg
2,11 kg/ch	2,00 kg/ch	2,23 kg/ch

REGIME	PUISSANCE (ch)					COUPLE (mkg)				
	DUCATI	HONDA	KAWA	SUZUKI	YAMAHA	DUCATI	HONDA	KAWA	SUZUKI	YAMAHA
3 000 tr/mn	22	24	21	19	22	5,2	5,8	5,0	4,5	5,2
4 000 tr/mn	32	34	36	29	35	5,7	6,1	6,4	5,2	6,3
5 000 tr/mn	42	42	44	41	43	6,0	6,1	6,4	5,9	6,1
6 000 tr/mn	52	53	57	45	59	6,2	6,3	6,8	5,3	7,0
6 500 tr/mn	58	—	—	—	—	6,5	—	—	—	—
7 000 tr/mn	60	67	70	56	64	6,1	6,9	7,2	5,7	7,6
7 500 tr/mn	67,5	—	—	—	—	6,4	—	—	—	—
8 000 tr/mn	60	83	85	84	90	5,5	7,4	7,6	7,5	8,0
8 500 tr/mn	59	89	92	89	93	5,0	7,5	7,8	7,5	7,9
9 000 tr/mn	57	93	98	93	95	4,5	7,4	7,8	7,4	7,5
9 500 tr/mn	—	98	101	98	97	—	7,4	7,6	7,4	7,3
10 000 tr/mn	—	103	105	101	101	—	7,4	7,5	7,3	7,2
10 500 tr/mn	—	105	106,5	104	104	—	7,1	7,2	7,1	7,1
11 000 tr/mn	—	103	105	105	105	—	6,7	6,8	6,8	6,8
11 500 tr/mn	—	100	103	104	105	—	6,2	6,4	6,5	6,5
12 000 tr/mn	—	94	100	102	102	—	5,6	6,0	6,1	6,1

