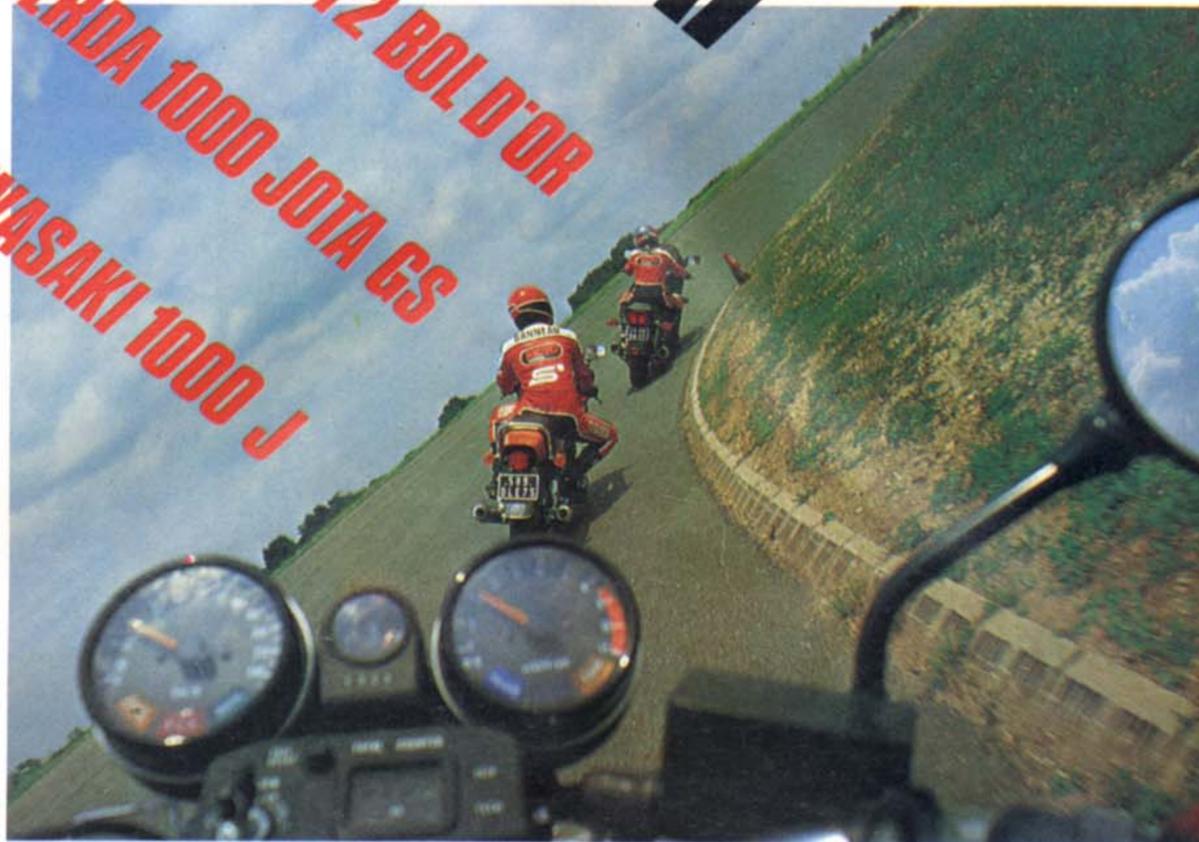


ESSAI

HONDA 900 F2 BOL D'OR
LAVERDA 1000 JOTA GS
KAWASAKI 1000 J



Il était une fois, bref y f'sait beau et quelques 1000 récentes ne nous étaient pas encore passées entre les mains. Alors on s'est dit comme ça qu'une petite balade, pas un comparatif, juste un petit tour ensemble, ça ferait pas de mal par les temps qui courent. Alors voilà, c'est nous que v'la. Avec elles trois.

PCHIIII
LES BATADES
SUR LE GRILL

	J'AI AIME	J'AI MOINS AIME
KAWASAKI	— l'homogénéité — la parfaite bivalence sport-tourisme et confort-tenu de route — la maniabilité	— l'apparence banale
HONDA	— les qualités routières en gros progrès	— la tromperie sur l'appellation « GT » (moteur creux, carénage...)
LAVERDA	— LA Laverda (pour ceux qui aiment !)	— La tromperie sur l'appellation « sport » — les vibrations — la dureté générale

Elles trois, ce sont donc trois 1000. Après avoir représenté un sommet, un aboutissement dans une carrière motocycliste, les 1000 sont aujourd'hui devenues des bâtarde : dans cette catégorie coincée entre d'agiles 750 et de surpuissantes motos de prestige, les nouveautés apparaissent désormais dans la quasi-indifférence générale, on considère ne plus rien avoir à attendre de cette série de 750 empâtées ou de 1100 anémiées.

