

MOTO

JOURNAL

9,70 F
N 661

COMPARATIF KAWA:
900 NINJA-750 TURBO-1100 ZX
UNE SACREE TRIBU!

GP DE BELGIQUE:
MICHEL-SARRON-ROCHE
VIVE LA FRANCE!



SARRON:
"LA CHALEUR"



FOLIE AU JAPON:
LES 250 GP "REPLICA"

BONUS MALUS/100 CH:
DES PRECISIONS

GP 125 CROSS:
LA FRANCE POUR RINALDI!

LE JEUNE EN ITALIE



250 SUZUKI RG

Comparatif Kawasaki



900 NINJA
1100 ZX
750 TURBO

TROIS

Kawasaki commercialise trois modèles de haut de gamme qui pourraient à priori sembler concurrents. 900 Ninja, 750 Turbo, et 1100 ZX ont en commun le prix (environ 40 000 F), puissances (entre 112 et 120 chevaux) et performances (entre 230 et 246 km/h). Pourtant sur le terrain, chacune affiche une personnalité bien à part.

Par E. Maurice, avec la collaboration de D. Campbell et M. Montange.
Photos M. Montange.

Ces trois Kawasaki sont des machines que nous connaissons bien, chacune ayant déjà fait l'objet d'au moins un essai dans Moto-Journal : la 1100 ZX dans le n° 599, la 750 Turbo dans les n° 603-604 (présentation) et 632, la 900 Ninja dans les n° 634 (présentation) et 654 (comparatif face aux grosses cylindrées de l'année 84). Nous n'en référons donc pas une description détaillée, mais pour ceux qui n'auraient pas suivi les épisodes précédents, voici un rapide résumé des faits.

Trio de choc

Commençons par la plus ancienne des trois, la ZX 1100. Apparue début 83, elle a succédé à la GPZ 1100 première version dont elle différait sur à peu près tous les plans : nouveau cadre, suspension arrière Uni-Trak, moteur plus puissant. Elle conservait en revanche l'alimentation par injection électronique de type DFI mis au point par Kawasaki, seule originalité à mettre au compte de ce moteur à l'architecture très classique : double ACT, deux soupapes par

Les grandes courbes du circuit de Rouen Les Essarts n'impressionnent pas les trois Kawa qui affectionnent tout spécialement les longs appuis.



cylindre, vilebrequin assemblé, carter humide etc.

La **750 Turbo** est arrivée un peu plus tard. Elle a été développée à partir de la GPZ 750, dont elle a conservé le moteur et les grandes lignes de sa partie-cycle. Là encore on retrouve une base mécanique très classique ; un 4 cylindres refroidi par air, à double ACT et deux soupapes par cylindre que l'on a adapté (taux de compression abaissé) et renforcé en prévision du montage Turbo. La suralimentation est assurée par un turbo-compresseur Hitachi qui souffle une pression de 0,850 kg/cm². L'alimentation est à injection électronique comme sur la 1100 ZX. Au niveau de la partie-cycle, la 750 Turbo reprend de nombreux éléments de la ZX 750 normale à quelques détails près.

Dernière née de cette trilogie, la **900 Ninja** ne dérive d'aucun modèle antérieur. Elle est la première d'une nouvelle génération de Kawasaki. Si l'on est resté fidèle à la disposition des 4 cylindres en ligne, rien ne rappelle plus les mécaniques précédentes :

bles puisque la Turbo est proposée à 41 702 F, la 1100 ZX à 40 438 F et la Ninja 39 985 F. Là encore ça se tient de très près ; reste l'essai pour se décider.

Déjà des différences

Trois modèles connus. Mais si la Ninja et la Turbo sont demeurées inchangées, la ZX 1100 arbore quelques petites retouches, nouveau job oblige. Aurait-elle troqué son jogging contre un ensemble trois pièces-cravate ? Non il ne faut pas exagérer, mais disons qu'elle a mis un peu d'eau dans son vin. Cela se remarque au nouveau coloris (unique) gris perle et bleu marine qui donne à la ZX cette élégance qui lui manquait de même que la garniture intérieure du carénage ajoute une touche de sérieux dans la finition. Enfin de nouveaux bracelets, plus hauts que les anciens, donnent la note finale à cette 1100 new look.

