

**FACE À
FACE À**

**1100
SUZUKI
KATANA**

**1100
HONDA R**

SYMPHONIE POUR 110 CHEVAUX

Cent dix chevaux à la roue arrière, toute frime dehors, les nouvelles 1100 de Honda et de Suzuki ont les dents longues. En attendant les Promosports où elles vont s'affronter en terrain de connaissance, nous avons pu faire quelques deux mille kilomètres à leur guidon. A première vue, ces deux machines sont différentes, voire opposées : à ma gauche la Honda CB 1100 R, une moto voyante, tape à l'œil, lourde d'aspect, imposante, exagérément peinte en bleu-blanc-rouge façon endurance. A ma droite la Suzuki 1100 GSX au design désormais célèbre, la tendance « Katana », dite également « lame de sabre ». Une moto aux lignes torturées mais néanmoins élégantes, dans sa robe gris métal. Les formes agressives et originales ont été intelligemment gommées par le choix de coloris très « bon chic, bon genre ». Quoiqu'il en soit, ces deux machines ne laissent personne indifférent, et les réactions engendrées par leur vue sont éminemment passionnelles. On aime, ou on n'aime pas.

D. Gautron. Avec E. Maurice Photos J.-P. Boulmé

Mais leur opposition ne s'arrête pas là. La position de conduite sur la Katana est volontairement sportive. Les repose-pieds sont très en arrière, les bracelets courts très en avant, le réservoir semble avoir été dessiné autour de vos jambes, vous voici en place pour l'attaque du siècle ! Le conducteur de la Honda est plus droit, la position étant mixte, sport/tourisme. Par ailleurs, les bracelets de la 1100 R sont à la fois réglables en ouverture et en inclinaison alors que ceux de la Katana sont plus simples.

Dans les deux cas les selles sont de véritables planches à pain. Très basse sur la Katana, moins sur la Honda elles sont irrémédiablement dures et inconfortables au possible. Suzuki innove avec une selle bicolore bleu/gris. Si le bleu résiste bien à l'usure des jours, le gris devient très vite aussi propre que l'antracite et son nettoyage n'est pas toujours évident. Sur la 1100 R, la place du passager est masquée par un

mini-dossier très « classe » qui se met et se retire à la vitesse de l'éclair. Succès assuré !

Songer au rapport prix/performance

Côté équipement, il ne faut pas perdre de vue que la Honda vaut 10 000 F de plus que la Katana, et il faut bien que cette somme rondelette se retrouve quelque part ! De fait, la finition est plus soignée sur la 1100 R qui fait franchement cossue : platines de repose-pieds, réservoir d'essence en aluminium, témoin de température d'huile, disques auto-ventilés... Alors que Suzuki a volontairement recherché le dépouillement sur la Katana : compteur et compte-tours réunis, starter sous la selle, pas de température d'huile... C'est étonnant de la part de Suzuki qui nous avait habitués au check-panel, ou au lecteur de vitesse. Cela dit, tout le nécessaire est présent et c'est là le principal ! Et dès qu'elle roule, la Katana tient la dragée haute à la Honda, et le rapport prix/perfor-





mance si cher à « 50 millions de consommateurs » semble tourner à son avantage. Les deux motos ont, là encore, un comportement routier différent. La Katana est une moto dure et raide qui fait penser aux meilleures productions italiennes. Il faut la jeter dans les virages avec son corps et l'on se surprend bien souvent à serrer fortement la machine avec les genoux pour l'amener sur une trajectoire très rapide. Cette opération est facilitée par une position parfaite des jambes autour d'un réservoir sorti tout droit des recherches d'un ergonomiste ! Chapeau pour cet ensemble selle/réservoir très séduisant. Par contre les bracelets ne facilitent pas la mise sur l'angle de cette moto « virile ». Momo qui est plutôt du genre « propre », déhanchait vers la fin du parcours, tout comme Angeliniadis sur le circuit de Dijon-Prenois. Ce qui facilitait la mise sur l'angle.

A l'opposé, la 1100 R se place d'une main, avec beaucoup plus de facilité. Sa maniabilité à grande vitesse est impressionnante et les courbes à 160/180 km/h se prennent très cool. Dans les entrées de grandes courbes, ou de petits virages, elle est très précise et fait totalement oublier son poids. Elle est par contre plus lente dans les enchaînements nerveux où il faut bien souvent s'aider de la poignée des gaz et l'accompagner. Elle semble toutefois manquer de motricité en sortie de virage lent, et cela malgré la présence de pneus Michelin d'excellente facture et montés d'origine. De plus, la direction engage légèrement à basse vitesse, mais on est loin des sensations désagréables ressenties sur certaines machines et cela reste très supportable.

Dans ces mêmes petits coins, la Katana — chaussée de pneus japonais de bonne qualité mais loin des Michelin — n'est guère plus à l'aise, avec une direction ferme et une raideur gênante, sans oublier les bracelets très étroits. La Suzuki est d'ailleurs beaucoup moins à l'aise que la Honda dans les demi-tours et les manœuvres de parking. Par contre dans les grandes courbes la Katana est très saine, mais dès que l'on dépasse 140/150 km/h quelques louvoiements désagréables font leur apparition. Étonnant de la part de Suzuki qui nous avait habitués à des tenues de route parfaites ! Est-ce dû à un manque de rigidité du cadre, aux pneus d'origine, ou est-ce plus simplement un problème d'aérodynamisme ? En ligne droite, la stabilité à très haute vitesse est excellente, comme pour la 1100 R d'ailleurs et dans ces conditions les stries de l'autoroute sont avalées avec une légère impression de flou seulement.

(Ça déménage !)

Côté moteur, nos deux machines ne font pas figure de parents pauvres : 229 km/h pour la Katana à 9 000 tr/mn, 231 km/h pour la 1100 R à 9 500 tr/mn, c'est un bon score pour des motos de série. Très puissantes, elles sont peu sensibles aux conditions atmosphériques et aux dénivelés : sur la rampe du circuit de Dijon qui monte légèrement et avec un vent de face important, les deux motos ont frisé le 210 km/h !