Quelques nouveautés, ou replâtrages, s'y présentent cependant encore : chez **Honda**, la Bol d'Or est enfin considérée comme ayant sa carrière sportive derrière elle, coiffée pour cet usage par la 1100 R, et elle tente avec sa

version F2 une reconversion vers le Grand Tourisme qui a si bien réussi à la CBX ProLink (entre autres), carénage du même métal, freins du même tonneau, sont les innovations les plus marquantes. Chez **Laverda** se présente la Jota. Et la Jota, c'est ça (autant en finir tout de suite avec ce calembour grotesque qui a fait se torturer des générations de Motojournalistes) : une 1000 normale, avec un carénage sport et la traditionnelle peinture orange des Laverda « usine ». En kit sont disponibles tous les éléments de la légende italienne, arbres à cames, notamment.

La plus chamboulée dans le tas, c'est la **Kawasaki** : sous des apparences trop proches, cette 1000 J n'a en effet plus grand chose à voir avec les Z 1000, 1000 MK2 ou Z2R qui l'ont précédée, il s'agit avec la 1100A et la GPZ d'une toute nouvelle gamme entièrement (mais discrètement) remodelée.

Une sportive assagie, une pure et dure, et une énigme à priori pas très bien située sur le marché constituaient donc notre trio de choc pour cet essai, qui dès le départ, ne prenait en aucune façon l'aspect d'un comparatif : tout juste la confrontation de trois conceptions de la 1000 en 1981.

LES SURPRISES DU CIRCUIT

Pour tester l'efficacité réelle d'une moto, rien de tel que le circuit : il ne reproduit évidemment pas les conditions de la route, mais il permet de cristalliser atouts et faiblesses pures, hors des éléments parfois perturbateurs de la route.

La **Honda**, bien que ce ne soit plus sa vocation, y est honnête : ses pneus d'origine sont tout à fait corrects, c'est désormais souvent le cas des pneus japonais qui n'ont plus de progrès sensibles à faire que sur le mouillé (où, là, ça glisse encore pas mal !). La garde au sol est généreuse, la tenue de route très acceptable, et les freins bien que sensibles à l'échauffement sont bien meilleurs qu'auparavant, tant en puissance qu'en agrément. Le moteur va, seule la boîte renâcle parfois contre des passages à la volée.

La **Laverda**, encore naguère en Promosports, déçoit dans sa version de série : la fourche dure présente au moins l'avantage de ne pas trop plonger au freinage, mais le sélecteur a une course trop longue, la sélection fait la mauvaise tête, l'embrayage amène vite à la crampe, et le levier de frein trop éloigné de la poignée défavorise la précision du freinage, freinage dont la puissance est devenue aujourd'hui toute relative. Chaussée en Pirelli Phantom, nos pneus de série préférés actuellement, la Jota est à son avantage et on parvient à râper l'alu du carter d'alternateur. Néanmoins, son moteur paresseux est un gros handicap, les sorties de virages sont laborieuses et les trois grosses gamelles ont du mal à se relancer dans les bouts droits.

La plus efficace dans ces conditions s'avère être évidemment la **Kawasaki**, petit miracle roulant, si confortable sur route et si efficace sur piste : freinage, tenue de route, garde au sol sont au meilleur niveau, et la fourche pourtant souple ne plonge que modérément au freinage. Tout juste peut-on noter de légers flottements de direction à haute vitesse et de petits pompages de l'arrière, bien au-delà des conditions normales d'utilisation. Les pneus, des Michelin M45, étaient parfaitement à la hauteur, supérieurs même aux Pirelli dans le domaine de l'adhérence en ligne droite sur le mouillé. Quant au moteur, on dédaigne ici sa souplesse pour ses performances, étonnantes... et efficaces !





Honda : la force du destin

Le papa de la Bol d'Or avait donc décrété que fille serait une sportive comme d'autres sont de naissance médecin ou avocat. Mais la belle s'essouffant dans l'escalade, on lui a fait changer la filière en cours d'études : tu seras GT. Papa avait les moyens, il a refait une garde-robe à la miss, on n'y a vu que du feu : en gris perle et crème, elle est superbe, tout élégance et sobriété, un choix de couleurs qui affirme parfaitement sa nouvelle orientation. Aussi disponible en rouge et blanc, elle tente alors de rameuter ses anciens amoureux, mais ça c'est moins bien : personne ne doit être dupe, la F2 ne se veut plus sportive.

Une fois en selle (elle est assez haute), on pourrait encore y croire : le moteur a conservé le caractère (ou la marque de caractère ?) de la B.O., avec une inertie très faible qui fait que l'aiguille balaie le compte-tours au moindre coup de gaz. Le guidon a été relevé, et la position de conduite, derrière le grand et beau carénage, n'incite du coup plus guère à l'attaque. On commence par la ville, où la souplesse du moteur et la relative maniabilité sont appréciées à leur juste valeur ; le moteur est toujours aussi creux, ne renvoyant aucune sensation, et l'on se retrouve toujours aussi facilement à 140 sans s'en rendre compte entre deux feux rouges, ce qui est d'un intérêt discutable.

