

MOTO

JOURNAL

9,70 F
N 632

Spécial
Noël

LES MOTOS DES MINIS

Coluche
ESSAIE
LA HONDA
DE ROCHE

Essai
750 KAWA
TURBO

M 2042 632 9,70 F

22 DECEMBRE 1983 : Suisse 3,30 FS

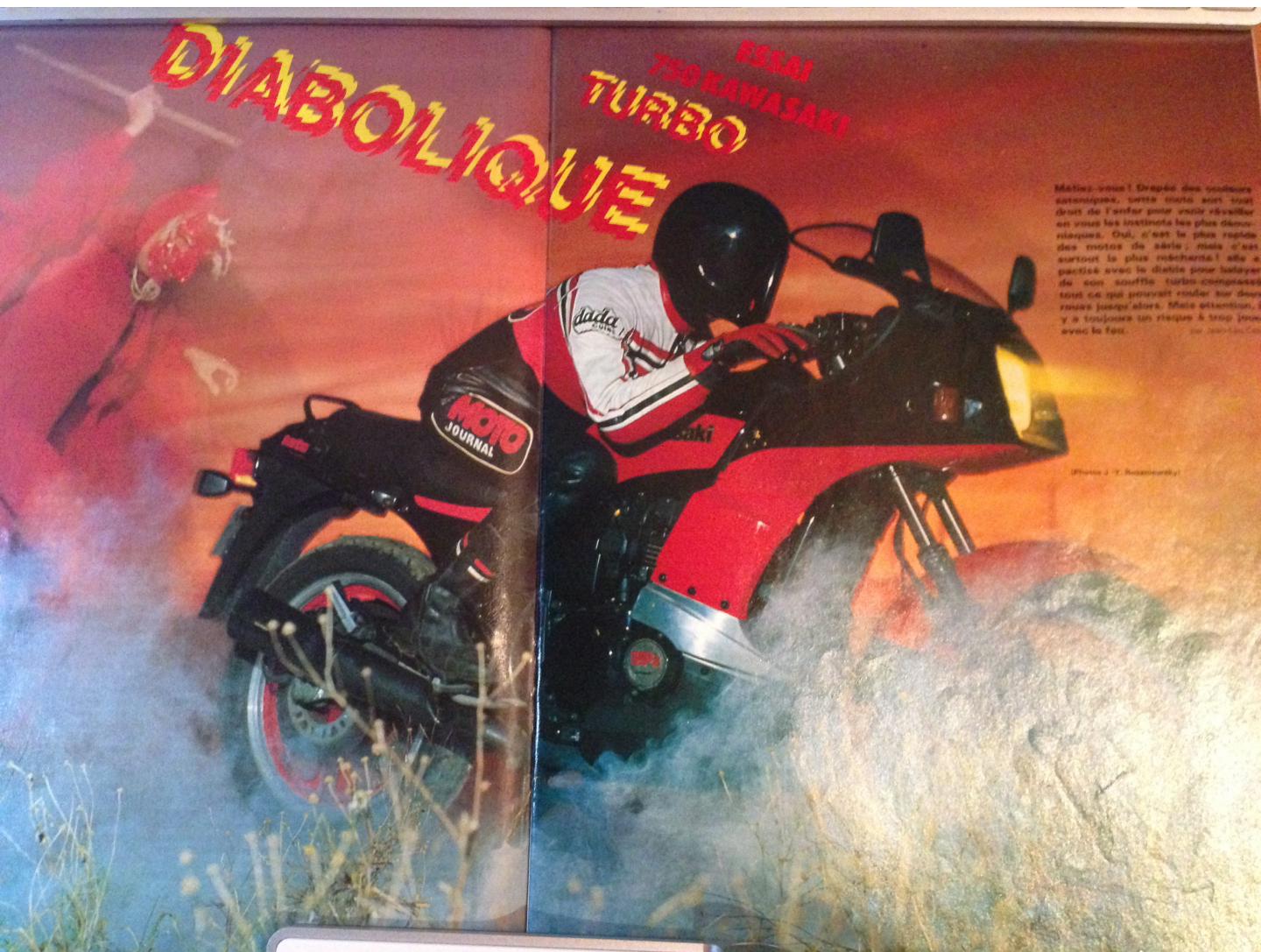


DIABOLIQUE

ESSAI
750 KAWASAKI
TURBO

Maitiez-vous ? Dépêché des moteurs
catenapés, cette moto sort tout
droit de l'enfer pour venir ré-
veiller en vous les instincts les plus dan-
gereux. Oui, c'est le plus rapide
des motos de série : mais c'est
surtout la plus redoutable ! Elle a
partir avec la diable pour balayer
de son souffle turbo-compressé
tout ce qui pourrait résister sur deux
roues jusqu'à présent. Mais attention,
il y a toujours un risque à trop jouer
avec le feu.

(Photo J. Y. Rousselle)





Lorsque l'aiguille du compte-tours s'approche des 5500 et que les graduations à cristaux liquides de l'indicateur de charge commencent à se noircir, croyez-moi, même si vous avez eu une enfance très malheureuse, vous pouvez oublier tout ce que vous avez déjà connu en matière de coup de pied au cul. Ce que vous vous apprêtez à subir se passe dans une autre dimension, c'est la poussée de la moto de série la plus redoutable. Jamais la route ne se sera rétrécie aussi vite devant vous. Jamais les minuscules bagnoles qui se traînent, là-bas, à l'horizon, ne vous auront sauté aussi brusquement à la figure. C'est fascinant et... effrayant tout à la fois.

Les premiers échos venus des Etats-Unis où

elle est disponible depuis déjà quelques temps, nous le laissaient entendre, la Kawa n'est pas seulement la plus performante des turbos, c'est aussi la plus rapide des machines de série, toutes catégories confondues. Une supériorité que nos chiffres n'ont pas tardé à confirmer clairement. Après un éblouissant 244 km/h enregistré au radar dans la ligne droite du Ricard, avec une machine dont la turbine soufflait peut-être un peu plus que la normale, nous avons sur route plane relevé un 235 km/h qui correspond tout à fait à l'annonce du constructeur et représente 5 bons km/h de mieux que la ZX1100, la plus vélocé des machines de série que nous ayons chronométrée jusqu'ici. Record également à Montlhéry, puisqu'avec

Sur la piste, la Z 750 T laisse éclater son tempérament foudroyant. Puissance fabuleuse, poids raisonnable, tenue de route irréprochable, elle s'y révèle sûrement comme la plus efficace des motos de route.

anneau très légèrement humide, c'est à dire des conditions loin d'être idéales, la Kawa Turbo réalise 11''58 en accélération aux 400 mètres départ arrêtée contre 11''73 à la meilleure des 1100 à ce jour. A titre indicatif, la borne des 400m se passe à plus de 190 km/h au compteur ! Bon, c'est établi, la Z750T est la plus performante. Mais en données brutes, ce n'est tout de même pas le jour et la nuit avec ce que nous connaissons déjà. Par contre dans la manière de s'y prendre là je peux vous dire que c'est un autre tabac ; et ça n'arrache pas que la gorge ! Là où la 1100 avec son gros coffre, prend bien soin de vous préparer dès les plus bas régimes à la poussée qu'elle va vous infliger dans les tours, la turbo, perverse comme pas deux prend un malin plaisir à jouer de la souplesse et de la discrétion de son quatre pattes pour vous endormir en vous faisant croire que vous vous promenez au guidon d'une gentille 500. Mais tel Dr Jekyll se métamorphosant subitement en Mr Hyde, en l'espace de 500 t/mn, c'est le guidon de la plus furieuse des 1100 qu'elle met entre vos mains, ricanant de toutes les ailettes de sa turbine.