La Katana possède plus de couple à bas régime et pousse beaucoup plus tôt que la 1100 R, où il faut attendre 5 000 tr/mn pour que ça déménage vraiment. Par contre, au-delà de 6 000 tr/mn, le moteur de la Honda fait inévitablement penser au CBX

POUR ————— CONTRE

	Honda 1100
Moteur souple/puissant	freinage sur l'angle
Utilisation tourisme	direction lourde à basse vitesse
Tenue de route	tape à l'oeil
garde au sol	
finition	
	Suzuki Katana
position conduite	moto raide et dure
garde au sol	freinage en régression
esthétique	utilisation en ville délicate
	Louvoiements en courbes rapides

1000, et c'est une référence : il a du souffle à revendre et monte dans ses tours avec une facilité déconcertante. Au-delà de 190 km/h, les reprises sont encore franches et la zone rouge est très vite atteinte, plus rapidement que sur la Katana. Par ailleurs, les reprises effectuées en cinquième ont confirmé cette constatation : à 110 km/h, la Katana ne laisse aucune chance à la Honda. A 130 km/h, les deux machines font jeu égal. Au-delà, c'est la Honda qui part devant. Par rapport à la GSX normale, la Katana apporte un peu plus de puissance, mais guère plus. En toute logique, elle devrait être légèrement moins rapide que la Suzuki Roca en vitesse de pointe tout au moins. Les deux motos sont exemptes de vibrations, sauf aux alentours de 5 000 tr/mn, mais dans des proportions peu importantes. A ce niveau-là, le moteur de la Suzuki se rappelle un peu plus au bon souvenir du pilote, mais c'est négligeable. Dans les deux cas les moteurs sont remarquablement silencieux, pour le conducteur comme pour les passants et, n'en déplaise aux amateurs de mégaphones, c'est bien agréable aux oreilles. Pour arrêter ces motos, il ne faut pas lésiner sur la marchandise. Le freinage de la Suzuki est en régression par rapport au GSX et l'on

peut se demander si l'anti-plongée n'est pas responsable de cette perte d'efficacité. Il s'agit d'un anti-plongée hydraulique non-réglable qui semble encore perfectible. Sur notre machine, la fourche avant avait tendance à s'enfoncer au premier freinage et à se durcir au second, donc avec un léger temps de retard. Le freinage reste toutefois excellent dans son ensemble, mais l'on pouvait s'attendre à mieux sur une telle machine.

L'adoption de nouveaux disques auto-ventilés sur la Honda et d'un anti-plongée réglable qui semble fonctionner un peu mieux que celui de la Katana, avantage incontestablement la 1100 R. Les freinages violents sur l'angle sont toutefois à déconseiller car la moto a alors tendance à se relever et à aller tout droit, ce qui est rarement le but recherché. Ce phénomène est typique de la 900 Bol d'Or de série, mais on peut constater que la 1100 R est plus saine à ce niveau : gaz coupés, elle est plus stable en grande courbe que la 900 Bol d'Or... Il est cependant déconseillé de freiner méchamment en grande courbe ! La Suzuki est beaucoup plus saine à ce niveau et elle reste bien en ligne en léger appui. Didier, en conduisant la Katana d'Angeliniadis à Dijon

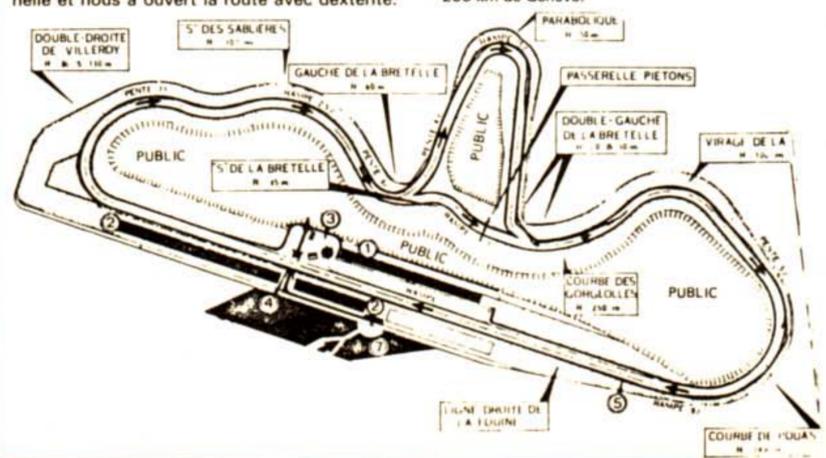
LE CIRCUIT DE DIJON-PRENOIS

Les photographies des deux 1100 ont été prises sur le circuit de Dijon-Prenois. Grâce au directeur du circuit, Monsieur François Chambelland qui nous a fort aimablement ouvert les portes et sous l'oeil attentif de Hubert Coulon, nous avons pu tourner pendant une heure et demi. Dijon-Prenois est un circuit très technique avec des courbes intéressantes, de nombreux virages « doubles » et des dénivelés importants qui demandent une conduite fine et précieuse.

Angeliniadis, concessionnaire Suzuki à Dijon qui court en promospport cette année, nous a accompagnés avec sa 1100 Katana personnelle et nous a ouvert la route avec dextérité.

Sa Suzuki était équipée de pneus Pirelli, nettement supérieurs aux pneus japonais d'origine, mais qui n'étaient pas encore parfaitement rodés. Dans la ligne droite des stands, légèrement en montée et avec un vent de face assez fort, les deux machines ont fait jeu égal, comme dans les autres parties du circuit. Cela promet des duels passionnants en promospport cette année....

Longueur : 3.800 m
Dénivelés : de 2 à 15 %
A 300 km de Paris
200 km de Lyon
15 km de Dijon
200 km de Genève.



avait relevé un léger pompage à l'avant, bien dans l'axe toutefois, phénomène qui peut provenir d'une huile trop fluide.

Et si on parlait confort ?

Et si on parlait confort, histoire de se faire peur. Le premier objet du délit est certainement le carénage. La Honda possède un carénage complet, et c'est une nouveauté par rapport au modèle 1981, la Katana un tête de fouche agrémenté de deux ailerons de requins et un déflecteur en plexiglass. Là encore match nul : à grande vitesse, les carénages font refluer l'air vers la tête du pilote, qu'il soit grand ou petit, tout en accélérant copieusement les filets. Ce qui n'est pas sans provoquer toutes sortes de désagréments : bruits, fatigue musculaire, vision affaiblie à la longue, crachin permanent sur la visière dès qu'il pleut un tantinet... Il faut cependant préciser que ces carénages ne font pas vibrer la visière du casque, comme la CBX ou la CX 500 turbo ! Il ne manquerait plus que cela ! Il est dommage que ces appendices esthétiques ne remplissent pas totalement leur mission, car la conduite sportive ne peut que s'en ressentir...

Côté confort, il ne faut surtout pas s'attendre à des exploits de la part de telles machines. La Katana est un véritable bout de bois : les routes bosselées entrent en liaison directe avec le dos du pilote et la moindre dénivellation remonte in-extenso dans ses reins. Le confort est digne des pires italiennes, et l'on se prend à regretter certaines suspensions pompes à vélo ! A côté, la 1100 R fait figure de pullman. Et pourtant elle est également très dure, mais elle amortit mieux les difficultés du terrain. De toutes façons, la traversée de la France par les petites routes, sur l'une ou sur l'autre, est à proscrire aux dos fragiles et à ceux atteints de scoliose. Mais on ne peut tout avoir : une super sport et une pullman.