Une fois sorti de la ville on commence à se faire une opinion : la nouvelle fourche est à la hauteur des toutes meilleures et place le confort à un niveau très honnête par sa seule présence, alors que les suspensions arrière s'avèrent par opposition assez démodées : elles font proprement leur boulot, sans plus, mais le contraste n'est pas à leur avantage, c'est tout. La selle de son côté est peut-être un poil ferme (surtout pour le passager d'ailleurs), mais l'élément d'inconfort le plus flagrant se révèle être le... carénage : eh oui, comme sur la 1100R, comme sur la CBX Prolink, le bas est très bien (sauf pour les plus de 1,85 m, qui ont du mal à caser leurs genoux) mais le haut est loupé : impossible de rouler visière ouverte en ville, et sur route l'air est dévié en plein sur la tête, faisant vibrer les casques les mieux constitués (Momo dit même qu'il a l'impression qu'un métro lui traverse la tête, merci Aspro !). Ajoutez à cela des mains assez mal protégées (à l'inverse des jambes), et vous aurez une idée de la chose. Dommage, ce carénage est plutôt esthétique, bien réalisé, bien fixé, mais vraiment, qu'il soit le principal facteur d'inconfort, c'est trop pour un équipement de ce genre.

Tu es née sportive, GT jamais ne sera

En tout cas, le gros progrès sur la Bol d'Or, c'est la tenue de route : la première version MJ 414 ne se révélait que sur circuit, et une fois finement réglée, alors que la version 1980 (MJ471) marquait déjà un net progrès mais n'appréciait réellement que les grandes courbes sans improvisation, la 900 F2 se satisfait de tous les types de route. Dire qu'elle brille et enthousiasme, peut-être pas, mais au moins elle accepte tout, dans un compromis confort-tenue de route enfin arrivé au niveau moyen de la concurrence. On sent encore nettement la prédominance du poids sur l'avant, qui alourdit sensiblement la direction, mais ce n'est rien en comparaison des premières versions : la tenue de cap est devenue tout à fait bonne, on emmène vraiment la moto où l'on veut (ce n'était pas toujours le cas avant...), bref les qualités routières sont à la hauteur, épaulées par un freinage en net progrès. Le frein arrière accepte désormais d'être actionné, sans plus de risque de blocage au premier effleurement, et surtout le frein avant a acquis de la puissance et de la douceur : c'est encore loin d'un Suzuki, mais cela tient probablement en grande partie au positionnement du levier, articulé trop près de la poignée et sur lequel la poigne ne dispose que d'un bras de levier limité. Le mal est chronique chez Honda, et a toujours gâché le plaisir de freiner sur ces machines : on est obligé pour « freiner » agréablement (c'est-à-dire à la fois fort et précisément) de poser la main au bout de la poignée pour retrouver une prise habituelle. Et, là, l'embout de guidon, fixe, ne facilite pas les choses. En tout cas, donc, net et agréable progrès dans le comportement routier.

Là où ça coince franchement, c'est côté moteur : déjà sur une sportive, on le trouvait puissant mais creux et insipide, alors là, ça se gâte : sur une moto qui se dit grande routière, être obligé de descendre une vitesse, sinon deux, pour un dépassement, c'est fâcheux ; d'autant que la boîte n'est pas irréprochable, assez dure et parfois imprécise. Souple-mou, ce moulin est à coup sûr le moteur actuel qui mérite le plus le qualificatif de « linéaire » : la poussée, de 1500 à 9000 tours, ne connaît aucune discontinuité, aucune bosse ; on ne peut même pas dire qu'il soit pointu : plus on monte, plus il y a de chevaux, d'accord, mais ce n'est même pas le vrai moulin sportif qui vous fait des impressions tout en haut, façon twin 2 temps : il reste d'un bout à l'autre aussi neutre et inexpressif. On le cravache, il

Nos trois belles sur le pont-canal de Briare, une curiosité architecturale méconnue, pas trop loin de Paris.



Petite halte sur les hauteurs de Sancerre : qu'est-ce qu'il faisait chaud, et qu'est-ce qu'on avait soif !



DUO

Des 1000, ça doit pouvoir faire du duo. Ça doit. En fait, la Honda se révèle assez peu adaptée à la chose : par son moteur bien sûr, peu coopératif, mais aussi par son absence de barre de maintien pourtant indispensable sur des motos de cette puissance. La Kawasaki est un peu mieux lotie : bon arceau derrière la selle, moteur toujours aussi sympa, dommage que les repose-pieds fourmillent désagréablement (comme sur la Honda d'ailleurs) et que la selle glissante amène souvent le passager à s'affaler sur le dos du pilote : il y a du progrès sur les vraies selles à deux étages (type 750 Kawa première série), mais c'est loin d'être encore ça. Quant à la Laverda, souriez bonnes gens, mais c'est quelque chose comme une révélation : la passager est plutôt bien installé sur le faux dossier (il y a au moins un peu plus de rembourrage que pour le pilote !), et les vibrations démoniaques ressenties dans le guidon par celui-ci sont évidemment absentes du catalogue des impressions du passager. L'arceau est bien placé, bref il faudrait juste quelques... suspensions...

répond, mais sans joie. Or, déjà sur une sportive, un moteur puissant mais triste, c'est... triste, alors sur une GT, il a tout faux. Avec pas mal de fourmillements en prime, et une boîte, je l'ai dit, pas toujours compréhensive.