Et c'est vrai qu'elle a changé notre 1100 Kawa. Oh bien sûr elle ne s'est pas transfigurée, et reste une grosse moto, à l'empatte-

marque une évolution très nette au plan de la maniabilité à basse vitesse grâce probablement à sa roue avant de 16 et à une géométrie d'ensemble calculée différemment. Ni haute ni basse, la 900 ne pose pas de problèmes de maniement ; on la sent bien, compacte et toute d'un bloc. Dès les premiers tours de roues on a le sentiment d'avoir à faire à une moto rigide, raide de suspensions toute entière versée vers le grand sport. Même chose pour le moteur, creux à bas régime, ou du moins qui délivre cette impression. Pour ressentir la puissance il convient de l'emmener haut dans les tours et ce n'est que lorsqu'il a franchi le cap des 7 000 qu'il commence à vraiment respirer.

En-dessous il vit mal. Certes il est très souple, répond à la commande des gaz, mais il réagit paresseusement, sans entrain. D'autre part les embouteillages par temps chaud ont tendance à lui donner des vapeurs : la température grimpe rapidement et il faut l'intervention insistante du ventilateur pour ne pas entrer dans le rouge. La boîte à six

KAWASAKI BIEN SERRÉS

culasse à quatre soupapes par cylindre, chaîne de distribution à l'extrémité du bloc moteur, refroidissement liquide, balancier d'équilibrage, boîte six rapports, bref de Ninja est réellement un nouveauté. Idem pour la partie-cycle qui est l'occasion pour Kawasaki d'innover : cadre ouvert de type « diamond » constitué de trois parties, roue avant de 16 pouces, nouveau système hydraulique de fourche, nouveaux étriers de freins etc.

Artillerie lourde

Bien que répondant comme on vient de le voir à des définitions techniques fort différentes, nos trois Kawasaki se retrouvent en fin de compte avec sur le papier des données pas si éloignées que ça. Ainsi les rapports poids/puissance sont très voisins puisque l'on obtient 2,080 kg/ch pour la 750 Turbo (112 chevaux pour 233 kg à sec), 2,025 pour la 1100 ZX (120 ch pour 243 kg) et 1,98 pour la Ninja (115 ch pour 228 kg). Il s'agit dans les trois cas de valeurs tout à fait spectaculaires qui indiquent nettement que l'on a affaire à des machines très performantes dont la vocation a priori n'est pas la balade touristique. A ce propos on ne peut s'empêcher de repenser à nos essais antérieurs dans lesquels la GPZ 1100 ZX était surnommée « L'incendiaire », la 750 Turbo qualifiée de « Démoniaque » tandis que la 900 Ninja était plongée d'autorité « Dans la course ».

C'est justement parce que ces trois modèles très proches risquaient de se marcher sur les pneus, qu'on a décidé chez KMF de procéder à une nouvelle définition des rôles. Une définition qui attribue à la 1100 ZX le rôle de la GT rapide, classique sans être bourgeoise, à la 900 Ninja celui de sportive agressive et efficace tandis que la 750 Turbo représente l'option originale, sensations fortes et frime garanties. Voilà pour le positionnement comme on dit en termes branchés. Voyons les prix maintenant, eux aussi très compara-

ment très long, plutôt lourde et raide de direction, mais la position de conduite n'est plus la même : on est assis plus droit, moins en appui sur les avant-bras et les poignets qu'auparavant et en ville cela se sent. La 1100 ZX est moins fatigante à très basse vitesse. Son moteur, lui, est demeuré le même, docile et assez souple si l'on prend garde de ne pas le laisser descendre en-dessous de 2 000 tr/mn, il reprend convenablement à bas régime, et accepte d'enrouler sans manifester de mauvaise humeur.