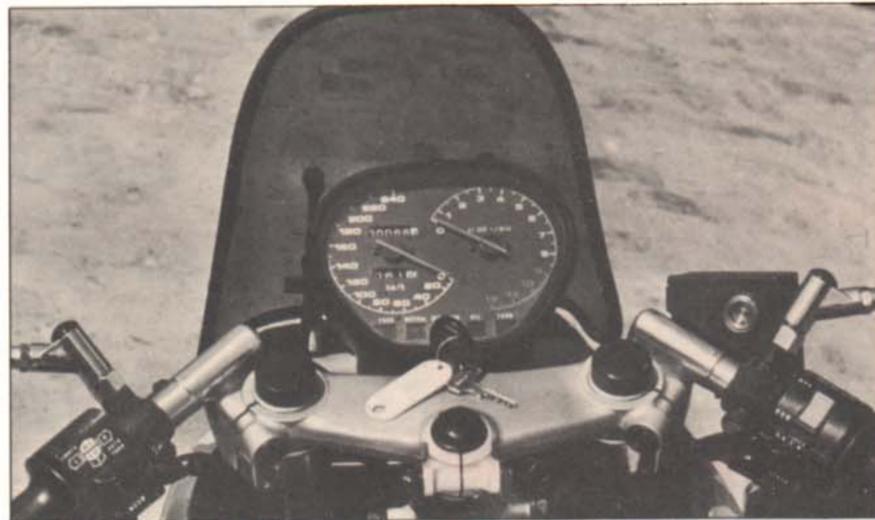
La Katana est dotée d'une fourche avant télescopique sans réglage de l'amortissement hydraulique. Il y a par contre quatre possibilités de réglage des ressorts grâce à une vis située en haut de la fourche, vis qui demande une poigne solide pour accepter de changer de position ! La fourche avant de la 1100 R est oléopneumatique avec une pression moyenne d'air de 1 kg/cm², que l'on peut vérifier grâce à la présence d'un manomètre dans la trousse à outils. Les suspensions arrière de la Suzuki sont réglables en précharge des ressorts (5 positions) et en détente hydraulique (4 positions). Sur la Honda, on trouve des amortisseurs oléopneumatiques offrant 4 réglages en détente et 3 en compression. Par ailleurs il est très difficile de régler la compression car le bas de l'ensemble selle/réservoir descend bien en-dessous de la manette de réglage. Il existe en plus cinq possibilités de réglages de précharge des ressorts...

Dans les deux cas nous avons pu régler relativement facilement nos deux motos. Toutefois le compromis rigidité/confort est beaucoup mieux assumé par la 1100 R que par la Katana. C'est tout à fait dans l'esprit de la position plus tourisme.

Cela dit, il ne faut pas perdre de vue, tout au long de ce comparatif que ces deux machines sont séparées par 10 000 F et qu'en fonction de cette différence importante la Katana s'en sort très bien. Même si la Honda, hormis ses problèmes de freinage sur

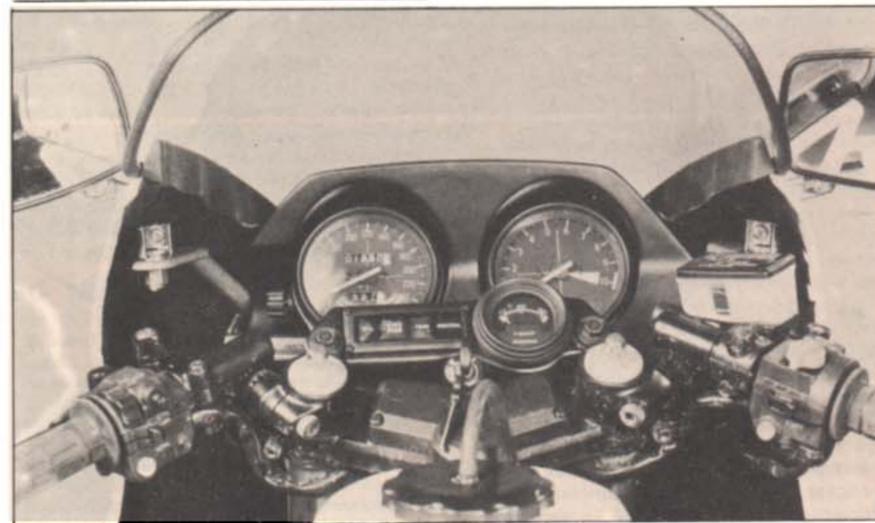
l'angle et de motricité dans les virages lents, semble être la meilleure, la Katana est dotée de performances égales, que ce soit sur route ou sur circuit. Malgré un confort moindre, un freinage encore plus perfectible, la Katana fait mieux que combler la diffé-

rence de prix qui la sépare de la 1100 R. Si l'on établit le rapport prix/performance, elle mérite incontestablement la palme. Pour ceux que l'argent n'arrête pas, la Honda est plus que séduisante. A vous de compter vos économies...



Vue du tableau de bord de la Katana : Suzuki a visiblement joué la carte du dépouillement, le compteur et le compte-tours se chevauchant allègrement. A noter les deux aiguilles parallèles, qui ont une course opposée, le compte tour partant vers le haut, le compteur vers le bas !

Vue du tableau de bord de la Honda. Des nouveautés par rapport à l'ancien modèle, notamment le compteur/compte-tours logé en fond de carénage et le mano-température d'huile.



BASTON SUR LE BANC MOTOBECANE

Pour la première fois, nous avons utilisé le banc Motobécane de Bobigny pour mesurer les puissances réelles à la roue de nos motos routières. Pour une première, nous n'avons pas choisi la facilité, carrément les deux motos de série les plus puissantes du marché (sur le papier) : si le banc résistait à ces deux « bêtes », son examen de passage était acquis. Disons-le tout de suite : l'instrument, placé sous la responsabilité de M. Odet, a bien tenu le choc.

Ses limites : 340 km/h (soit 3 000 t/mn au rouleau), ce qui nous suffisait (...) mais surtout un couple maxi à la roue de 50 mkg.