Momo, qui avait tant aimé la Laverda 1976, a été déçu par la Jota : les Japonais entre-temps ont fait d'énormes progrès sur la qualité routière, tenue de route et freinage, et le gros trois-pattes s'est parallèlement assagi.

Bruno et la Honda, mariage de raison plus que de passion, sur circuit tout au moins : la F2 n'est plus une sportive, mais n'est pas pour autant devenue une vraie GT.

La plus efficace n'est pas celle qu'on pense : la Kawasaki, confortable et aimant la balade, change de visage sitôt qu'on approche de la Châtre ou de Magny-Cours. La vraie polyvalence, c'est ça.

Laverda : attention, on peut finir par l'aimer ?

Ah, la Laverda : toute une institution ! Honnêtement, c'est la seule moto du marché sur laquelle nous, qui traînons nos fonds de culotte sur à peu près tout ce qui a deux roues, avons encore des problèmes d'accoutumance lors de chaque essai. Ah si ! la Béhème aussi. Mais la Laverda, c'est un rite, une initiation. Une anglaise, c'est différent d'une japonaise, mais au moins ses avantages apparaissent dès les premiers tours de roues, et ça compense la mauvaise impression : le coup de pied à bas régimes, la position de conduite, etc. Une italienne, même chose : ça déroute, mais l'esprit est divertissant par l'évidence des points favorables, caractère du moteur, franchise et fidélité des réactions par exemple.

Une Laverda, ça va plus loin : non seulement elle déroute (ne serait-ce que par ses commandes inversées), mais en plus elle ne fait aucune concession à la séduction, choisissez-la, et elle se révélera plus tard... ou ne se révélera pas : il faut lui signer un chèque en blanc. Et d'un montant coquet, le chèque ! Acheter une Laverda, c'est prendre un risque, celui de ne pas s'y faire. Câr, pas d'illusions, ce n'est pas elle qui se fera, c'est comme une paire de Weston : les suspensions s'adouciront, peut-être, le moteur se libérera, certainement, mais n'y comptez pas avant 15 ou 20 000 kilomètres. D'ici là... D'ici là, il faudra accepter en silence bien des brimades de sa part, qu'il ne sert à rien d'énumérer ici : une Laverda, c'est à prendre ou à laisser, comme une Morini.

Pour les cartésiens, ceux qui ne jurent que par l'objectivité (et en matière de moto, c'est risqué), quelques impressions de conduite quand même. Rassurez-vous, la Laverda reste fidèle à tout le vocabulaire et toutes les expressions inventés rien que pour elle depuis sa naissance : « monolithique », « pure et dure », « marteau-pilon », « bombardier lourd en rase-mottes », « orange mécanique », « panzer spétzial », jamais aucune moto n'a réuni autant de qualificatifs sur son dos, et, objectivement, elle les mérite encore. En cinq ans, son moteur s'est semblé-t-il nettement calmé : la poignée de gaz à tirage très long et les carburateurs de relativement faible calibre ne sont bien sûr pas pour rien dans cette impression (que donnent nombre d'autres italiennes d'ailleurs), mais le moteur a apparemment perdu de la vigueur. Celui de notre essai était pourtant la version GS (à grosses soupapes), mais sans que son rôle ne soit insuffisant soit complètement responsable, on peut dire sans grand risque que ce moteur s'est sensiblement apaisé, et la Jota se retrouve du coup parfaitement opposée à la F2 : un moteur-perchero dans une partie-cycliste sportive.





Gris et crème sont particulièrement seyants. Honda en a aussi fait profiter récemment ses modèles trails. Le guidon a été relevé, et les freins sont les nouveaux Honda, à deux pistons côte à côte.

Luxeux, bien construit, et bien monté, le carénage Honda pourrait mieux protéger les mains et surtout mériterait une bulle mieux dessinée. Sinon, les rétros sont parfaits, les vide-poches (des chaussettes pressionnés au carénage) sont pratiques, et le tableau de bord, avec montre et voltmètre, est agréable. Le bouchon de réservoir, baveur, demeure la bizarre trappe Honda, et la valve unique de la fourche s'adapte désormais aux embouts de stations-service. L'antivol de direction est à la clé de contact, et une molette dans le carénage règle la hauteur du faisceau de phare.

Toujours aussi massive, la Jota adopte les couleurs « officielles » Laverda. La Jota trompe son monde habilement : c'est une fausse monoplace, le faux dossier n'est qu'un rembourrage supplémentaire, petit cadeau (non négligeable !) au passager.