La 750 Turbo propose une position de conduite à peu près identique à la 1100, sauf que la selle plus creusée donne au buste une posture encore un peu plus droite ; et très agréable. On se sent bien sur cette Turbo qui paraît nettement plus petite (elle l'est) et sensiblement moins lourde (de 10 kg en réalité) que la 1100. On la manœuvre plus facilement à l'arrêt, on la redresse avec moins d'effort lorsqu'elle est posée sur sa béquille latérale, et puis sa selle basse donne l'occasion (trop rare) aux « courts sur pattes » de poser leur pieds bien à plat sur le sol. Le moteur de son côté fait preuve d'une souplesse absolument extraordinaire ; il tourne à 1 500 tr/mn en cinquième avec une régularité exemplaire et reprend en douceur sur un filet de gaz. Mais en-dessous de 5 000 tr/mn, il ne faut pas en attendre grand chose, en terme d'accélération s'entend ; la poussée est molle, anémique. En revanche lorsque l'aiguille du compte tours commence à s'aventurer du côté des 4 500/5 000 tr/mn, que le turbo entre en action, le monde bascule d'un coup. Il faut doigté et lucidité pour d'une part contrôler la puissance et surtout ne pas se laisser griser par la façon jouissive qu'elle a de se pointer.

La position de conduite sur la 900 Ninja est résolument sportive : bracelets assez bas et éloignés, buste incliné, repose-pieds en arrière. En ville l'on a tendance à fatiguer assez rapidement comme c'était le cas avec les anciennes ZX. Fort heureusement la Ninja

rapports présente, comme sur nos deux autres Kawa, une sélection très précise mais également des verrouillages très fermes qui rendent la transmission peu agréable en usage tranquille, il faut en effet tirer les intermédiaires pour profiter des avantages de ce choix de construction délibéré.

Le doux, le costaud et le caractériel

Nos trois Kawasaki comptent parmi les machines de série les plus puissantes du moment. Cela signifie entre autres conséquences qu'il est pratiquement impossible de rouler comme tout le monde. Sur une autoroute bien dégagée, comme c'est bien souvent le cas en semaine, la bonne vitesse de croisière oscille entre 180 et 200. A cette allure les moteurs tournent entre 7 et 8 000 tr/mn sur la Turbo et la 1100 et entre 7500 et 8500 sur la Ninja soit à respectivement 2000, 1500 et 2000 tr/mn de la zone rouge. Bien à l'abri derrière les carénages qui protègent bien du vent (et assez médiocrement de la pluie, les pieds et les mains n'étant pas abrités) l'on profite sur nos trois machines d'un excellent confort de conduite. Sur nationale, même rapide, la différence de comportement entre les moteurs est beaucoup plus sensible que sur l'autoroute. L'on est souvent obligé de changer d'allure, soit pour dépasser, soit lors des traversées d'agglomérations, et cela implique une conduite différente. Dans ces conditions, le gros moulin de la 1100 ZX prend l'avantage. Avec lui si vraiment on est pris d'un grand moment de paresse rien n'interdit d'engager la cinquième puis de ne jamais plus toucher à la boîte. Dès 2500 tr/mn il commence à réagir franchement, traverse une période un peu décevante entre 4500 et 6000 tr/mn avec des montées en régimes plus lentes, puis lache la patate passés les 6500 tr/mn.



Suite page

FICHES TECHNIQUES

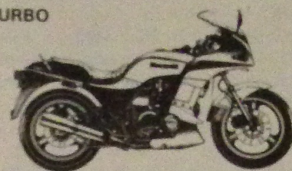
900 NINJA



1 100 ZX



750 TURBO



MOTEUR

Type : quatre cylindres face à la route, quatre temps à refroidissement liquide.

Embiellage : vilebrequin monobloc, bielles à chapeaux, balancier antivibrations.

Distribution : double A.C.T. entraîné par chaîne silencieuse à tension automatique, 4 soupapes par cylindre.

Cylindrée : 908 cm³

Alésage X course : 72,5 X 55,0 mm.

Rapport volumétrique : 11,0 à 1.

Puissance maxi : 115 ch à 9 500 T/mn.

Régime maxi : 10 500 t/mn.

Couple maxi : 8,7 mkg à 8 500 t/mn.

Alimentation : 4 carburateurs à dépression Keihin CVK 34.

Lubrification : sous pression, carter humide, radiateur d'huile.

Mise en route : démarreur électrique uniquement.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite, rapport 1,732 à 1 (97/56).

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande hydraulique.

Boîte de vitesses : à 6 rapports.