Suzuki
Par sécurité, nous avons essayé la Katana, présumée moins méchante, en premier. Et toujours par sécurité (n'oublions pas que jamais ce banc n'avait encore reçu de motos aussi rapides, lourdes et puissantes), nous l'avions fortement plaquée sur le rouleau de mesure au moyen de cordages « mahousses ». Par conséquent, le pneu très chargé (les

suspensions étaient bien tassées par la tension des sangles) s'échauffait assez rapidement et surtout absorbait une bonne partie de la puissance. C'est dans ces conditions que nous avons obtenu un décevant 73,3 chevaux à 7 800 t/mn, chiffre peu significatif qu'il convient de prendre avec des pincettes. Honnêtement, on peut raisonnablement corriger à la hausse, d'au moins 10 %, ce résultat : rappelons qu'en son temps, la GSX « standard » nous avait craché 80 ch à 9 100 tours.

Honda

Là c'est le délire : si le relevé d'un « 91,3 ch à 8 220 t/mn » semble une erreur due à la proximité des capacités maximales du banc en matière de couple à la roue, le fait que l'on demeure toujours entre 85 et 88 chevaux de 8 700 à 9 600 tours est une performance unique. Rassurés par l'expérience précédente, nous avions moins bridé la 1100 R sur son rouleau que la Katana, mais quand même : elle est indiscutablement plus puissante.

ESSAI EN BREF :

SUZUKI-KATANA 1100

PRESENTATION :

Finition : bonne, mais nettement inférieure à celle de la Honda, qui toutefois vaut quelques 10 000 F de plus. Suzuki n'a pas sacrifié à la mode des blocs moteur noirs mais a tenu à réaliser ses pots d'échappements en noir chromé.

Esthétique : devant une machine aussi originale, les avis sont à la fois partagés et extrêmes. Personnellement, comme beaucoup de gens au journal, j'aime beaucoup le « design » Katana qui est à la fois moderne et élégant, et qui affine considérablement la moto. La couleur grise renforce la tendance « bon chic bon genre » de la Katana et l'on peut seulement regretter la présence immodérée du sigle Suzuki sur le réservoir.

Instrumentation : réduite au strict minimum ; le compteur kilométrique et le compte-tours ont fait l'objet d'un rapprochement original. La prise en main est par ailleurs déroutante car l'aiguille de vitesse démarre là où personne ne l'attend, c'est à dire là où se trouve habituellement la graduation 220 km/h, et atteint le zéro traditionnel aux alentours de 110 km/h. Distraits, attention ! Suzuki, qui nous avait habitués à des « check panel » ou indicateurs de rapports de boîte par cristaux liquides semble avoir voulu donner dans le dépouillement. On peut toutefois noter la présence, sous la selle, de deux contacteurs prêts à fonctionner pour le branchement de longue-portée ou de klaxon à dépression.

rétros : bons, et donnant un bon champ de vision vers l'arrière.

Clignotants : montés souples, mais sur le tête de fourche ce qui risque d'occasionner des bris de carénages assez facilement.

Commodos : parfaits dans l'ensemble sauf en ce qui concerne le commodo « bon à tout faire », clignotants et phare réunis, pourquoi ne pas faire un système plus simple d'emploi ?

Antivol : pas d'antivol couplé avec la clé de contact et c'est bien dommage. Il faut donc une deuxième clé et le bon œil pour trouver la serrure sur la colonne de direction.

Béquilles : une latérale et une centrale bien sous tous rapports.

Outillage : sous le dossier arrière, facilement accessible car la selle s'enlève aisément.

Bagages : pas vraiment faciles à caser, mais la moto n'est pas faite pour cela. La sacoche de réservoir permet toutefois au pilote de se reposer dessus.

Klaxon : pauvre et insuffisant.

Starter : encore une originalité Katana, le starter se trouve sous la selle, à une portée de bras et se compose d'une molette ronde tournant sur un quart de tour. Ni plus ni moins efficace qu'un bon vieux starter au guidon.

Poignée des gaz : très souple mais avec un rappel sérieux.

CONFORT :

Repose-pieds : position très en arrière par rapport à la Honda. Se prête mieux à l'attaque.

Guidon : de simples bracelets, qui possèdent moins de réglages que ceux de la 1100 R.

Selle-suspensions : spartiates quelques soient les conditions. Selle inconfortable et suspension très dures. Quasiment une italienne.

Position : très sportive et très agréable. Pour Momo, la position parfaite !

Vibrations : quelques vibrations aux alentours de 5 000 tours, mais pas vraiment importantes.

Bruit : les amateurs de décibels vont être déçus, cette moto est remarquablement silencieuse, que l'on soit assis dessus ou qu'on la regarde passer.

Hauteur de selle : basse, plus basse que la Honda.

Carénage : il s'agit plutôt d'un tête de fourche et d'un déflecteur. Malheureusement, il renvoie tout l'air dans la tête du pilote et fatigue très rapidement. Le design est très original.

Commandes : très douces, comme il doit désormais. Rien à redire...

MOTEUR :

Démarrage : sans problème quelque soit le temps. On peut rouler très rapidement sans véritablement attendre la montée en température.

Puissance/Performance : à ce niveau-là, personne n'est vraiment déçu et la Katana tient ses promesses. Un poil moins puissante que la 1100 R.

Couple/reprise : meilleures reprises que la Honda à bas régime et plus de couple dans les mêmes conditions.

Souplesse : quelques légers à-coups de transmissions à bas régime, un poil moins souple également que la Honda.

Montées en régime : linéaires mais franches dès les bas régimes.

TRANSMISSIONS :

Embrayage : bon mais chauffe en usage intensif, un peu léger pour la puissance ?

Boîte : sélection ferme et très précise.

Secondaire : sans problème. Chaîne large autolubrifiée.

QUALITES ROUTIERES :

Tenue de route : parfaite jusqu'à 140 km/h, ensuite quelques inconforts dans les courbes très rapides. Moto très raide qu'il faut jeter dans les virages avec le corps.

Garde au sol : excellent et nettement au-dessus de la moyenne. Il faut vraiment aller sur un circuit pour approcher ses limites.

Suspensions AV : dure, très ferme...

Suspensions AR : idem, individus fragiles s'abstenir. Réglages par molette, très pratique.

Maniabilité : ce n'est pas son point fort, elle peine dans les petits coins et demande un petit plus d'attention que la 1100 R.

SECURITE :

Freins AV : bon, mais régression par rapport à la GSX.

Freins AR : bon.

Pneus d'origine : IRC, japonais. Bons pour des pneus japonais ; mais n'arrivent pas au niveau des pneus européens.

Eclairage : excellent en plein phare, très bon en code.

ENTRETIEN :

Coût : cher, mais au niveau de la 1100 R.