Le carénage Laverda a le format course : il sert de saute-vent et protège le buste, pas les mains ni les genoux. Assez mal fixé, il laisse sa bulle osciller avec une forte amplitude, et les rétros qui y sont fixés ne vous renvoient vos arrières qu'une fois au feu rouge. De toutes façons, trop lâches sur leurs rotules, ils se rabattent au-dessus de 120 km/h...

On notera les deux robinets de réservoir, le troussseau de quatre clés (contact, antivol, selle et direction) et la commande hydraulique d'embrayage. Le bouchon de réservoir est articulé, merci, mais sa mise à l'air chichement calculée conduit à des défauts d'alimentation quand le réservoir se vide.

Trop sobre et cachant son jeu, la 1000 J ressemble fortement à la 750. Les amortisseurs sont réglables en roulant, c'est très pratique pour ceux qui ont le fessier fin et délicat.

Sur la Kawasaki, le tableau de bord est déporté sur l'avant et la potence de guidon sur l'arrière, d'où cet aspect très personnel. Antivol à la clé de contact, nouveaux commodos (qui n'apportent pas grand-chose), pas de starter au guidon (contrairement aux deux autres), retour de compteur journalier par bouton-pression, jauge à essence pas très précise, et un des bouchons de réservoir les plus intelligents, plat et articulé. Le réservoir lui-même est un poil large pour qu'on le serre bien.

Une vraie sportive, c'est raide (...)

La partie-cycle, pas de doute, elle est sportive. Enfin disons qu'elle a les caractères que l'on accorde traditionnellement aux sportives : suspensions raides, position course derrière un petit carénage, etc. Question efficacité, voyez le chapitre à part : pas plus qu'on ne fait un trail d'une routière en la chaussant de pneus à crampons, on ne fait un café-racer d'un scooter en lui mettant des slicks.

Pour revenir à des considérations plus objectives, regrettons en bloc la dureté générale des commandes, avec une mention spéciale pour l'embrayage et la poignée de gaz à tirage « plus d'un tiers de tour » qui font de la moindre traversée de village un calvaire. Dommage car la maniabilité est tout à fait correcte, la position ne choque pas excessivement (la selle est haute, mais on se sent moins perché que sur la 1200, par exemple) et les vibrations demeurent acceptables aux régimes citadins usuels.

Sur route, le régime critique est à 5 000 t/mn : c'est là que les vibrations deviennent franchement intolérables, ressenties en majeure partie dans le guidon (selle et repose-pieds sont comparativement privilégiés), et au rythme de ces trépidations, on se repasse en souriant tous les qualificatifs habituels des Laverda. Le sélecteur est dur, sa course est trop longue, la sélection n'est pas toujours précise, et le tenue de route raide n'est pas pour autant rigide (la roue arrière notamment prend parfois quelques libertés, et les