Rapport	Pourcentage	Vitesse théorique à 9 500 t/mn
1. 2,800 (42/15)	37,0 %	92,5 km/h
2. 2,000 (38/19)	51,8 %	129,5 km/h
3. 1,590 (35/22)	65,1 %	162,8 km/h
4. 1,333 (32/24)	77,6 %	194,0 km/h
5. 1,153 (30/26)	89,8 %	224,5 km/h
6. 1,035 (29/28)	100 %	250 km/h

Transmission secondaire : par chaîne à joints toriques, rapport 2,882 à 1, braquet 17 X 49. Rapport final en 6^e : 5,170 à 1.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Générateur : alternateur 310 W.

Batterie : 12 V 14 Ah

Allumage : transistorisé, avance électronique.

Projecteur : H4 60/55 W.

PARTIE-CYCLE

Carrosserie : carénage sport intégral en 3 parties, selle biplace.

Cadre : ouvert type « diamond » en tubes d'acier, bâti arrière en tubes d'aluminium carrés. Moteur suspendu rigidement en 6 points.

Direction : montée sur roulements coniques, angle de la colonne 29°.

Chasse : 114 mm.

Suspension avant : Fourche télehydraulique à assistance pneumatique et amortissement progressif (système AVDS). Système antiplongée réglable en 3 positions. Débattement 140 mm.

Suspension arrière : Système Uni-Trak, amortisseur à assistance pneumatique et détente hydraulique réglable en 4 positions. Débattement 115 mm.

Frein avant : double disque perforé de Ø 270 mm, étriers simple piston, plaquettes métalliques.

Frein arrière : simple disque perforé de Ø 270 mm, étrier simple piston, plaquettes métalliques.

Roues : à 6 branches, coulées en alliage léger.

Pneus : Dunlop ou Bridgestone tubeless. AV : 120/80 V 16 AR : 130/80 V 18.

CAPACITES :

Réservoir d'essence : 22 litres.

Carter moteur : 4 litres.

Circuit de refroidissement : 1,2 litre.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 780 mm.

Empattement : 1 495 mm.

Garde au sol : 140 mm.

Poids à sec : 228 kg.

Type : quatre cylindres en ligne face à la route, quatre temps, refroidi par air.

Distribution : double A.C.T. entraîné par chaîne silencieuse à tension automatique, deux soupapes par cylindre.

Cylindrée : 1 089 cm³.

Alésage X course : 72,5 X 66 mm.

Rapport volumétrique : 9,5 à 1.

Puissance maxi : 120 ch à 8 750 t/mn.

Régime maxi : 9 500 t/mn.

Couple maxi : 10,2 mkg à 8 000 t/mn.

Alimentation : injection électronique indirecte, diamètre de passage des gaz 33 mm.

Lubrification : sous pression, carter humide, radiateur d'huile.

Mise en route : démarreur électrique uniquement.

Transmission primaire : par engrenage à taille droite, rapport 1,732 à 1 (97/56).

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesses : à 5 rapports.

Rapport	Pourcentage	Vitesse théorique à 9 500 t/mn
1. 2,643 (37/14)	39,4 %	95 km/h
2. 1,833 (33/18)	56,8 %	137 km/h
3. 1,421 (27/19)	73,2 %	177 km/h
4. 1,174 (27/23)	88,0 %	215 km/h
5. 1,040 (26/25)	100 %	242 km/h

Transmission secondaire : par chaîne autolubrifiée au pas de 19,05 mm, braquet 15 X 41, rapport 2,733 à 1.

Générateur : alternateur 280 W.

Batterie : 12 V 14 Ah.

Allumage : transistorisé

Projecteur : H4/60/55 W.

Carrosserie : carénage de tête de fourche fixé sur le cadre.

Cadre : tubulaire double berceau.

Direction : montée sur roulements coniques, angle de la colonne 27°30'.

Chasse : 116 mm.

Suspension avant : fourche télehydraulique à assistance pneumatique, égalisateur de pression, débattement 150 mm, système anti-plongée réglable en 3 positions.

Suspension arrière : système Uni-Trak, mono-amortisseur hydropneumatique, pression d'air réglable, 4 positions de détente hydraulique, débattement 130 mm.

Frein avant : double disque perforé diamètre 280 mm, étriers simple piston, plaquettes métalliques.