HONDA 1100 R

PRESENTATION :

Finition : excellente, mais il ne faut pas perdre de vue que la Honda vaut 10 000 F de plus que la Katana. Le réservoir est en aluminium soudé, les durites de frein sont de type aviation, les platines repose-pieds sont en aluminium allié, les disques avant sont auto-ventilés comme sur la CBX 1000, le bas du carénage tient grâce à des attaches Dzeus. Du beau travail.

Esthétique : La Honda 1100 est certainement très belle, mais également très voyante et très tape-l'œil. Elle fait beaucoup plus volumineuse que la Katana.

Instrumentation : complète et très lisible. Le nouveau modèle possède même un thermomètre d'huile moteur.

Rétros : fixés sur le carénage, ils ont un champ de vision assez limité. Le conducteur n'arrive pas à voir un véhicule le suivant dans l'axe.

clignotants : fixés sur le carénage, mais montés souples.

Commodos : parfaits dans l'ensemble. Le starter est au guidon et toutes les commandes sont d'accès aisé.

Antivol : au guidon, couplé avec le contact, ce qui est d'une simplicité enfantine...

Béquilles : une latérale, mais pas de centrale ! On peut toujours s'offrir une béquille « course » avec des roulettes ? Guère pratique en utilisation tourisme...

Outillage : relativement complet, la trousse à outils est d'un accès très aisé, à l'arrière sur le côté gauche de la machine. Par contre il manque une clé à pipe pour sortir le réservoir sans enlever la selle. Et noter le manomètre pour vérifier la pression de la fourche...

Bagages : peu facile à caser à l'arrière... La sacoche de réservoir vient généralement plier en deux la mise à l'air type course qui est constitué d'un tuyau en caoutchouc ce qui contribue à étouffer le moteur.

Avertisseur : très correct sans plus. Meilleur que celui de la Katana.

Starter : au guidon, très pratique.

Poignée des gaz : souple même course, très courte, que sur la Katana, mais doté d'un rappel moins costaud !

CONFORT :

Repose-pieds : bien placés quel que soit le gabarit du pilote. Moins reculés que sur la Katana...

Guidon : beaucoup plus de réglages que sur la Katana grâce à un système dents de loup bien connu chez Honda. On peut ainsi régler l'angle d'ouverture et l'angle d'inclinaison.

Selle/Suspensions : spartiates mais légèrement plus confortables que sur la Katana.

Position : beaucoup plus droite et plus tourisme que sur la Katana. Le pilote est plus assis qu'allongé.

Vibrations : peu sensibles. Elles arrivent généralement à un régime de 5 000 / 5 500 tr/mn. Pas de quoi en parler.

Bruit : remarquablement silencieuse, elle ne fait guère plus de bruit que la Katana que ce soit à bas régime ou très haut dans les tours. Incontestablement un agrément en conduite tourisme.

Hauteur de selle : relativement basse grâce à l'absence de rembourrage, mais plus haute que la Katana.

Carénage : volumineux mais bien conçu puisqu'il permet d'accrocher sans problème la vitesse de pointe. Par contre il renvoie tout l'air dans la tête du pilote qu'il soit grand ou petit et rend la conduite rapide fatigante.

Commandes : rien à dire, elles sont très douces.

MOTEUR :

Démarrage : sans problème, le moteur acceptant très vite de propulser la machine avant même d'avoir atteint une température décente.

Puissance/Performance : moto très puissante au dessus de 5 000 tr/mn ; et qui n'est pas sans rappeler le CBX à haut régime : une référence de classe !

Couple/Reprise : un peu moins que la Katana, il faut attendre les tours pour que ça déménage vraiment.

Souplesse : moteur très élastique et très souple qui n'a pas beaucoup d'inertie. Il monte très vite en régime.

TRANSMISSION :

Embrayage : bon, mais chauffe en usage intensif.

Boîte : sélection parfaite.

Secondaire : sans problème.

QUALITES ROUTIERES :

Tenue de route : excellente en grandes courbes, quel que soit l'état de la route. Saine en toutes circonstances. Moins à l'aise dans les petits coins où la direction engage légèrement mais où la machine reste quand même très maniable.

Garde au sol : au-dessus de la moyenne sur route. On peut toutefois chatouiller les repose-pieds sur circuit.

Suspensions AV : très ferme.

Suspensions AR : Même chose, toutefois moins dures que sur la Katana, dans des proportions relatives.

Maniabilité : excellente à tous points de vue, se place finalement sur la trajectoire sauf dans les pif-paf serrés où il faut un peu la brusquer.

SECURITE :

Frein AV : bon et sans véritable faiblesse.

Frein AR : Excellent également. Attention toutefois aux freinages violents sur l'angle, où la machine se relève brutalement.

Pneus d'origine : des Michelin en série, ce n'est pas courant de nos jours. La Honda 1100 R est chaussée grand luxe ; avec des pneus excellents.

Eclairage : jeu égal avec la Katana, avec un code de bonne qualité et un phare superbe.

ENTRETIEN :

Coût : élevé, mais est-ce le problème à ce niveau là ?

LES CHIFFRES MOTO-JOURNAL :

● **VITESSE DE POINTE :** La Honda atteint 231 km/h à 9500 tr/mn, ce qui correspond à son régime maximum. Elle ne semble pas du tout peiner à ce régime là. La Katana n'est pas très loin derrière avec 229 km/h à 9000 tr/mn, ce qui correspond également à son régime maximum. Quoi qu'il en soit les deux machines montent bien dans leurs tours en cinquième ce qui laisse augurer d'une magnifique santé !

● **QUESTION CONSOMMATION,** nos deux machines ont, là encore, fait jeu égal : 4,60 litres à 90 km/h de croisière. C'est peu, mais il faut pouvoir tenir cette vitesse là avec de tels engins ! Dès que l'on ouvre sérieusement, les avaleurs de gaspis se mettent en marche : à 160 km/h de croisière, les 10 litres sont atteints dans les deux cas et en vitesse maxi, on dépasse légèrement les 11 litres de super ! La Honda transporte 26 litres, excusez du peu !, et la Katana 22 litres. La réserve fait 4,5 litres sur la 1100R et un peu moins sur la Katana.

FACE A LA CONCURRENCE**MODELE : KAWASAKI 1100 GPZ**

Type/nombre de cylindres : 4 cyl en ligne 4 temps.

distribution : double ACT, 2 soupapes par cylindre

alésage/course : 72,5 mm/66 mm

cylindrée : 1089 cm³

puissance : 109 cv

taux de compression : 8,9

régime maxi : 8500 tr/mn

couple maxi : 9,7 m/kg

régime de couple maxi : 7500 tr/mn

allumage : batterie/bobines, transistorisé

source d'énergie : alternateur 12 v 280 W

lubrification : sous pression, carter humide

alimentation : injection électronique

vitesse maxi : 229 km/h

ESSAI M.J. : n° 495.