FICHES TECHNIQUES			
Marque	HONDA	LAVERDA	KAWASAKI
Modèle	900 F2 « Bol d'Or »	1000 Jota GS	1000 J
Prix TTC	28 400 francs	33 000 francs	25 900 francs
Prix clés en mains	28 980 francs	—	26 425 francs
Coloris	Rouge et blanc, ou gris et crème	Orange	Gris ou rouge
Commercialisation	juin 1981	en cours	printemps 81
Garantie	1 an pièces et M.O., km illimité	—	1 an pièces et M.O., km illimité
Précédent essai	(Bol d'Or) M.J. N° 380, 414, 430, 471	—	M.J. N° 499
Importateur	Honda France, P.A. Paris-Est - La Madeleine BP 46 - 77312 Marne-la-Vallée Cedex 2. Tél. : 005.90.12.	C.G.C.I.M., 17, rue du Débarcadère 75017 Paris. Tél. : 574.84.80.	Kawasaki Motors France, rue Claude-Bernard, Z.-A. Maurspas 78310 Coignières. Tél. : 051.61.86.
MOTEUR			
Type	4 cylindres, 4 T, transversal, refroidi par air	3 cylindres, 4 T, transversal, refroidi par air	4 cylindres, 4 T, transversal, refroidi par air
Embiellage	vilebrequin monobloc monté sur cinq paliers lisses, bielles à chapeaux	vilebrequin monobloc calé à 180°, monté sur paliers lisses, bielles à chapeaux	vilebrequin assemblée monté sur 6 roulements, bielles monobloc
Distribution	2 ACT entraînés par chaîne Hy-Vo à tension non automatique ; 4 soupapes par cylindre, réglage de jeu par pastilles d'épaisseur	2 ACT entraînés par chaîne à tension non automatique, 2 soupapes par cylindre, réglage de jeu par pastilles d'épaisseur	2 ACT entraînés par chaîne Hy-Vo, tendeur de chaîne automatique, 2 soupapes par cylindre, réglage de jeu par pastilles d'épaisseur
Alésage x course	64,5 x 69 mm	75 x 74 mm	69,4 x 66 mm
Cylindrée	901 cm ³	980,76 cm ³	998 cm ³
Rapport volumétrique	8,8 à 1	9 à 1	9,2 à 1
Puissance maxi/régime	95 ch DIN/9 000 tr/mn	80 ch DIN/7 250 tr/mn	102 ch DIN/8 500 tr/mn
Couple maxi/régime	7,9 mkg DIN/8 000 tr/mn	8,75 mkg DIN/5 000 tr/mn	9 mkg/7 500 tr/mn
Alimentation	4 Keihin à dépression Ø 32	3 Dell'Orto Ø 32 à pompes de reprise	4 Mikuni Ø 34 à dépression
Lubrification	Carter humide, double pompe trochoïde, radiateur d'huile	carter humide, pompe trochoïde, radiateur d'huile	carter humide, pompe à engrenages
ELECTRICITE			
Démarrage	électrique seulement	électrique seulement	électrique seulement
Allumage	électronique	électronique	électronique
Générateur	alternateur 260 W, batterie 12 V 14 Ah	alternateur 245 W, batterie 12 V 34 Ah	alternateur 280 W, batterie 12 V
Eclairage	H4 60/55 W	projecteur H4, 60/65 W	projecteur H4
TRANSMISSION			
Primaire	par chaîne HY-Vo entraînant un arbre intermédiaire relié à la boîte par engrenage à taille droite, rapport 2,041	par chaîne triplex, rapport 2,04	par pignons à taille droite, rapport 1,73 à 1
Embrayage	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile, à commande hydraulique	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports, sélecteur au pied droit	5 rapports
1 ^{er}	vit. th. à 9 000 tr/mn 2,533 39,5 % 84 km/h	vit. th. à 7 250 tr/mn 2,857 35 % 72 km/h	vit. th. à 8 500 tr/mn 2,64 34 % 86,3 km/h
2 ^e	1,789 56 % 119 km/h	1,883 53,1 % 109 km/h	1,83 56,8 % 124,5 km/h
3 ^e	1,391 72 % 153 km/h	1,374 72,8 % 149 km/h	1,43 72,7 % 169,4 km/h
4 ^e	1,160 86 % 182 km/h	1,173 85,3 % 175 km/h	1,17 88 % 194,9 km/h
5 ^e	1,000 100 % 212 km/h	1,000 100 % 206 km/h	1,04 100 % 219,2 km/h
Secondaire	par chaîne à joints toriques, au pas de 15,9 mm rapport 2,588	par chaîne à joints toriques, au pas de 19 mm rapport 2,125	par chaîne à joints toriques, au pas de 19 mm rapport 2,733 à 1
PARTIE CYCLE			
Cadre	double berceau tubulaire continu 115 mm/62°30'	double berceau tubulaire continu N.I.	double berceau tubulaire continu 99 mm/62°30'
Chasse/angle col.	AV : fourche hydraulique à assistance d'air, débattement 160 mm	AV : fourche hydraulique Marzocchi	AV : fourche télehydraulique à assistance d'air, débattement 160 mm
Suspensions	AR : combinés ressorts/amortisseurs, 2 x 3 réglages d'amortissement, 5 réglages tension des ressorts, débattement 110 mm	AR : combinés ressorts-amortisseurs Marzocchi à assistance d'air	AR : combinés ressorts/amortisseurs à 7 réglages de pré-tension ressorts, 5 réglages d'amortissement
Freins	AV : double disque à étriers deux pistons AR : simple disque étrier deux pistons	AV : 2 disques Brembo, étriers double pistons AR : simple disque Brembo, étriers double pistons	AV : double disque Ø 236 mm étriers simple piston AR : simple disque, étrier double pistons
Roues	Comstar en alliage léger	en alliage léger	en alliage léger
Pneus	AV : 3,25 V 19 tubeless AR : 4,00 V 18 tubeless	AV : 4,10 x 18 AR : 4,25/85 x 18	AV : 3,25 V 19 4 PR tubeless AR : 4,25 V 18 4 PR Tubeless
DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES			
Empattement	1 515 mm	1 470 mm	1 520 mm
Hauteur de selle	815 mm	N.I.	810 mm
Contenance réservoir	16 + 4 litres	20 litres	17 + 4 litres
Poids à sec	243 kg	247 kg	230 kg

amorces de guidonnage ne sont pas exceptionnelles). Quant au freinage, il ne faut pas avoir peur de tirer sur le levier, et ça tombe bien : la poignée, au repos, paraît inaccessible à ceux qui chaussent moins de 12 1/2

(en gants), toute occasion de la rapprocher est la bienvenue. Bref, moteur paresseux et efficacité discutable, le salut vient d'une personnalité exceptionnelle ; mais là c'est à vous de juger. →