Incitation à la débauche

Avec la turbo, le choix est généralement simple ; soit en se traîne, soit on laboure le bitume. Comme à priori on n'achète pas ce genre de bécane pour se traîner, on se retrouve bien souvent à aller très vite là où avec une autre moto on irait disons moyennement vite. Par rapport à une grosse cylindrée conventionnelle il manque le rapport intermédiaire, celui qu'on utilise tout de même généralement le plus dans la circulation normale. Pour ce qui est des impressions, ça y'a pas de problèmes, on en prend plein la rétine. Mais il faut bien reconnaître que la pêche de cette bécane est tellement grisante que bien souvent, on a tendance quand elle arrive, à ne pas vouloir l'interrompre tout de suite et c'est là qu'il faut faire attention à ce que ces quelques dixièmes d'extase en rabbe ne s'avèrent pas quelques dixièmes de trop. Je ne voudrais pas jouer les peines à jouir, mais comme à priori je ne veux que votre bien je ne saurais trop recommander l'usage de cet engin diabolique qu'à des motards déjà dotés d'une solide expérience de motos puissantes. Parce que croyez moi la vitesse avec laquelle ce truc là vous catapulte de 130 à 180 km/h en cinquième réclame une certaine habitude.

Nous avons effectué des tests de reprise, côte à côte avec une ZX1100, qui causent d'eux-mêmes : tant que le turbo ne souffle pas vraiment le coffre de la 1100 fait nettement la différence mais dès que l'on approche les 5000 t/mn en ce qui avec la 750 T correspond à environ 120 km/h en cinquième, celle-ci s'envole littéralement. Ceci dit, n'allez pas croire que la Kawa turbo est inconduisible. Non, l'arrivée de la puissance bien que très soudaine est toujours parfaitement prévisible et l'accélération fina-



Face aux montagnes du Lubéron, St-Martin-de-Castillon prend le temps de regarder jaunir ses vignes. La Kawa, elle, ne goûte que modérément ces petites routes typiques où elle se montre frustrée et vite fatigante. Beaucoup plus polyvalente, la Honda CX 650 T ne dédaigne pas la balade.

lement assez dosable à condition d'avoir de la lucidité, du sang froid et une certaine expérience de la chose. Le problème est en effet que le moteur se montrant relativement mou à bas régime, je vous le disais, l'équivalent d'un bon 500 tout au plus, on a tendance à visser la poignée de gaz à fond. Et là, quand la turbine se met en marche, ça fait très mal. Par contre on s'aperçoit que si l'on prend la peine d'anticiper un peu en rendant la main, même en phase turbo, l'accélération peut être parfaitement contrôlée à la poignée. C'est un pilotage assez fin, mais sur les pavés gras, on pige vite le truc.

Bon, et pis zut, après avoir fait la moue devant les premiers turbos en les trouvant trop guimauves, maintenant qu'on en a un vrai, un méchant, on ne va pas crier « au viol ». Pour être juste, il faut tout de même reconnaître qu'après les décevantes Honda CX500T, Yamaha XJ650T et Suzuki XN85, la CX650T nous a fait nous pencher d'un peu plus près sur la gente turbocompressée. Sa démarche est certainement moins radicale que celle de la Kawa, mais elle ne manque pas d'intérêt. On va s'en rendre compte, puisque c'est en sa compagnie que nous avons choisi de faire rouler le 750T.

Comme un poisson dans l'eau

Christian Bourgeois, l'attaché de presse de Kawasaki Motors France étant descendu chez Michelin fait des essais de pneus dont nous reparlerons plus loin, c'est au circuit Paul Ricard que Momo et moi avons rendez-vous avec lui ce 11 novembre, pour prendre livraison de la 750 Turbo. Le magasin Zone Rouge de Marseille organisant sa journée « Ricard portes ouvertes », nous allons pouvoir tourner en compagnie d'un lot varié de bécane sur le grand circuit de 5,8 km. Une occasion qui devient trop rare et qui va, il faut bien le dire, permettre à la Kawa de se révéler d'emblée sous son jour le plus favorable. Ce n'est donc sans doute pas un hasard si pour sa première présentation à la presse, c'est le cadre du rapide circuit du Salzburgring qui avait été choisi. Je vous conseille d'ailleurs de vous reporter au compte-rendu de Ganneau dans nos numéros 603 et 604 pour ce qui est de la technique détaillée.

L'aisance avec laquelle la Kawa turbo s'accommode sans aucune préparation spéciale d'un pilotage sportif en circuit est assez sidérante. Bien sûr les Michelins d'origine ne sont pas des pneus de course et bien que très convenables, ils finissent par glisser un peu. Mais jusque là, quel panard. Pour une moto de série, il n'y a pratiquement aucune critique à formuler. La garde au sol est généreuse, la boîte rapide comme une boîte racing. Le freinage est puissant et le reste au fil des tours, les trajectoires sont précises. La tenue de cap et la stabilité générale, en ligne droite comme en grandes courbes, exemplaires. Même en brusquant un peu les choses, en retardant par exemple au maximum son freinage à l'entrée des courbes rapides comme « signes » ou « la verrerie », on n'enregistre pas comme avec la plupart des machines une période de flottement où la moto cherche à se stabiliser avant de s'appuyer sur l'angle. C'est net et sans bavure. Comme disait Ganneau : « une vraie Ducati ». Bien sûr dans les virages serrés avec une chasse grande comme ça (il y en a 14 mm de plus que sur la ZX750 qui n'en manque déjà pas), c'est raide de l'avant mais en se

servant du poids du corps, on inscrit la moto sur l'angle sans trop d'effort.

Et puis, qu'est ce que ça pousse. Il suffit de voir sous leur intégral, la tronche des mecs en 1100 qui, extirpant le dernier décibel de leur quatre en un se font déposer à l'entrée de la ligne droite du Mistral, dans un sifflement strident de turbine en folie. Vous avez l'honneur du turbo.

La Honda, c'est évident dès le premier tour ne partage pas du tout l'engouement de sa copine suralimentée pour le circuit. Son freinage très tangent et sa boîte qui accepte de fort mauvaise grâce les passages à la volée dans les tours, en témoignant clairement. Mais, au-delà, c'est son manque notoire d'entrain et de vivacité qui nous ôte rapidement toute envie d'attaquer vraiment. Mais peut-on lui en vouloir ? pour une moto de route, la piste c'est tout de même quelque chose de bien particulier.