Prix : 30 900 F.

Importateur : Kawasaki France. Sidem rue Claude Bernard, Z.A. 78310 Coignières.

Les modifications principales par rapport au modèle 1981 (1100 Honda)**portent sur :**

1. la stabilité et la maniabilité
2. des performances (augmentation de la vitesse maximum)
3. facilité de démontage et remontage des roues et accessoires
4. selle biplace et instruments de mesure
5. Diminution du poids (carénage, supports, roues, etc.)

Dans le détail

pneu AV passe de 3,25 V 19 à 100/90 V 18

pneu AR passe de 130/90 V 18 à 130/80 V 18

jante AV passe de 250 x 19 à 250 x 18

modification de la forme

jante AR passe de 275 x 18 à 300 x 18

modification de la forme.

— la fourche AV de 37 mm à 39 mm avec un anti-plongée

— disques de freins ventilés et qualité des plaquettes améliorée

— forme carénage pour une meilleure pénétration dans l'air

— mono-température d'huile

— Compte-tours électronique

— nouveau dessin au garde-boue

— modification du tendeur de chaîne de distribution

— amortisseur avec réservoir d'air inversé, réglable 4 position tension, 3 en compression

— modification du bras oscillant pour le montage des pneus slicks

— angle chasse 81 x 27° 30' 82 x 28°

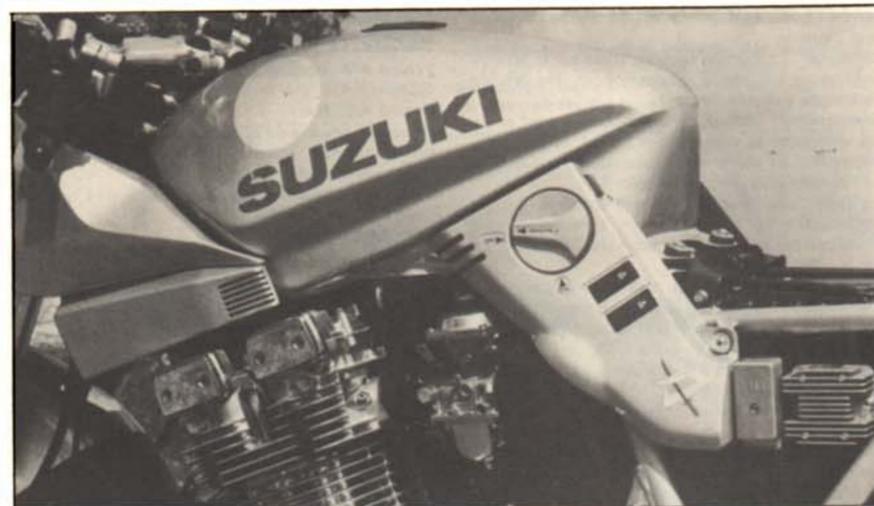
— trainée 81 = 120 mm 82 = 118 mm



Le réglage de l'amortisseur de la Katana, simple et pratique, mais quand on veut mollir la suspension arrière, il faut refaire un tour complet....

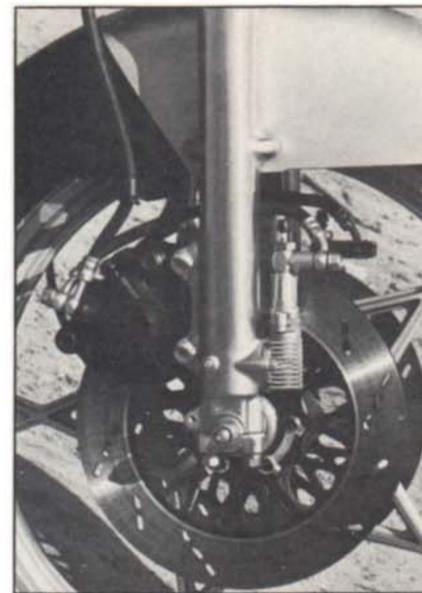


Suspension arrière : les combinés ressorts-amortisseurs de la 1100 R sont des monotubes à gaz, montés tige en bas. On règle l'amortissement en compression au moyen d'une coupelle sur le réservoir auxiliaire, et l'amortissement en détente par une molette à la base de l'amortisseur (donc en tête de tige). Pour servir d'appui au ressort, un cylindre en tôle ajouré enserre la base de l'amortisseur.

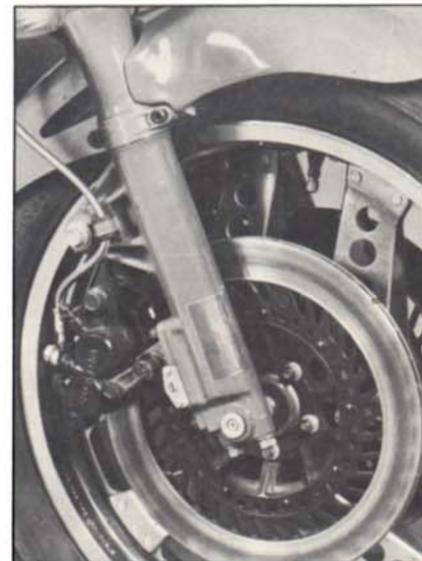


Beaucoup de formes anguleuses sur la Katana. On aperçoit le stater (choke) original et les deux boutons prêts à faire fonctionner des longue-portée.

Le tête de fourche de la Katana, avec ses deux ailerons de requin inclinés vers le bas. A noter les clignotants pris directement sur le tête de fourche qui vaut 2 343 F. Attention au porte-monnaie.



L'anti-plongée de la Katana, pas vraiment parfait, et le garde-boue original et finalement seyant.



L'antiplongée Honda est du même type que sur la CX Turbo, et utilise donc la réaction mécanique de l'étrier de frein pour obtenir partiellement l'écoulement d'huile dans la fourche. Son action est réglable en 4 positions, au moyen d'une petite vis accessible et bien repérée. Les disques de frein sont du même type que sur la CBX ProLink, ventilés radialement à la manière automobile.

La selle se dédouble rapidement en enlevant deux vis. Le seul problème consiste dans le dossier encombrant qui vous reste entre les mains.

**FICHE TECHNIQUE SUZUKI 1100 KATANA****MOTEUR**

Type : 4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidi par air

Embiellage : démontable, tournant sur 5 roulements à rouleaux et un roulement à billes. Bielles monobloc montées sur cages à aiguilles.