Kawasaki : l'homogénéité au superlatif

La 1000 J, on se demandait bien quoi en faire avant l'essai : dans la gamme, la 1100 GP joue le rôle de la sportive, la 1100 a le rôle de la GT, et toutes deux sont parfaites dans la peau de leurs personnages respectifs. Alors où allait-on pouvoir caser cette J, à l'esthétique banale à force d'être sobre ? C'est sûr, sa ligne ne joue pas pour elle, surtout en gris (le rouge est un poil plus vivant) : on croit avoir affaire à la 750, on passe son chemin. On a tort : pour qui aime la 750 et se demande ce que peut apporter de plus une 1000, il faut lire la suite : ce sera rapide, elle a (presque) tout pour elle. Un moteur d'abord : à part quelques à-coups de transmission en bas, il y a de la souplesse à revendre, une bonne dose de couple (on reprend franchement à 3 000 t/mn), et des chevaux partout qui en font le 1000 le plus réussi de la production actuelle, bien épaulé par une boîte sans problèmes, excepté un sélecteur mal dessiné qui fait qu'on n'appuie pas toujours sur sa crosse lors des rétrogradages mais sur un coude intermédiaire. Ajoutez-y des vibrations en très net recul sur la tradition Kawasaki (comme pour les 1100, d'ailleurs), tout en sauvegardant un caractère sympathique, et vous aurez la nouvelle référence de la catégorie.

Côté partie-cycle, le tableau est tout aussi séduisant : vous prenez la 750, référence de légèreté et de précision, vous lui ajoutez le confort, le compte est bon et c'est vrai. La direction est légère (avec même une petite tendance à flotter à haute vitesse), la moto est parfaitement neutre et précise, s'inscrit sans effort ni réaction dans tous les types de virages ou courbes, tout va bien. Les suspensions sont elles aussi une franche réussite : moins fermes que sur la 750, elles sont tout aussi efficaces, pas même besoin de rechercher un compromis confort-tendue de route, la moto vous l'offre sur un plateau. On pourra tout juste relever quelques pompages de l'arrière, mais c'est vraiment pour chipoter : joli pied de nez à tous ces constructeurs qui veulent vous faire croire que c'est en mettant des molettes et des valves dans tous les coins qu'une moto aura de bonnes suspensions : ici, les réglages offerts, très simples à travailler, sont réellement des options solo-duo ou balade-attaque, pas des casse-têtes permanents. Puisse la leçon être entendue au Japon, comme d'ailleurs en Italie où sécheresse et précision sont confondues : à la suite de Suzuki avec ses GSX, Kawasaki démontre avec son nouveau haut de gamme qu'une sportive peut être nette ET confortable. Et quand en plus son moteur aime aussi se promener...

Trop discrète ?

Terminons-en avec ce cortège d'éloges en précisant que sur ce nouveau haut de gamme (1000J, 1100A et 1100 GP), les freins Kawasaki semblent s'être encore améliorés : la commande s'est en effet sensiblement adoucie, il ne manque plus maintenant qu'un poil de mordant pour rejoindre les Suzuki, mais attention, le match se situe à de tels sommets qu'il s'agit là vraiment de pinaillage : la 1000J rejoint au panthéon des grosses 4 cylindres ces deux autres grandes réussites que sont la 1100 GSX et la GP

PERFORMANCES

On se rappelle les chronos canon de la Bol d'Or ; mais on a aussi en tête la forte perte de vitesse causée par les nouveaux carénages Honda, tant sur la 1100R que sur la CBX. Et de fait, la 900 F2 déçoit en performances : pas plus de 194 km/h à Monthéry (196 à notre radar), avec pour circonstance atténuante la parfaite conservation de ce chiffre en position assise. Le compteur est particulièrement juste (il n'indique jamais plus de 200), et à part quelques tressautements de l'arrière, l'épreuve est surmontée sans encombre. Les accélérations sont elles aussi honnêtes, sans plus : 8"2 aux 200 mètres, 13" tout juste aux 400. La Laverda surprend : sur la route, elle donne l'impression d'un bon gros percheron, en fait elle arrache assez fermement : 8"3 aux 200 mètres, 13"1 aux 400, un poil moins bien que la Honda mais en toute tranquillité, sans patinage ou mise en travers incongrue. Une fois lancée sur l'anneau, elle nous a offert un vrai 200 chrono (200,2 pour être précis), le compteur indiquant 200/210, dans le martèlement sourd de ses 7500 t/mn : performances de bon aloi pour une Laverda de 4000 km, donc imparfaitement rodée, et réalisées dans une netteté de trajectoire tout à fait correcte ; avec quelques vibrations en moins et du débattement pour les roues, tout aurait été parfait.