Frein arrière : simple disque perforé diamètre 270 mm, étrier simple piston, plaquettes métalliques.

Roues : à 3 branches double coulées en alliage léger. AV : M.T. 2.15-18, AR : M.T. 300-17.

Pneus : Dunlop tubeless. AV : F 11 110/90 V 18. AR : K 127-130/90 V 17.

Réservoir d'essence : 20 litres dont 4 litres de réserve.

Carter moteur : 3,7 litres.

Hauteur de selle : 800 mm.

Empattement : 1 565 mm.

Garde au sol : 140 mm.

Poids à sec : 243 kg.

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.

Cylindrée : 738 cm³.

Alésage X course : 66 X 54 mm.

Rapport volumétrique : 7,8 à 1.

Puissance maxi : 112 ch à 9 000 t/mn.

Régime maxi : 10 000 t/mn.

Couple maxi : 10,1 mkg à 6 500 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 uniquement.

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	Vitesse théorique à 9 000 t/mn
1. 2,285 (32/14)	36,5 %	84 km/h
2. 1,647 (28/17)	50,6 %	115 km/h
3. 1,272 (28/22)	65,5 %	149 km/h
4. 1,045 (23/22)	79,7 %	182 km/h
5. 0,833 (24/20)	100 %	228 km/h

Transmission secondaire : par chaîne autolubrifiée, rapport 3,066 à 1, braquet 15 X 46.

Générateur : alternateur 280 W.

Batterie : 12 V 14 Ah.

Allumage : transistorisé.

Projecteur : H4, 60/55 W.

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.

Freins 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.

Réservoir d'essence : 18 litres dont 5 litres de réserve.

Carter moteur : 3,5 litres.

Hauteur de selle : 780 mm.

Empattement : 1.490 mm.

Garde au sol : 155 mm.

Poids à sec : 233 kg.

Un vrai presse-purée qui autorise les dépassements ultra rapides sur le dernier rapport même lorsque l'on roule avec passagère et bagages. Il a du coffre.

A l'opposé il y a le 900 cm³ de la Ninja. Si tout à l'heure sur l'autoroute il n'avait pas le moindre mal à suivre la cadence, voire à la donner, là il exige de la part de son conducteur beaucoup plus d'attention et de « manipulations » que le 1100. Le moteur de la Ninja est pointu ; en dessous de 7000 tr/mn il n'est guère vaillant. Si l'on veut se relancer sans descendre de rapport il faut être patient. En cas d'urgence il est impératif de jouer du sélecteur et de le faire mouliner haut dans les tours. Et dans ce cas pas de doute, il pousse le bougre. Mais l'arrivée de la puissance ne fait guère d'impressions car très linéaire. L'on ne ressent jamais la moindre violence, encore moins de coup de pied aux fesses. C'est un rapide mais sans beaucoup de caractère.

Question caractère s'il en est un qui n'en manque pas c'est bien le 750 Turbo. Un cas social celui-là. Sur l'autoroute il était à l'aise et aussi facile à utiliser que ses copains. Mais là il commence à dévoiler sa vraie personnalité qu'en terme psychiatrique on qualifierait de cyclothymique. Apathique en bas il passe sans transition à l'euphorie lorsque l'on franchit le régime d'entrée en fonction du turbo. Ce régime n'est d'ailleurs pas fixe. En accélération constante on le situe assez précisément aux alentours de 4500 tr/mn. Ce qui signifie que si l'on part de l'arrêt complet et que l'on accélère progressivement, à 4500 tr/mn la puissance va arriver, soudainement mais sans brutalité et l'on se sentira catapulté avec une vigueur inconnue. En revanche si l'on roule à vitesse constante, en tenant un régime de 6000 tr/mn, soit en pleine période Turbo, que l'on coupe les gaz ne serait-ce qu'un instant puis que l'on réaccélère immédiatement, la réaction du moteur se fera avec un léger retard. C'est ce qu'on appelle le temps de réponse. Même s'il est très faible comme c'est le cas avec cette Kawa, il convient de l'avoir bien assimilé et d'en tenir compte dans sa conduite lorsque l'on évalue la durée d'un dépassement où le dosage d'une remise en vitesse au sortir d'un virage. Sur voie rapide et dégagée on finit par ne plus faire attention à cette particularité du Turbo, mais la question demeure toujours très présente sur route sinueuse. Pour bien faire il faudrait cravacher la mécanique dans les tours comme avec un petit deux temps ; le hic c'est que ce n'est pas un petit 2 temps mais un gros bousin de 112 chevaux avec 10 mkg de couple à 6 500 tr/mn. Et ça, ça incite à une certaine réserve. Alors avec cette 750 turbo on est souvent confronté, sur parcours sinueux, aux désagréments de la conduite à contre-temps : pas dans les tours quand on voudrait y être, et arrivée de la puissance quand on doit freiner pour le prochain virage.