Distribution : double arbre à cames en tête entraîné par chaîne simple à tension automatique. Quatre soupapes par cylindre actionné par basculeur. Réglage du jeu par vis et écrou.

Alésage x Course : 72 x 66 mm

Cylindrée exacte : 1 074 cm³

Rapport volumétrique : 9,5 à 1

Puissance maxi/régime

9,42 mkg à 6 500 tr/mn

Alimentation : 4 carburateurs Mikuni BS 34 SS à dépression

Filtre à air : élément papier

Lubrification : carter humide, pompe trochoïde. Contenance du carter 4 litres

Allumage : électronique, avance centrifuge

Mise en route : démarreur électrique uniquement

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 12 v 250 W

Batterie : 12 v 14 Ah

TRANSMISSION : Primaire : engrenage à taille oblique, rapport 49x47, soit 1,775 à 1

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesses : 5 rapports

Rapport % Vitesse théorique

1. 14x35 2,5 à 138,4 % 87 km/h

2. 18x32 1,777 à 154 % 122 km/h

3. 21x29 1,380 à 169,6 % 158 km/h

4. 24x27 1,125 à 185,4 % 193,7 km/h

5. 26x25 0,961 à 1 100 % 226,7 km/h

Transmission secondaire : par chaîne auto-lubrifiée au pas de 19,05 mm large. Rapport 15x42 soit 2,8 à 1

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire; direction montée sur roulements coniques à sa base et roulement à rouleaux en haut.

Angle de colonne : 60°30'

Trainée : 118 mm

Suspension avant : fourche télescopique sans réglage de l'amortissement hydraulique; 4 possibilités de précharge des ressorts. Système anti-plongée commandé par la pression hydraulique du freinage.

Débattement : 150 mm

Suspension arrière : oscillante; bras en alu monté sur roulements à aiguilles. Combinés réglables en précharge des ressorts (5 positions) et en détente hydraulique (4 positions).

Débattement : 108 mm

Frein avant : double disque diam. 275 mm, étriers simple piston

Frein arrière : simple disque diam. 275 mm, étrier double piston.

Roues : en alliage léger coulé

Pneus : 3,50 V 19 4 PR à l'AV

4,50 V 17 4 PR à l'AR

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Longueur : 2310 mm

Largeur : 700 mm

Hauteur de selle : 700 mm

Empattement : 1520 mm

Garde au sol : 175 mm

Contenance du réservoir d'essence : 21

litres dont 4 de réserve

Poids à sec (constructeur) : 232 kg

Vitesse maxi constructeur : 238 km/h

FICHE TECHNIQUE HONDA 1100 R**MOTEUR**

Type : 4 cylindres en ligne, 4 temps refroidi par air.

Embiellage : vilebrequin monobloc tournant sur 5 paliers, bielles à chapeau montées sur coussinets

Distribution : deux arbres à cames en tête entraînés par deux chaînes Hy-Vo à tension automatique; quatre soupapes par cylindres; réglages du jeu par pastilles d'épaisseur.

Cylindrée exacte : 1062 cm³

Alésage/course : 70 x 69 mm

Rapport volumétrique : 10 à 1

Puissance maxi/régime : 9,86 mkg à 7500 tr/mn

Alimentation : 4 carburateurs Keihin à dépression Ø 33 mm.

Filtre à air : élément papier

Lubrification : double pompe trochoïde, carter humide contenant 4,5 litres; radiateur fixé sur le berceau du cadre

Allumage : électronique CDI

Mise en route : démarreur électrique uniquement

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 12 V 260 W

Batterie : 12v 14 AH

TRANSMISSION

Primaire : par chaîne silencieuse Hy-Vo entraînant un arbre intermédiaire relié à la boîte par un engrenage à taille droite. Rapport 2,041 à 1 (24 x 49)

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Boîte de vitesses : 5 rapports

Rapports internes % vitesse théorique

1. 38 x 15 2,533 à 139,5 % 95 km/h

2. 34 x 19 1,789 à 156 % 134,7 km/h

3. 32 x 23 1,391 à 172 % 173 km/h

4. 29 x 25 1,160 à 186,2 % 207,7 km/h

5. 27 x 27 1,000 à 1 100 % 241 km/h

Transmission secondaire : par chaîne autolubrifiée au pas de 19,05 mm large. Braquet 17 x 39 (2,294 à 1)

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire; berceau droit démontable; direction montée sur roulement à rouleaux

Angle de colonne : 62°

Trainée : 118 mm

Suspension avant : fourche télescopique oléopneumatique; pression moyenne d'air : 1 kg/cm²

Débattement : 140 mm

Suspension arrière : oscillante; bras monté sur roulements à aiguilles; amortisseurs oléopneumatiques offrant 4 possibilités de réglage en détente et 3 en compression; pression d'azote 10 kg/cm²; 5 réglages de précharge des ressorts