COMPARATIF 750

FICHES TECHNIQUES

	DUCATI 750 PASO	HONDA VFR 750F	KAWA GPX 750 R	SUZUKI GSX 750 R	YAMAHA FZ 750	
MOTEUR						
Type	2 cyl. 4 T, en V à 90° refroidi par air	4 cyl. en V à 90°, 4T, refroidi par eau	4 cyl. en ligne 4T transversal, refroidi par eau	4 cyl. en ligne, 4T, refroidi par air et huile	4 cyl. en ligne 4T transversal, refroidi par eau	
Embiellage	vibrequin assemblé bielles monobloc	monobloc calé à 180° sur 4 paliers lisses	monobloc sur 5 paliers lisses	monobloc, sur 6 paliers lisses	monobloc sur 5 paliers lisses	
Distribution	1 ACT par cylindre, 2 soupapes par cylindre. Distribution desmodromique	2 doubles ACT entraînés par cascade de pignons, 16 soupapes, réglage par vis et contre-écrou	2 ACT entraînés par chaîne simple, 4 soupapes par cylindre actionnées par linguets	2 ACT entraînés par chaîne simple à tension automatique, 16 soupapes, réglage par vis et contre-écrou	2 ACT entraînés par chaîne simple à tension autom., 5 soupapes par cyl. Réglage par pastilles	
Cylindrée	748 cm ³	748 cm ³	748 cm ³	749 cm ³	749 cm ³	
Alésage x course	88 x 61,5 mm	70 x 48,6 mm	68 x 51,1 mm	70 x 48,7 mm	68 x 51,6 mm	
Rapport volumétrique	10 à 1	10,5 à 1	11,2 à 1	10,6 à 1	11,2 à 1	
Puissance maxi	73 ch à 7900 tr/min	100 ch ISO à 10 500 tr/min	100 ch ISO à 10 500 tr/min	100 ch ISO à 10 500 tr/min	100 ch ISO à 10 500 tr/min	
Régime maxi	9000 tr/min	11 500 tr/min	11 500 tr/min	11 000 tr/min	11 000 tr/min	
Couple maxi	7,65 mkg à 6350 tr/min	7,6 mkg à 8500 tr/min	7,8 mkg à 8500 tr/min	7,2 mkg à 9000 tr/min	8 mkg à 8250 tr/min	
Alimentation	1 Weber oblique corps 36 mm	4 Keihin Ø 34 mm	4 Keihin Ø 34 mm	4 Mikuni Ø 29 mm	4 Mikuni Ø 34 mm	
Lubrification	Carter humide	carter humide, 2 pompes trochoïdes, radiateur	carter humide pompe trochoïde	carter humide, pompes trochoïdes, radiateur	carter humide pompe trochoïde	
Mise en route	démarré électrique uniquement	démarré électrique uniquement	démarré électrique uniquement	démarré électrique uniquement	démarré électrique uniquement.	
TRANSMISSIONS						
Transmission primaire	par engrenage à taille droite rapport 1,97	engrenage à taille droite rapport 1,93	par engrenage à taille droite rapport 1,73	engrenage à taille droite rapport 1,74	engrenage à taille droite rapport 1,89	
Embrayage	multidisque à sec commande hydraulique	multidisque bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile commande hydraulique	multidisque bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile commande hydraulique	
Boîte de vitesses	à 5 rapports		à 6 rapports		à 6 rapports	
	rapport	%	rapport	%	rapport	%
1*	16x40	39 %	13x38	37 %	13x36	40 %
2*	21x36	56 %	16x33	50 %	16x33	53 %
3*	24x32	72 %	19x31	63 %	17x28	66 %
4*	27x29	90 %	21x28	78 %	20x28	78 %
5*	29x28	100 %	26x30	90 %	22x27	89 %
6*	—	—	28x29	100 %	21x33	100 %
Transmission second.	par chaîne braquet 16x38	chaîne, braquet 16x45	par chaîne, braquet 16x47	chaîne, braquet 14x42	par chaîne, braquet 16x43	
EQUIPEMENT ELECTRIQUE						
Générateur	alternateur 300W	alternateur 350 W	alternateur 390 W	alternateur 430 W	alternateur 360 W	
Batterie	12 V, 14 Ah	12 V, 12 Ah	12 V, 14 Ah	12 V, 15 Ah	12 V, 14 Ah	
Allumage	électronique	électronique	électronique	électronique	électronique	
Projecteur	iode 60/55 W	iode 60/55 W	iode 60/55 W	iode 60/55 W	iode 60/55 W	
PARTIE-CYCLE						
Carrosserie	carénage intégral	carénage complet et dossier	carénage complet latéral en ABS	carénage complet	carénage complet et dossier	
Cadre	double berceau tube d'acier	de type ouvert, en tube d'al., partie arrière démontable	double berceau tube d'acier	double berceau en tubes d'al.	double berceau tube d'acier	
Direction	sur roulements coniques angle 65°	sur roulements coniques, angle 62°30'	sur roulements angle 63°	sur roulements coniques, angle 64°	sur roulements coniques angle 64°30'	
Chasse	105 mm	108 mm	97 mm	107 mm	94 mm	
Suspension AV	fourche télehydraulique réglable en hydraulique débattement 140 mm	fourche à assistance pneumatique, anti-plongée à 4 positions, débattement 140 mm	fourche télehydraulique réglable en hydraulique débattement 140 mm	fourche réglable en précharge et amortissement, débattement 126 mm	fourche télehydraulique réglable en précharge, débattement 140 mm	
Suspension AR	Soft Damp réglable débattement 136 mm	Pro-Link à précharge réglable, débattement 105 mm	Unitrak réglable en compression par air et en détente débattement 120 mm	Full-Floater réglable en précharge et amortissement, débattement 126 mm	Monoshock, réglable en précharge, débattement 132 mm	
Frein AV	Double disque Brembo Ø 280 mm, étriers double pistons.	Double disque Ø 256 mm étrier à pistons jumelés, plaquettes frittées Ceremet.	Double disque Ø 270 mm étriers 4 pistons	Double disque Ø 300 mm étrier 4 pistons, plaquettes semi-métal.	Double disque Ø 267 mm étriers double piston.	
Frein AR	Simple disque, étrier double piston.	Simple disque, étrier à pistons jumelés, plaquettes Ceremet.	Simple disque étrier 4 pistons.	Simple disque étrier 2 pistons.	Simple disque étrier simple piston.	
Roues	Coulées en alliage. AV : 3,75 x 16. AR : 5,00 x 16.	En alliage coulé. AV 2,50 x 16 ; AR 3,50 x 18.	Coulées en alliage. AV : 2,50 x 16. AR : 3,50 x 18.	En alliage coulé. AV 2,50 x 18 ; AR 3,50 x 18.	Coulées en alliage. AV : 2,75 x 16. AR : 3,00 x 18	
Pneus	Michelin Radial A59 - M59. AV. 130/60 x 16. AR : 160/60 x 16.	Dunlop K155. AV 110/90 x 16. AR 130/80 x 18.	Dunlop K205 ou Metzeler. AV : 110/90 x 16. AR : 140/70 x 18.	Bridgestone radial. AV 110/80 x 18. AR 140/70 x 18.	Dunlop K 330. AV : 120/80 x 16. AR : 130/80 x 18	
CAPACITES						
Essence	22 litres dont 4 de réserve.	20 litres dont 4 de réserve.	21 litres.	20 litres dont 4 de réserve.	21 litres dont 4 de réserve.	
Huile moteur	3,5 litres	4 litres	3,8 litres	5,5 litres	3,5 litres	
Liquide redroidissement	sans	2,3 litres	2 litres	sans	2,3 litres	
DIMENSIONS ET POIDS						
Hauteur de selle	780 mm	780 mm	775 mm	765 mm	800 mm	
Empattement	1480 mm	1480 mm	1480 mm	1455 mm	1490 mm	
Garde au sol	170 mm	135 mm	150 mm	120 mm	145 mm	
Poids à sec (usine)	195 kg	199 kg	195 kg	176 kg	205 kg	
Poids avec pleins (vérifié)	221 kg	228 kg	225 kg	211 kg	234 kg	
Répartition de ce poids	AV : 50,4 % AR : 49,6 %	AV : 48,5 % AR 51,5 %	AV : 49 % AR 51 %	AV : 51,2 % AR 48,8 %	AV : 50,2 % AR : 49,8 %	