Tel qui sur la piste sourira, sur la route gémira

Et de fait, au cours des deux jours de balade que nous entamons sur les routes du Midi, notre jugement va se trouver sensiblement modifié. Taillée pour les hautes vitesses et les grands espaces, la Kawa se révèle en effet vite fatigante à piloter sur les petites départementales. Sa position de conduite, on la connaît, c'est à quelque chose près (on va pas chipoter pour une selle abaissée d'un centimètre) celle, assez sportive de la ZX750. Par rapport à cette dernière, les suspensions de la turbo ont par contre été sensiblement raffermies et leur débattement a même été réduit dans l'optique d'une meilleure stabilité à très grande vitesse bien sûr. Le hic, c'est que sur mauvais revêtement on est copieusement secoué et que les poignets demandent vite grâce.

Dans ces conditions et en comparaison, la CX650T, avec sa position de conduite bien assise et son prolink qui, avec celui de la VF750F est certainement le meilleur de la gamme route Honda, offre un confort de pullman.

De plus, bien qu'un peu plus lourde et sans être à proprement parler légère de l'avant, la Honda s'inscrit sensiblement mieux que la Kawa dans les virolets. Si sur le circuit, on s'accommode en effet sans trop de problème de la géométrie de direction à l'italienne de la 750T, sur la route, la conjonction d'un antiplogée à l'action renforcée, d'une chasse importante et de la difficulté qu'il y a à se déhancher dans chaque virage, la rendent malgré un poids qui reste raisonnable, particulièrement rigide au guidon et difficile à s'inscrire sur l'angle. Un phénomène d'autant plus sensible que l'on rentre dans un virage sur les freins, ce qui, je n'ai pas besoin de vous le dire, est chose plus que fréquente avec ce diable d'engin.

Il est clair qu'à ce niveau, Kawasaki a délibérément choisi de privilégier la stabilité. Plusieurs modèles récents nous ont cependant montré qu'avec une roue de 16 et une chasse modérée on peut arriver à un compromis stabilité-agilité tout à fait satisfaisant et offrir ainsi une bien plus grande efficacité dans une conduite normale « à vue ». La Kawa ne laisse que très peu de place à l'improvisation et je crains que malgré sa puissance, elle n'ait sur une route très sinueuse, bien du mal à suivre des machines telles que la Honda VF750F ou la Suzuki

GSX750ES. A ce niveau, je vous signale tout de même que suite à des essais postérieurs à son homologation, KMF et Michelin, recommandent en remplacement de la monte en pneumatiques d'origine, une monte de même type (A4S à l'avant, M48 à l'arrière) mais dans des dimensions différentes : 100/90 au lieu de 110/90, toujours triangle vert à l'avant et 120/90 triangle jaune au lieu de 130/80 triangle vert à l'arrière. Plus étroits, plus hauts à l'arrière, plus bas à l'avant, ces pneus permettent de réduire artificiellement la chasse et rendent la moto un peu plus maniable, sans en altérer la tenue de cap.

En attendant le turbo

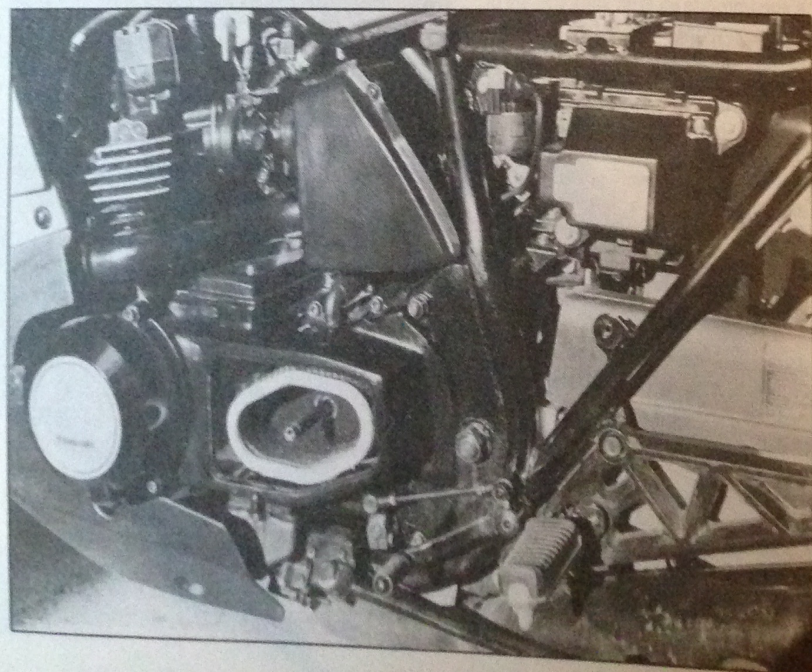
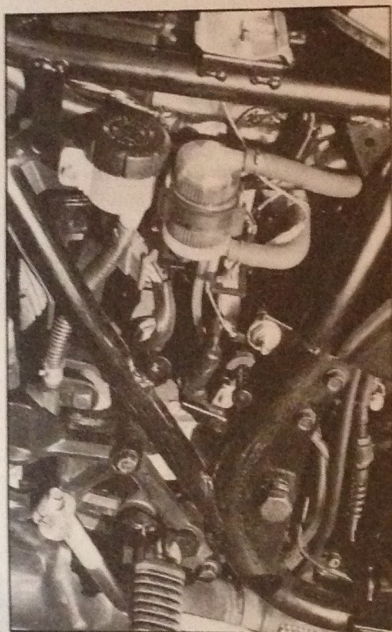
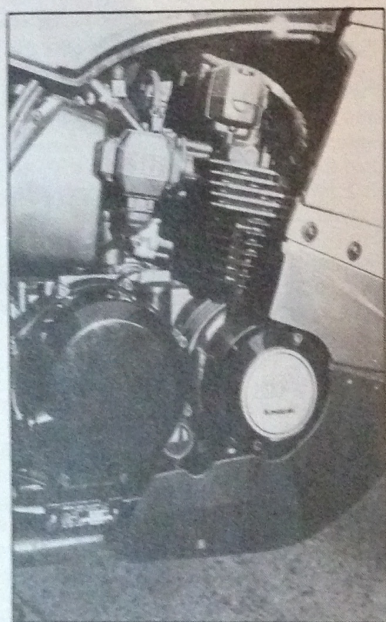
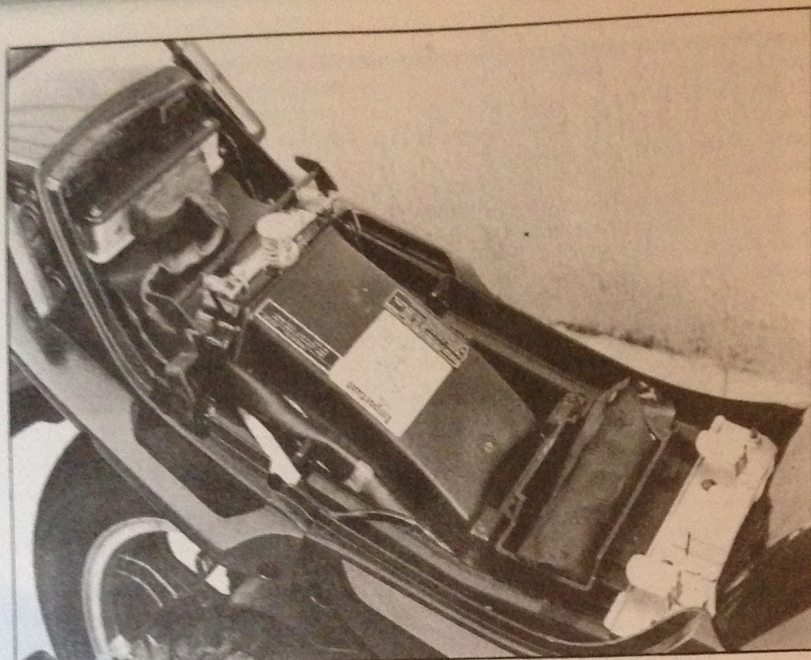
Les petites routes des Alpes de haute Provence sont splendides en cette fin d'automne, mais la Kawa turbo ne semble les apprécier que modérément. On la sent frustrée de ne pouvoir exprimer librement sa puissance. D'un virage à l'autre, les lignes droites sont souvent assez courtes et à peine la turbine commence-t-elle à s'emballer, qu'il faut freiner son élan pour ne pas arriver en catastrophe dans le violet suivant. En dessous de 5.000, les sorties sont un peu molles et il faut donc jouer souvent du sélecteur pour retrouver de la vigueur. C'est là que l'on s'aperçoit que le maniement de la boîte, enthousiasmant dans les passages à la volée, est un peu plus râche dans les manœuvres plus décomposées à bas régime. Pour assurer un verrouillage sûr et précis, les crabots sont en effet taillés en queue d'aronde, ce qui a pour effet de les faire un peu claquer.