Changement de style

Bien entendu le comportement du moteur influe beaucoup sur le comportement routier de la Kawa turbo. Sur petites routes elle réclame en effet beaucoup d'attention et s'avère assez fatigante : sa raideur de l'avant, héritée des ZX 750 et 1100, sa réticence à entrer en courbe sur les freins ne la rendent pas spécialement facile. En fait il est clair que l'on a choisi de privilégier la

stabilité plus que l'agilité. Et c'est un fait, en grande courbe rapide, la Kawa turbo s'avère particulièrement rigoureuse sur la trajectoire. Mais elle est difficile à faire changer de ligne et de ce fait se prête mal à l'improvisation.

Le problème est à quelques nuances près le même pour la ZX 1100, stable et précise en courbe rapide mais lourde à emmener, raide à inscrire sur l'angle et têtue dans ses choix de trajectoires.

Plus légère, aidée par sa géométrie de direction et sa roue de 16 pouces, la Ninja affiche une agilité infiniment supérieure. La 900 se place sans difficulté en entrée de virage lent, puis accepte quelques corrections en plein vol sans qu'il soit nécessaire de déployer une force terrible. De plus, avec son pneu avant d'origine, la 900 réagit très bien aux freinages sur l'angle, même énergiques, ce qui permet des prises de trajectoires très vives. Saine et amusante dans les portions lentes, la Ninja fait également preuve d'une remarquable stabilité à haute voire très haute vitesse. Sa tenue de cap est en effet irréprochable en quelques occasions que ce soit, même sur mauvais revêtement où les suspensions, tarées très raides, sont violemment sollicitées. Revers de la médaille, le confort sur route défoncée est franchement médiocre.

La Turbo, avec des suspensions plus souples, offre un confort toujours acceptable, tandis que la 1100 ZX, pour laquelle de nouveaux réglages de suspensions ont été définis, gratifie désormais d'un moelleux que nous ne lui soupçonnions pas.

Un mot enfin sur le freinage, toujours très efficace sur les 750 T et 1100 ZX et franchement excellent sur la Ninja.

Ça déménage !

C'est évident nous sommes en présence de motos particulièrement rapides. Le temps nous a manqué pour réaliser nos habituelles mesures à Monthléry, aussi par curiosité nous avons emmené notre radar au cours de notre balade.

Et voici les chiffres que nous avons mesurés
Z 750 Turbo : 233, 235 km/h ; ZX 1100 : 234 km/h

900 Ninja : 239, 246 km/h.

Ces chiffres ont été relevés sur une base qui n'est pas notre base habituelle, alors qu'un fort vent favorable soufflait. Il s'agit donc de données qui n'ont de valeur que comparative l'une par rapport à l'autre. Elles donnent de toute façon une idée pas très éloignée de ce valent ces trois motos et dans quelle hiérarchie elles se situent. Si la Ninja se détache de quelques km/h, la 750 Turbo et la 1100 ZX s'avèrent en définitive très proches.

Là où l'on enregistre des différences bien plus nettes, c'est au niveau des reprises. Sur

le dernier rapport à 60 km/h, la 1100 qui répond aussitôt à la poignée de gaz file sous le nez de la Ninja qui réagit plus mollement et avec un temps de retard tandis que la Turbo est carrément plantée sur place. A 90 km/h le schéma est à peu près identique sauf que la Ninja est un peu moins loin. La 1100 continue de détalier à 110 km/h, refait le coup à 130 km/h, mais plus on grimpe en vitesse et plus la Ninja se colle dans sa roue alors que la Turbo pointe le bout de son carénage. A 140 la Turbo frappe un grand coup et dépose tout le monde. En quelques secondes elle est à 230 compteur.