Débattement : 105 mm

Frein avant : double disque autoventilé diam. 265 mm avec étriers simple piston

Frein arrière : simple disque diam. 265 mm, étrier simple piston

Roues : Comstar en alliage léger

Pneus : Michelin M48 100/90 V 18 à l'AV

Michelin M 48 130/80 V 18 à l'AR

DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Longueur : 2200 mm

Largeur : 770 mm

Hauteur de selle : 795 mm

Empattement : 1490 mm

Garde au sol : 140 mm

Contenance du réservoir d'essence : 26 litres

Poids à sec (constructeur) : 233 kg

Vitesse maxi constructeur : 235 km/h

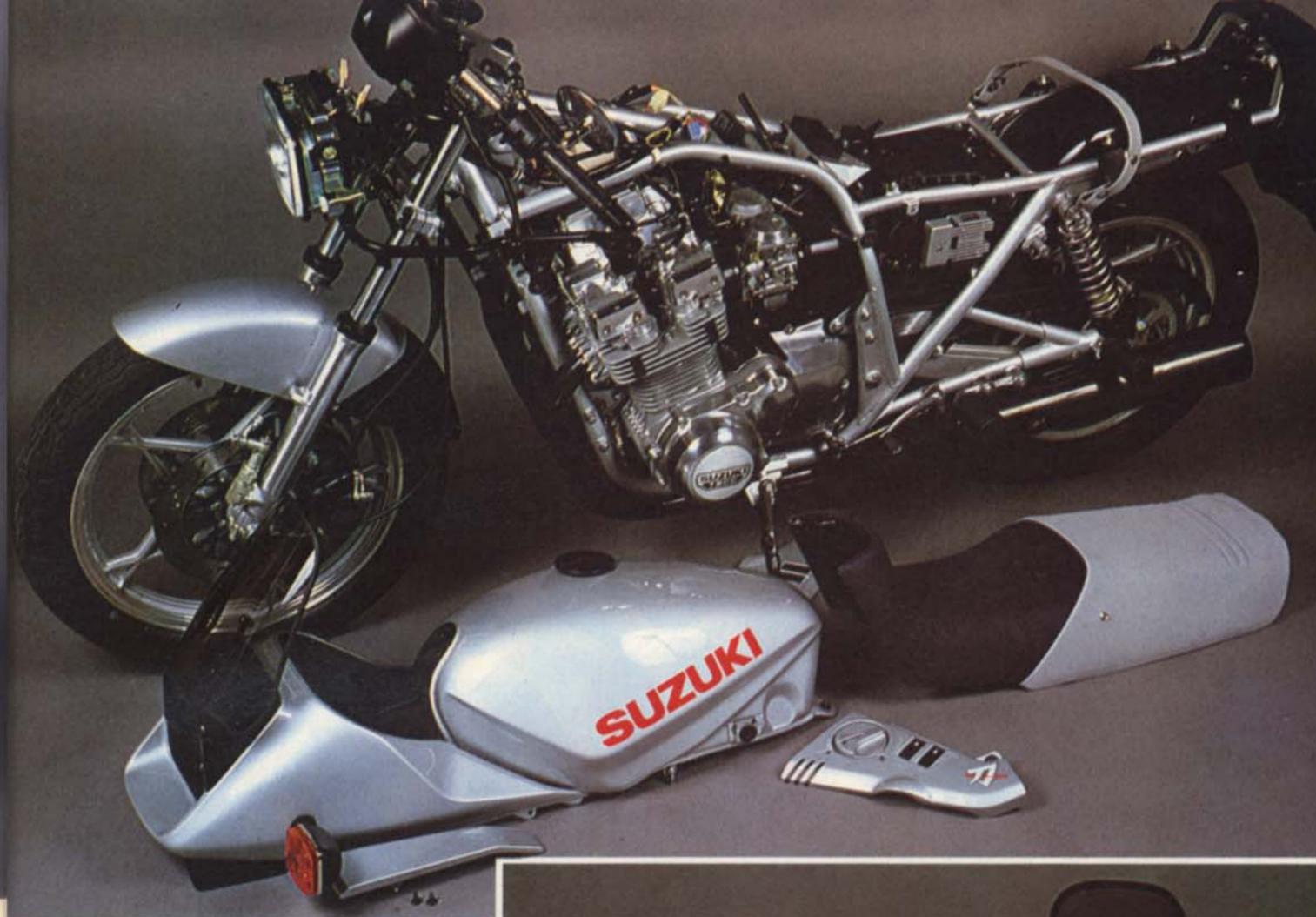


La selle est fixée par quatre vis de grande taille peu esthétiques mais faciles à démonter. C'est par contre beaucoup plus long que sur la Katana où il suffit d'un tour de clé. Le réservoir tient grâce à un boulon à l'arrière et à deux gros blocs caoutchouc vers l'avant. Il manque dans la trousse à outils une clé à pipe pour retirer cette vis, la clé plate ne suffisant pas à cause de la selle. Le capotage arrière s'enlève très rapidement : il suffit de retirer deux vis et le tour est joué, vous vous trouvez en présence d'une selle biplace très élégante.

Le bas du carénage, grâce aux attaches Dzeus s'enlève en moins de deux minutes et passe facilement au-dessous de la moto. Le haut se retire beaucoup plus simplement que sur le modèle 1981, et demande environ cinq minutes. Au total vous pouvez déshabiller la bête en moins de dix minutes, ce qui est appréciable. Si vous êtes nerveux, vous pouvez faire mieux. Les clignotants sont montés sur le cadre du carénage, ce qui évite des bris de carénage lors des accrochages de clignotants. La moto est très délicate à nettoyer et les pots noir mat souffrent très vite, comme sur la Katana d'ailleurs. Mais Suzuki a évité le noir mat au niveau du moteur, et c'est un souci de moins.

LE PRIX DE LA CASSE (TTC PRIX DE VENTE PUBLIC)

Piston complet	226,04 F.
Vilbrequin complet	3 230 50 F.
Jeu de coussinets	41 36 F.
Silencieux échappement	896 24 F.
Levier d'embrayage	57 07 F.
Sélecteur	212 31 F.
Pédale de frein	322 96 F.
Fourche au complet	3 177 63 F.
Tube de fourche	417 48 F.
Garde boue avant	non déterminé (N.D.)
Clignotant	148 37 F.
Phare	(N.D.)
Roue	1 253 04 F.
Carénage	(N.D.)
Total	9 983 F.
Garantie	1 an km illimité.



La selle se démonte par simple action sur la serrure couronnant le dossier. Le réservoir est classiquement posé sur deux gros blocs caoutchouc à l'avant et tient par deux vis à l'arrière ; sa forme est particulièrement rationnelle. Les caches latéraux sont fixés chacun par deux plots caoutchouc et, phénomène récent sur les japonaises, par une vis cruciforme sous la selle qui réduit singulièrement les risques de vol de ces caches. Le gauche reçoit sur sa face interne une gorge sur laquelle vient s'enrouler le câble de starter. Le carénage comprend deux « bavets » latéraux, sur plots caoutchouc, et un gros élément central arrimé à un petit cadre tubulaire par cinq vis accessibles : son démontage est aisé. Défaut : les clignotants y sont fixés rigidement, et déchirent carrément son plastique quand ils prennent un choc (ce qui peut toujours arriver, en entrant au garage ou simplement dans une chute à l'arrêt).

Paradoxalement les pièces Honda sont moins chères que les pièces Suzuki. Si l'on fait abstraction du carénage, du garde boue avant et du phare (pièces que Honda n'a pas encore chiffré) on trouve un total de 9 983 F pour la 1100 R et 16 184 80 F pour la Katana, soit 60 % de plus pour la Suzuki. Par contre le carénage de la Honda doit fortement grever le budget de la 1100R.

LE PRIX DE LA CASSE

Suzuki 1100 Katana	
Piston complet	303 98 F.
Vilbrequin complet	5 709 38 F.
Silencieux échappement	780 39 F.
Levier embrayage	54 35 F.
Sélecteur	103 38 F.
Pédale de frein	182 09 F.
Fourche avant complète	5 587 69 F.
Un tube de fourche	661 24 F.
Un garde-boue avant	344 95 F.
Clignotant	188 96 F.
Phare	556 29 F.
Roue avant avec disque	2 613 34 F.
Tête de fourche	2 343 F.
Total	19 429 04 F.
Garantie : 1 an, km illimité	
Prix neuf de la machine	32 796 F.