La CX, elle, fait oublier sa boîte, puisque son moteur permet d'enrouler beaucoup plus que celui de la Kawa. D'une part, le couple du V-twin est délivré beaucoup plus bas que celui du quatre pattes, et d'autre part, son turbo se met à souffler dès 4.500 t/mn, soit mille tours avant celui de la Z 750T. Mille tours qui comptent puisque c'est généralement dans cette plage de régime que l'on négocie les virages. Sur route sinueuse, on profite donc plus du turbo de la Honda, et malgré le freinage un peu jeune de la CX qui impose de garder de la marge, la Z 750 T a parfois fort à faire pour soutenir le rythme. Comme nous l'avons fait avec la ZX 1100, nous nous livrons à quelques tests de reprise avec les deux turbos côte à côte pour confirmer nos impressions. C'est net, jusqu'à ce que la Kawa atteigne 5 000 t/mn, la Honda part devant. Ensuite grâce à un temps de réponse un peu plus faible, elle reprend pratiquement aussi bien que la Kawa jusqu'à 7 000 t/mn, cette dernière s'envolant ensuite.

Sauts de puce

Bon, arrêtons d'humilier cette pauvre Kawa qui ne le mérite vraiment pas. La nuit tombe, alors quittons les départementales, et avant de rejoindre l'autoroute pour remonter vers Paris, offrons nous quelques kilomètres de cette belle nationale pour retrouver la vraie vocation de la Z 750T. Quand les grandes courbes s'enchaînent comme ça, sur une trajectoire nette, précise, avec toute cette puissance prête à se déchaîner, on en oublie aussitôt ses poignets douloureux. Sur l'autoroute, à 180 km/h, le moulin ronronne à 7 500 t/m. On a encore 2 500 tours et près de 60 km/h dans la manche ! Ce qu'il y a de

Suite page 38



Très légère, la selle ferme à clef et est complètement amovible. Dessous on trouve dans un bac, le troussé à outils et dans le dossier de selle le centre électronique commandant l'injection à partir des informations que lui communique les différents capteurs : position des papillons, régime, surpression, pression atmosphérique, température moteur et de l'air admis.

LE PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES (T.T.C.)

Filtre à huile	26,39
Jeu de plaquettes de frein AV	187,36
Etrier	1 431,31
Chaîne secondaire	678,61
Câble de gaz	74,00
Jeu disque embrayage	58,10
1 piston nu	135,37
Axe de piston	25,61
Segments	109,09
Vilebrequin	4 621,13
Bolitor allumage électronique	357,83
Fourche complète avec les 2 rés	4 098,78
Amortisseur AR	2 277,06
Demi-guidon	97,63
Maltre-cylindre frein AV	657,59
Levier embrayage seul	57,25
Compteur	657,84
Compte-tours	845,77
Clignotant AV complet	140,90
Roue AV nue	1 534,88
Réservoir essence	1 951,81
Selle	1 192,78
Silencieux échappement	739,85
Turbo complet	7 236,54
Bolitor électronique injection	1 351,82