La consommation de ces trois machines demeure toujours dans des limites tout à fait raisonnables. A l'exception de la Turbo qui peut, lorsqu'on l'exploite à fond (mais où, quand et comment ? Sinon une fois de temps en temps sur circuit), peut réclamer ses 13 litres au cent. C'est l'extrême, car en roulant entre 140 et 160 de croisière la 750 Turbo consomme un peu moins de 7 litres (6,6 - 6,8 précisément) de quoi faire 260 kilomètres avec un plein. Avec son moteur pointu que l'on est obligé de conduire dans les tours, la Ninja avoue un appétit voisin, qui se situe au dessous des 7 litres, au cent sur route, ce qui offre une autonomie de 310 kilomètres avec le gros réservoir de 22 litres. La plus grosse mais aussi la plus sobre, la ZX 1100 qui avoue un appétit d'oiseau : 6 litres lui suffisent pour parcourir 100 kilomètres à allure rapide, ce qui laisse 330 km d'autonomie.

En conclusion :

Avec trois modèles très proches au sein de la même gamme, Kawasaki aurait fort bien pu se retrouver dans une situation aussi embarrassante pour lui que pour ses acheteurs. Mais en réalité, s'il est permis de leur trouver quelque air de famille, les 900 Ninja, 1100 ZX et 750 Turbo révèlent à l'usage des tempéraments bien distincts. La dernière née, la plus moderne, la Ninja est sans doute la plus sportive. Très rapide, dotée d'une partie-cycle remarquablement saine, elle a choisi l'efficacité quitte à sacrifier, un peu trop à notre goût, confort et agrément d'utilisation sur route. La 1100 ZX née grande sportive, a dû reconsidérer son rôle. Ninja oblige. Elle s'est donc reconvertie à moindre frais, en grande routière rapide, performante et saine avec un certain bonheur. Quant à la 750 Turbo, elle fait partie de ces engins qui ne rentrent dans aucun moule. Moto sans compromis elle séduit par sa forte personnalité et son côté jusqu'au boutiste. Pas polyvalente, parfois peu utilisable, elle offre en revanche des sensations qu'elle est la seule à proposer. Une marginale dans toute sa splendeur.

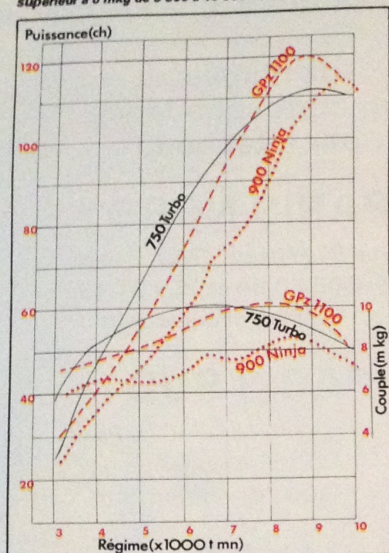
Suite page 24

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Modèle	X 900 NINJA	ZX 1100	Z 750 TURBO
Prix (clefs en mains)	39 985 F	40 438 F	41 702 F
Coloris :	rouge ou bleu	bleu et gris	rouge et noir
Garantie :	1 an pièces et M.O., kilométrage illimité		
Importateur	KMF, rue Claude Bernard, Z.A., 78310 Coignères. Tél. : (3) 051.61.86		
Précédents essais	MJ 634 et 654	MJ 599	MJ 632, 603 et 604

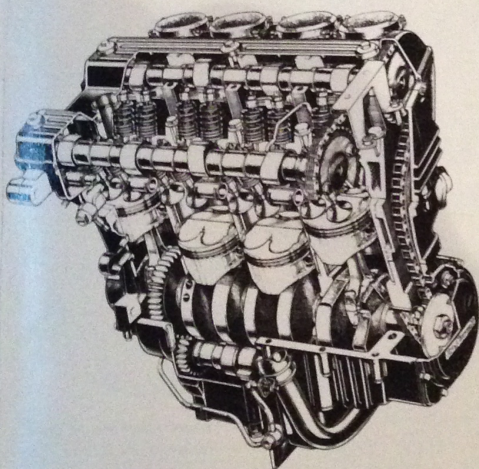
Seule différence entre l'instrumentation de la 100 ZX et de la 750 Turbo, le témoin de pression du turbo-compresseur logé au-dessus du compte-tours. La Ninja possède un tableau de bord où prennent place quatre cadrans, compteur, compte-tours, jauge à essence et température d'eau. A noter le maître cylindre de l'embrayage hydraulique.