Quant à la Kawasaki, surpris par les performances dont elle nous avait gratifiés sur route, nous avons voulu faire « péter le chrono », en employant les arguments déloyaux habituellement réservés à la concurrence (notamment l'ablation des rétroviseurs). Nous n'avons pas été déçus : carrément 213,3 km/h couché, sur un tour, et même 218 à notre radar en ligne droite. Tout cela se passe calmement, à 10 000 t/mn, le compteur selon le vent oscillant entre 220 et 240. En position assise, la Kawa a de beaux restes : 202,5, avec simplement quelques flottements de la direction, et les accélérations sont à la hauteur : moins de 7"5 aux 200 mètres, et 11"9 aux 400, pas trop mal pour une 1000 au demeurant si civilisée...

LES POIDS TOUS PLEINS FAITS

Sur la bascule, la Honda accuse 130 kg sur l'avant et 139 kg sur l'arrière, soit 269 kg en tout. La Kawasaki porte 117 kg sur l'avant et 133 kg sur l'arrière, soit 250 kg pour l'ensemble. La Laverda fait 255 kg, dont 118 devant et 137 derrière. Les contenances de réservoir sont voisines et ne faussent pas trop les comparaisons.

LES CONSOMMATIONS

Qui a dit que les gros cubes étaient gourmands ? On vérifie de plus en plus ces temps-ci qu'une grosse cylindrée sous-employée consomme moins qu'un petit cube sur lequel on tire. La moins raisonnable des trois est ici la Honda, qui nous a réclamé en moyenne 7,25 l/100 km, avec un maxi à 9 litres. La Kawasaki tient fermement la ligne à 7 litres/100 km, avec un maxi à 8 litres : c'est encore moins que les 650-750 de la marque pourtant réputées sobres, et avec des performances bien supérieures. Enfin, la Laverda tient une palme méritoire, avec une moyenne inférieure à 6,8 litres/100 km et un maxi à peine au-delà des 7,5 litres : les performances sont certes très inférieures à celles de la Kawa, mais pour une moto insuffisamment rodée (donc susceptible d'améliorations dans le domaine de la consommation), c'est déjà appréciable.

1100. Elle pousse peut-être un poil moins fort (c'est à vérifier, d'ailleurs), elle est, semble-t-il, un chouïa moins précise, mais en revanche elle se révèle sensiblement plus maniable et légère à emmener. Toutes les trois se retrouvant à la pointe quand il s'agit de satisfaire à la fois le touriste et le sportif : sans se forcer, elles passent avec aisance d'un rôle à l'autre, et y excellent également, la vraie polyvalence. Dommage que, par rapport aux deux « grosses », la 1000 J se signale par sa... discrétion, qui risque de détourner bien des acheteurs potentiels : une super-moto qui se cache, même le bouche à oreille ne parvient pas toujours à faire sa carrière, bien des Suzuki en ont fait l'amère expérience ces dernières années.

Deux appellations non contrôlées, pour une vraie réussite trop effacée

Ce comparatif qui n'en était pas un pourrait donc se résumer ainsi : l'ex-sportive reconverte, celle qui se donne des allures de sportive, et la vraie polyvalente sport-GT trop discrète pour séduire.

La Honda, ex-pur produit du circuit, a fait des efforts : freinage et tenue de route en ont bien profité, et le confort en passant y a gagné. Malheureusement le moteur, lui, n'a pas changé, et son caractère plat qui ne s'accordait déjà pas formidablement à la Bol d'Or ne s'accommode franchement plus de la sauce GT. Quant au carénage, plein de bonnes intentions, il ne permet, hélas, pas dans son exécution de rattraper le coup : on le tolère sur la CBX Prolink, qui a d'autres arguments et d'autres ambitions, on apprécie moins sur la 1100R et sur cette F2. Restent l'image de marque « Bol d'Or », tenace, et un styling séduisant, qui seront probablement les atouts commerciaux de ce modèle.

La Laverda, est-il besoin de la juger ? D'un point de vue purement objectif, rien ne la défend : la raideur, en 1981, ne fait plus la sportive, et le caractère italien, léger et primesautier, ne se retrouve que très modérément ici. Néanmoins, la Laverda se perpétue, elle a son carré de vieux fidèles, il n'est pas de mon devoir de les en dégoûter. Pour eux, une Laverda ça se mérite à petits feux, mais ne me demandez surtout pas ce qu'on est en droit d'en attendre, je serais bien incapable de répondre !...

Enfin, révélation de cet essai, la Kawasaki. Pour qui connaît et aime la 750, sans trop imaginer ce qu'on peut exiger de plus, la 1000 J fait la différence : c'est la 750, en à peine moins franc, mais en nettement plus puissant, avec les vibrations en moins et le confort en plus. Une des motos réussies de l'année, à qui il ne manque qu'un poil d'esbrouffe : plus GT que la Honda, plus efficace que la Laverda, elle risque de demeurer méconnue faute du tape-à-l'œil si nécessaire aujourd'hui à une carrière rondement menée : à nous de la faire connaître, la 400 GSX (entre autres) est déjà passée par là, et l'acheteur, heureusement, a su faire la différence, c'est rassurant.

Essai réalisé par Didier Ganneau, avec Eric Maurice et Bruno Fischer.
Photos : Jean-Pierre Boulmé.