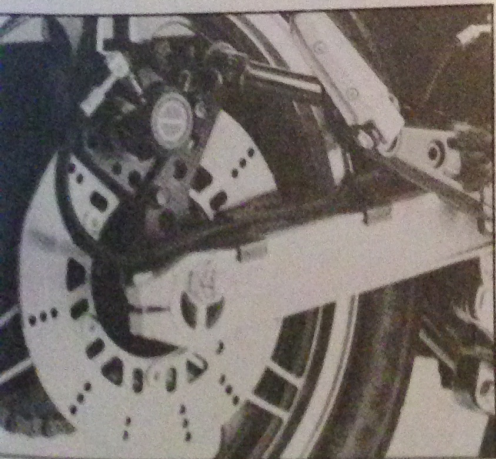
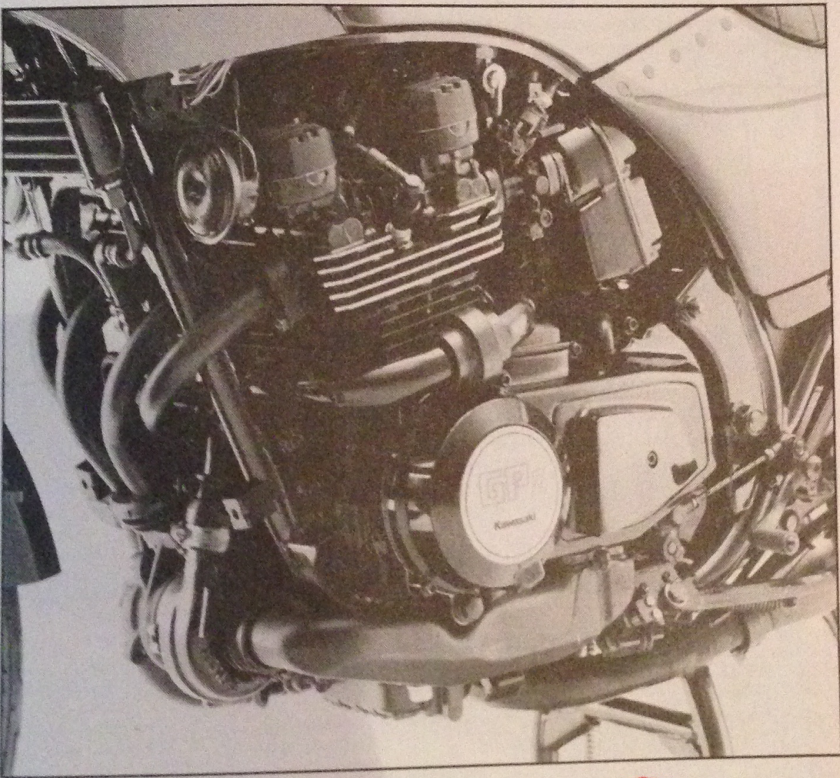
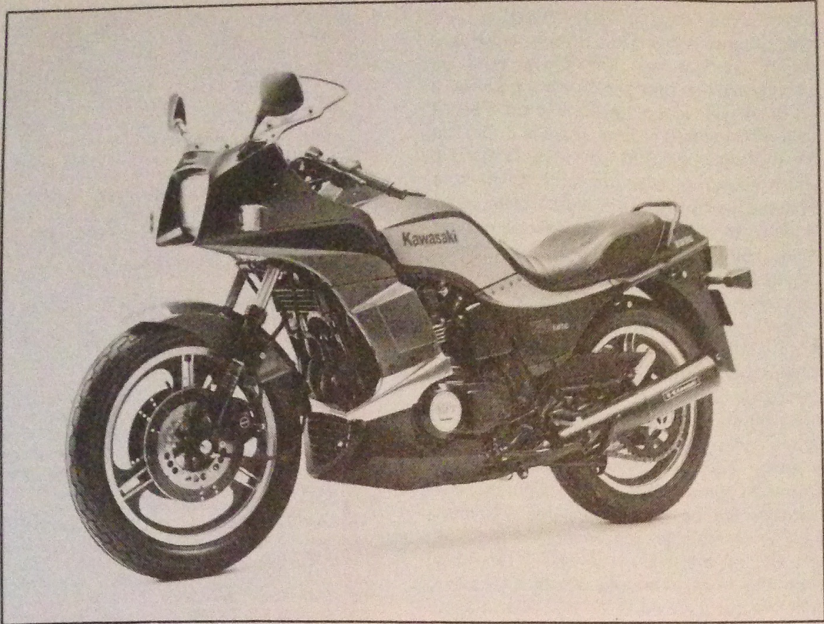
Indispensable complément du turbo, l'injection électronique D.F.I. de la ZX750T est très proche de celle de la ZX1100. Le correcteur altimétrique est cependant remplacé par un capteur de pression. Par rapport au ZX750, l'embrayage reçoit un disque supplémentaire (8 au lieu de 7) et absorbe très correctement l'énorme puissance même lors des tests d'accélération.

Le niveau d'huile est facilement contrôlable par un regard. Sur nos 3.000 km d'essai parcourus sans ménagement, la consommation en huile s'est établie à 0,5 l/1 000 km, ce qui n'est déjà pas négligeable.

Derrière le cache latéral droit on trouve le réservoir de liquide du maltre-cylindre de frein arrière, le filtre à essence, indispensable avec l'injection en les réglages du combiné amortisseur arrière : une valve pour la pression d'air et une tirette à 4 positions pour le détente hydraulique. Les tarages de base étant déjà très fermes, on roue généralement avec la tirette en 1 et pas plus de 300 g/cm² de pression.

La cartouche de filtre à air, logée dans un petit carter à côté du pignon de sortie de boîte, est en mousse. Il n'y a pas de vrai starter, mais un levier-accelérateur de ralenti sur le côté gauche. En-dessous une petite molette permet de facilement régler ce ralenti. Le robinet d'essence possède une position réserve : celle-ci est de 5 litres, sur un total de 18 l. Derrière le cache latéral gauche on trouve le bolitor de connexions électriques.

Le bras oscillant en alliage d'aluminium est celui de la ZX750, monté sur deux roulements à aiguilles et se roule à billes. La tension de la chaîne se fait très facilement grâce à un excentrique. Les freins arrière comme les roues à jantes larges, 3.00 pouces à l'AR, 2.15 à l'AV, sont ceux de la ZX.



De tous les turbos, le Kawa 750 est sans doute le moteur qui reste le plus proche de la version atmosphérique, en l'occurrence le ZX 750. L'implantation du turbo est relativement simple mais très efficace. De marque Hitachi, il est placé en avant du moteur pour être bien refroidi et descendre le poids. Les techniciens ayant établi que pour disposer d'une puissance importante et d'un faible temps de réponse il fallait réduire la distance du filtre à air au compresseur, ils ont astucieusement placé le filtre dans le carter du pignon de sortie de boîte pouvant tourner jusqu'à 200.000 t/mn, la turbine gave le quatre cylindres avec une pression de suralimentation maximale de 850 g/cm². Au-delà, l'allumage se coupe, comme il se coupe si le régime dépasse 11.500 t/mn. A priori, la pression n'est pas réglable, mais il y a toujours moyen de bricoler, et l'on peut se mettre à rêver d'une Z750T un peu plus gavée, en course de production par exemple. Grâce à des pistons à tête plate et à une culasse de 650, le taux de compression est ramené de 9,5 à 7,8.

FICHE TECHNIQUE KAWASAKI Z 750 TURBO

MOTEUR

Type : quatre cylindres en ligne face à la route, quatre temps ; refroidi par air.
Distribution : double A.C.T. entraîné par chaîne à tension automatique, deux soupapes par cylindre, réglage du jeu par pastilles.
Cylindrée : 738 cm³.
Alésage x course : 66 x 54 mm.
Rapport volumétrique : 7,8 à 1.
Puissance maxi : 112 ch à 9000 t/mn.
Régime maxi : 10.000 t/mn.
Couple maxi : 10,1 mkg à 6500 t/mn.
Alimentation : Injection électronique D.F.I., turbo-compresseur Hitachi, pression de suralimentation 0,850 kg/cm².
Lubrification : sous pression, carter humide, radiateur d'huile.
Mise en route : démarreur électrique unique-ment.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par chaîne silencieuse (23 x 23) et engrenage à taille droite (31 x 60), rapport 1,935 à 1.
Embrayage : multidisque en bain d'huile.
Boîte de vitesses : à 5 rapports.