Ce graphique des courbes de puissance et de couple des trois machines donne une idée assez fidèle du comportement des moteurs. Si le Ninja est bien le plus pointu et le 1100 le plus puissant, le 750 Turbo dispose d'un couple supérieur à 8 mkg de 3 800 à 10 000 tr/mn.



PUISSANCE : GPZ 1100 : 120 ch / 8 750 tr / mn
Z750 Turbo : 112 ch / 9 000 tr / mn
900 Ninja : 115 ch / 9 500 tr / mn

COUPLE : GPZ 1100 : 10,2 à 8 000
Z750 Turbo : 10,1 à 6 500
900 Ninja : 8,7 à 8 500



Le 4 cylindres de la Ninja se singularise par sa culasse à 4 soupapes par cylindre, son refroidissement liquide et son balancier anti-vibrations. Celui-ci est placé sous le vilebrequin et est entraîné par le pignon de transmission primaire. Le vilebrequin monobloc tourne sur cinq paliers lisses, et les bielles sont bien sûr à chapeaux. A noter la chaîne de distribution située à l'extrémité du moteur.

La Ninja, la plus sportive du lot fait montre d'une efficacité stupéfiante en circuit, les chronos de P.E. Samin au Mans en sont la preuve. Sur route en revanche son moteur pointu et ses suspensions très raides apparaissent comme deux défauts importants.

La ZX 1100 s'est muée en GT grâce à quelques modifications de détail.

La 750 Turbo demeure une moto à part, incomparable au point de vue des sensations de conduite.





La Ninja, la sportive.



La 1100 ZX la plus GT



La 750 Turbo, la moto à part.

ZX 900 NINJA	ZX 1100	Z 750 TURBO
NOUS AVONS AIME		
Les performances la stabilité Le freinage La maniabilité	Les performances La stabilité Le confort amélioré La sobriété	Les performances Les sensations uniques La stabilité La réussite technique
NOUS AVONS MOINS AIME		
Le caractère sportif exclusif Le confort spartiate Le moteur creux à bas régime	La raideur de l'AV Le poids élevé Les vibrations	La raideur de l'AV La mollesse à bas régime Le confort moyen

japa

le cuir

PRIX DE FABRIQUE STOCK PERMANENT

aux magasins
par correspondance
par téléphone

PARIS NORD

18, rue Baudelique - 75018 Paris
Tél. : 606.60.84 et 259.21.13
Métro Simplon et Jules Joffrin

PARIS SUD

262, rue Lecourbe - 75015 Paris
Tél. : 554.85.87
Métro Convention

LYON

9, rue Confort - 69002 Lyon
Tél. : 837.31.80
Métro Bellecour

Fly Vieilli

Matière : Mouton

Coloris : Vieilli

Particularités :

- Quatre poches sur le devant ;
- Bord côte en laine mélangée en bas des manches et du blouson
- Une poche intérieure ;
- Deux pattes d'épaule ;

TAILLES : 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52

CARRURES : 37 38 40 42 44 46 48 50 52 54

MANCHES : 61 61 62 63 64 65 66 66 67 67

CATALOGUE GRATUIT adresser : 18, rue Baudelique - 75018 Paris

NOM PRENOM
RUE N°
CODE VILLE M.J.661

BON DE COMMANDE adresser : 18, rue Baudelique - 75018 Paris
CONTRE-REMBOURSEMENT + PORT

MODELE	PRIX	TAILLE	COULEUR	QUANTITE	TOTAL
Fly Vieilli	600 F TTC		VIEILLI		

NOM PRENOM
RUE N°
CODE VILLE M.J.661

Prix valable jusqu'au 31/08/84