Rapport	Pourcentage
1. 2,285 (32/14)	36,5 %
2. 1,647 (28/17)	50,6 %
3. 1,272 (28/22)	65,5 %
4. 1,045 (23/22)	79,7 %
5. 0,833 (24/20)	100 %

Transmission secondaire : par chaîne auto-lubrifiée, rapport 2,066 à 1, braquet 15 x 46.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Générateur : alternateur 280 W.
Batterie : 12 V 14 Ah.
Allumage : transistorisé.
Projecteur : H4, 60/55 W.

PARTIE-CYCLE

Carrosserie : carénage intégral.
Cadre : tubulaire double berceau.
Direction : sur roulements coniques, angle de la colonne 28°.
Chasse : 117 mm.
Suspension avant : fourche télehydraulique à assistance pneumatique, débattement 130 mm.
Suspension arrière : système Uni-trak avec combiné unique à assistance pneumatique. Réglage de la détente hydraulique en 4 positions.
Frein avant : double disque Ø 280 mm, plaquettes métalliques.
Frein arrière : simple disque Ø 270 mm, plaquettes métalliques.
Roues : à branches en alliage léger
AV : 2.15 MT 18 AR : 3.00 MT 18.
Pneus : Michelin tubeless triangle vert
AV : A48, 110/90V18
AR : M48, 130/80V18.

CAPACITES

Réservoir d'essence : 18 litres dont 5 litres de réserve.
Carter moteur : 3,5 litres.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 780 mm.
Empattement : 1.490 mm.
Garde au sol : 155 mm.
Poids à sec : 233 kg.

Suite de la page 35

phénoménal avec le turbo, la vitesse ou les conditions (faux plat, vent etc...), la patate reste pratiquement la même. La centrale électronique analyse la situation et, si il le faut elle enrichit l'injection et augmente le gavage ; c'est aussi simple. La manière dont ce truc accélère encore à 180, c'est quelque chose !

Le hic, c'est que côté moyenne, c'est pas mirobolant. Il faut en effet s'arrêter assez souvent pour faire le plein. Oh, c'est pas qu'elle consomme beaucoup la Z 750T, c'est surtout que son réservoir n'est pas très gros ; pensez 18 litres ! Non, en fait, compte-tenu de ses performances, elle est même étonnement sobre la Kawa. Roulant de paire avec la CX 650T, elle consomme en moyenne 10 % de moins, certainement en grande partie grâce à son meilleur profilage. A utilisation identique, sa consommation est par ailleurs plus proche de celle d'une 750 atmosphérique que de celle d'une 1100 dont elle a pourtant largement la puissance. Simple et efficace, côté réalisation technique, y'a pas à dire, c'est une réussite ce turbo.

Dis, c'est loin Paris ?

La nuit s'avère fraîche et humide. Dans le Morvan le thermomètre ne tarde d'ailleurs pas à descendre largement au-dessous de zéro. C'est là qu'on apprécie vraiment un carénage intégral. Rien n'étant parfois nous changeons cependant de monture à chaque ravitaillement avec momo, car on se gèle les pieds avec la Honda et les mains avec la Kawa. Bref, c'est tout de même avec un certain soulagement qu'on retrouve sa couette. Mais c'est aussi avec un grand bonheur que l'on retrouve la 750 turbo dans son garage dès le lendemain matin. Parce que cette bécane, on peut lui faire les critiques que l'on veut, elle a tellement de caractère, et elle vous procure des sensations si intenses qu'il est bien difficile de ne pas en tomber au moins un peu amoureux. Les motos c'est comme les êtres humains, on les aime et on s'y attache autant pour leur qualités que pour leurs défauts.

C'est sûr que quand je la prends tous les matins pour aller au journal, je me dis que ce n'est peut-être pas le meilleur moyen de locomotion pour la ville et pourtant je la retrouve certainement avec plus de plaisir qu'une qui serait plus confortable, plus pratique. C'est qu'il y a de la passion et de l'affection dans notre relation et que maintenant que j'ai connu ses élans et ses débordements, j'aurai du mal à m'en passer.

Une nouvelle référence

Ce que l'on a peut-être, plus ou moins inconsciemment reproché aux premiers turbos, je crois que c'est un peu ça ; ne pas avoir su être différents, nous surprendre. Ils sont restés trop serviles, trop « motos Japonaises bien élevées ». Chez Kawa on a mis le temps, on a regardé faire les autres, mais on a le mérite d'avoir ensuite été jusqu'au bout de la démarche. Non la Z 750T n'est probablement pas la meilleure moto. En termes de polyvalence et d'analyse classique, peut-être même moins bonne que la CX 650T. Mais aujourd'hui, non seulement c'est « LA » moto turbo, mais elle fixe pour toutes les motos de série la barre à un nouveau niveau en matière de performances et surtout de sensations. Après elle, rien ne sera

vraiment plus comme avant. C'est vrai que pour occuper le créneau « turbo » laissé libre par la concurrence, c'est-à-dire celui du turbo sportif et méchant, Kawa n'a pas eu à se forcer beaucoup, puisque c'est l'esprit naturel de la maison. Et si, entre le Z 750T, la ZX 1100 et la ZX 900 qui arrive, la marque va se retrouver avec un haut de gamme « hautes performances » plutôt bien achalandé, cela montre bien que, plutôt que de céder comme d'autres constructeurs aux exigences du marketing, pour remplir tous les créneaux, chez Kawa, on préfère rester fidèle à une certaine idée que l'on se fait de la moto. Un réflexe somme toute assez italien et plutôt sympathique.

Sympathique comme l'est, chez Kawa, le souci de standardisation, trop rare chez les autres constructeurs japonais. C'est bien sûr le porte-feuille du consommateur qui en profite au premier chef. Ainsi, ce qui ne sera certainement pas le moindre des éléments d'un vraisemblable succès commercial, le prix clés en mains de la Z 750 T reste-t-il sous la barre des 4 briques, soit 5.000 balles plus bas que celui de la CX 650 T et même 750 F sous celui de la ZX 1100. La Z 750 T n'est donc pas seulement la plus rapide des motos de série, c'est aussi le meilleur rapport prix-performances du marché.

Avec 253 kg à sec, soit 254 kg sous pleine huile, le poids de la 750 Turbo se situe entre celui de la ZX 750 (279 kg à sec) et celui de la ZX 1100 (282 kg). Avec une puissance de 112 ch, elle présente donc tout le papier au rapport poids-puissance tout à fait identique à celui de cette dernière. Elle se montre cependant sensiblement plus performante grâce à sa moindre surface frontale et au meilleur profilage offert par son carénage intégral. Rapprochant la ligne ZX, celui-ci est fort bien réalisé avec notamment une partie basse comprenant une dimension en air qui fait office de déflecteur, et un sabot en PBT, un plastique léger et très résistant à la chaleur. On voit en effet que le Turbo est un gros dissipateur de chaleur, mais il est bon de dire qu'à aucun moment de notre essai nous n'avons enregistré la moindre problème de surchauffe. A chaude comme à froid, le moteur démarre instantanément et garde un ralenti parfait.

Les menues dimensions de la turbo sont à quelque chose près celles de la ZX 750, et la plus grande impression de lourdeur constatée en roulant tient plus à l'augmentation sensible de la chassie qu'au surplus de poids.

Sans continuer ce qui se fait de mieux dans l'absolu au niveau adhérence, les pneus Michelin ont le mérite d'encaisser l'énorme puissance en circulant relativement bien à l'aise. Ils constituent donc un excellent compromis pour ce type de machines.

Le tableau de bord est celui de la ZX 750, avec tout de même en plus, au-dessus du compte-tours, l'indicateur de charge du turbo. La dernière graduation en triangle à droite se situe en cas d'animalité de fonctionnement. De même le contact du réservoir, toujours aussi peu fiable en roulant, reçoit un rétroviseur de défaut d'injection (DFI).

Par rapport à la ZX 750, les disques AV voient leur diamètre augmenté d'1 cm. Le carter des ressorts de fourche est durci de même que l'action de l'antiplongée est renforcée : la position 1 correspond à la 3 de la ZX. Enfin, le déflectement de la roue est diminué de 2 cm pour que le garde-boue ne heurte pas le carénage en bécane.

LE POINT DE VUE DE FRED « ON A INVENTÉ LE DEUX TEMPS A SOUPAPES ! »

Voilà : le pourpre au front, il faut que je vous confesse : après 17 ans de moto dont douze avec Moto Canard, je connaissais pas l'effet turbo... Non. L'effet Glapion d'accord, mais pas l'effet turbo. Un motard de fin 1983 qui ne connaît pas l'effet turbo, c'est comme un marin qui ignore le principe d'Archimède. Faut dire que les turbos jusqu'ici, je ne les avais guère trouvées bandantes, probablement parce qu'elles se croyaient obligées d'arborer une allure... Pardon... Un look intersidéral comme les machines à sous qu'on voit dans les bistrotts « in ». J'y peux rien, mais j'ai pas envie de monter sur une moto que je ne trouve pas « belle ».

La Kawa a été la première turbo à me séduire : une « beauté classique ».

Quand elle est arrivée à Moto Canard, je me suis mis à l'affût, pour guetter le premier moment où il n'y aurait personne dessus pour lui sauter sur le paletot.

Bref, un vendredi soir, j'ai travaillé le père Colin au coupe-boulon moral, c'est ainsi que je l'ai eue un week-end.

Première impression très chouette, on ne s'assoit pas dessus, on entre dedans, elle enveloppe, elle cale, pas comme une Simota, mais presque. Position sport, sur un engin de temps d'hiver, elle est très longue à devenir opérationnelle, car elle n'a pas de starter, juste tant mieux, ça évitera la tentation de partir comme un obus avec un moteur froid. Par contre je suis un peu angoissé par les tonnes de vapeur d'eau qui sortent du 4 en 2 à froid, c'est le genre de truc à bouffer des pots à vitesse égale à V2...

Après une demi-plombe de merdouiillage (sans problème) en ville, j'ai enfilé le N 10, personne à gauche, personne à droite... Taquet !... Alors là, oui. Vers les 5 500 tours, ça part comme un boulet. Vraiment. Compte tous et pas possible, la direction devient légère-légère, le temps de se dire « qu'est-ce que ça pousse », on se retrouve à 190 debout sur les

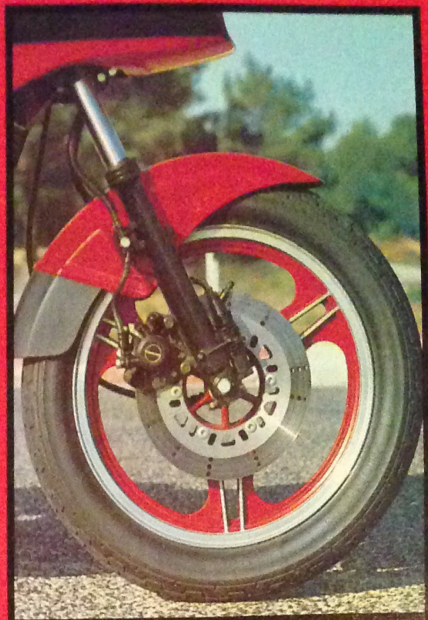
très bons freins parce qu'y a devant une Ami 6 qui double une 2 CV.

Après une petite débâche d'accélération 120-200 pour me gaver d'effet turbo, je suis allé traîner (!) dans les départementales du Vendomois. Cette machine est d'enfer : entre deux virages, la montée en vitesse est telle qu'on arrive au début dans la courbe suivante trente bornes plus vite qu'on l'aurait cru, voilà je n'ai jamais tant tiré sur les freins d'une moto. Avec cette putain de pédale de frein arrière réglée bien trop haut pour moi, je suis rentré dans plusieurs courbes avec l'arrière bloqué, d'autant plus que le Michelin ne gueule pas quand on bloque, et que la machine ne loupait pas. Evidemment quand on commence à incliner roue bloquée, ça amorce un travers, mais dès qu'on lâche tout, elle fait comme si rien ne s'était passé. Une stabilité vraiment remarquable. Quand on ouvre un grand sur route inégale, la direction qui devient hyper légère du fait du délestage donne de petites amorces de guidonage un peu comme sur les Guzzi, ignorez-les, c'est juste pour mettre dans l'ambiance.

Evidemment, cette stabilité se paie : la 750 turbo n'est pas bien maniable, ce n'est pas la reine des petits virages. Faut pas rêver : on ne peut pas encore tenir un cap parfait à l'accélération à 200 et se balancer comme un vélo dans les courbes serrées.

Un mot pour le bruit et les « sensations-motions » : à l'accélération, grondement de gorge déchirant en décélération, y'a vraiment tout ce qu'il faut pour délirer. Alors, que le carénage soit plus beau qu'efficace, et qu'on ne voie rien dans les rétros, R.A.B. Cette moto a un tel caractère qu'on est prêt à lui pardonner un peu tout.

Enfin je l'aime, pour sa beauté, son caractère pousse au crime infernal, allié au fait que c'est une machine qu'on peut utiliser tous les jours. Ceux qui trouvent que les Japonaises manquent de caractère n'ont qu'à essayer celle là... Avec précaution... Fred



PERFORMANCES

VITESSES MAXI	220	225	230	235	240	km/h
Assis (vet. amp.)						229,6 km/h
Assis (cuir)						232,1 km/h
Couché						235,4 km/h

ACCELERATIONS DEPART ARRETE	7	9	11	13	(secondes)
200 m					7"47
400 m					11"58

CONDITIONS	Temps frais et ensoleillé, vent faible. Accélérations et reprises sur l'anneau de Monthiery, vitesses maxis sur piste plane.
PILOTE	Jean-Lou, 1,75 m, 64 kg.
MOTO	4 100 km. Pneu AR d'origine 130/80, pneu AV 100/90 au lieu du 110/90 d'origine.

REPRISES en 5'	5	5.5	6	6.5	(secondes)
60-90 km/h					6"6
90-130 km/h					6"3

MESURES A L'ATELIER

AU BANC

Puissance à la roue	Trop élevée pour notre banc. A titre indicatif, notre confrère italien Moto Sprint a obtenu 97,7 ch à 8 750 tr/mn.
Couple réel	Sur banc Moto-Sprint : 8,5 mkg à 6 500 tr/mn.
Poids / Puissance	D'après données Moto-Sprint : 2,6 kg nets/ch à la roue.

POIDS VERIFIES

Total tous pleins faits	254 kg
Répartition AV/AR	AV 48,4 % - AR 51,6 %

ETALONNAGE COMPTEUR

indiqué	vitesse réelle						régime lu en 5°
60		59					2 500
90		87					3 700
110		106					4 600
130		125					5 500
160		152					6 600
200		192					8 300
Km/h	60	90	110	130	160	200	

CONSOMMATION

CARBURANT					AUTONOMIE						
7 l					VILLE				260 km		
6,8l					ROUTE				265 km		
9,2l					SPORT				195 km		
7,7l					MOYENNE				235 km		
	9	8	7	6 litres		Km	175	200	225	250	275

COMPARAISON

MODELES	ESSAI M.J.	PUISSANCE REGIME	COUPLE/REGIME	POIDS A SEC	VITESSE MAXI ASSIS/COUCHE	400 m D.A.	CONSOM.	PRIX CLES EN MAIN
KAWA Z 750 T	603-604	112 ch/9 000	10,1,3 mkg/6 500	233 kg	232/235	11"6	7,7	39 585 F
KAWA ZX 750	592-600	86 ch/9 500	6,9 mkg/7 500	219 kg	207/209	12"4	7,4	29 285 F
HONDA CX 650 T	605	100 ch/8 000	9,5 mkg/4 500	230 kg	206/215	12"1	8,0	44 705 F
KAWA ZX 1100	599	120 ch/8 750	10,2 mkg/8 000	243 kg	223/228	11"7	8,2	40 316 F

DANS LA FAMILLE TURBO

MODELES	CYLINDREE	TAUX DE COMPRESSION	PRESSION DE SURALIMENTATION	PUISSANCE	COUPLE	POIDS A SEC	VITESSE MAXI	PRIX
KAWASAKI Z 750 T	738	7,8	0,85	112/9 000	10,1/6 500	233	235	39 585 F
HONDA CX 650 T	673	7,8	1,20	100/8 000	9,5/4 500	235	215	44 705 F
SUZUKI XN 85	673	7,4	0,72	85/8 500	7,8/6 500	225	205	
YAMAHA XJ 650 T	653	8,5	0,50	90/9 000	8,0/7 500	230	205	

POUR SE FAIRE UNE IDEE...

MODELES	RENDMENT	RAPPORT POIDS/PUIS.
KAWASAKI Z 750 T	152 ch/l	2,05 kg/ch
KAWASAKI ZX 750	117 ch/l	2,55 kg/ch
KAWASAKI ZX 1100	110 ch/l	2,03 kg/ch
HONDA CX 650 T	149 ch/l	2,33 kg/ch

NB : données constructeurs

(Photos J.-Y. Ruzniewski)



UTILISATION	CONSUMMATION
Mini, sans utiliser le turbo	5,5 l/100 km
Route, conduite tranquille, maxi 110 km/h	6,2 l/100 km
Route, conduite normale, maxi 140 km/h	6,8 l/100 km
Autoroute, 160 km/h de croisière	8,1 l/100 km
Autoroute, 180 km/h de croisière	10,5 l/100 km
Circuit	13,4 l/100 km
Huile (sur 3 000 km d'essai)	0,5 l/100 km

LA KAWASAKI Z 750 TURBO EN BREF

LA PRESENTATION	Ligne et coloris indiquent tout de suite à qui l'on a à faire. Bonne réalisation, bonne finition.	EVOQUATRICE	Contrairement à la plupart de ses congénères japonaises, la Kawasaki 750 Turbo n'est pas une moto de compromis. Elle ne cherche pas à tout faire bien pour plaire au plus grand nombre. Forte personnalité, caractère volontaire et décidé, elle va jusqu'au bout de ses choix sans trop se soucier des aléas éventuels. Ainsi, si elle a choisi d'être turbo-compressée, ce n'est ni pour être souple, élastique ou « merveilleusement » utilisable, mais pour s'affirmer comme la plus méchante et la plus performante des motos de série. Elle se veut stable et sportive ; tant pis pour la maniabilité et le confort. Une moto de tête, j'yous dis ! Elle sait ce qu'elle veut ; à vous de savoir ce que vous voulez. Si c'est une machine performante mais confortable et polyvalente, alors choisissez plutôt la Honda CX 650 T, de toute façon, vous n'intéressez pas la Kawa. Si vous appréciez le coffre et les mensurations généreuses, optez pour la 1100, mais si vous marchez au feeling, que pour vous la bécane est une affaire de sensations, alors là, pas d'hésitation la Z 750 T vous en fournira comme aucune autre... à condition bien sûr que vous oubliiez d'être raisonnable.
LA PRISE EN MAINS	Pas l'outil le plus rationnel en ville. Position sportive et effet turbo à manier avec discernement.	SPECIALE	
LA MECANIQUE	Moteur aussi souple et paisible à bas régime que nerveux et délinant lorsque le turbo l'éperonne.	CARACTERIELLE	
LES PERFORMANCES	La moto de série la plus performante tant en accélérations qu'en vitesse de pointe. De la puissance à revendre.	DEMONIAQUES	
LA TENUE DE ROUTE	Tout pour la stabilité. Moto agréable et efficace à haute vitesse et en grandes courbes, mais raide de l'avant dans les petits coins.	SAINE	
LE FREINAGE	Excellent à tous points de vue. Heureusement car il est très sollicité.	IRREPROCHABLE	
LE CONFORT	Correct à grande vitesse et sur bon revêtement, mais position et suspensions fatigantes sur petites routes.	DISCUTABLE	
LE DUO	Possible avec un passage courageux et un peu accrobate. Pas vraiment la vocation de la moto.	ENVISAGEABLE	
LE BUDGET	Un turbo qui décoiffe mais qui respecte le portefeuille. Prix de vente intéressant et consommation raisonnable.	RAISONNABLE	

QUALITES

- Les performances et les sensations
- L'aptitude sportive
- La gueule réussie
- La réalisation technique
- Le prix intéressant

DEFAUTS

- Le confort
- L'autonomie
- La mollesse à bas régime
- La raideur de l'avant
- Le caractère trop (?) entier

Modèle : Kawasaki Z 750 Turbo

Prix : 39 585 F clés en mains

Coloris : unique, rouge et noir

Garantie : 1 an pièces et M.O. kilométrage illimité

Importateur : K.M.F., rue Claude-Bernard, Z.A. 78310 Coignières. Tél. (3) 051.61.86