

COMPARATIF « CUSTOMS »

Les « customs » quatre-cylindres, c'est la burn-out génération. Le V-twin easy-rider et le mono baba-cool, ça craint pour ces spidées : troquant le joint psychédélique pour le shoot hard, elles s'affublent de surnoms ricains à flipper un max et friment aux drague-sters. Rouleuses de mécaniques, elles assurent au carrefour. Seulement, si vous les provoquez à un petit tour dehors, elles crânent moins. Des brutes demi-sel ?

DRAGUE-STERS EN FURIE



HONDA « MAGNA »
VF 750 CH

KAWASAKI
1000 ELIMINATOR

YAMAHA
« FAZER » 750 FZX

YAMAHA
1200 V-MAX



Paul Salvaire

La mention « Custom » dans le blaze d'une moto. C'est vague surtout en France où l'on vous fourgue des Rica Elvis gominés pour les vis Strauss platinées. Les Custom, du coup, ça englobe du pur chopper « Easy Rider » (va savoir si c'est hippy ou Hell's Angels) à la Harley Heritage (je suis né dans la rue, mais j'ai réussi), en passant par la meule à selle en peau de panthère bleue (Flandria-Glide in blue), la Triumph avec selles à franges (Rocking Stones), bref tout ce qui n'a pas un « look » dicté par l'efficacité. Pourtant, aux États-Unis, le terme désigne un véhicule fait sur mesures, et non de série. Le jargon publicitaire japonais n'étant plus à un accroc à l'anglais près, il a imposé le « custom » en démarrez-moi-ça : une moto qui ne cherche plus les performances, mais un style yankee — ou vendu comme tel... C'est pourquoi Harley-Davidson, le seul Américain de la moto, se garde bien de nommer ses motos custom.

Pourtant, toutes les « customs » ont une inspiration Harley, Suzuki a fait un choix délibéré avec sa série LS (Savage et Intruder) de reproduire le « chopper » américain : bonnes vibrations, gros couple, gros chromes et baste. L'esprit « low-rider » californien dans toute sa splendeur, pour parader dans les avenues, à grandes reprises aux bas régimes. Se porte de préférence avec des lunettes de soudeur à monture fluo pour faire plus cool.

Une autre américane, cette fois de série, qui a marqué les imaginations, était la H-D Sportster, reine des années soixante. D'accord, elle ne valait pas tripette dans un virage face à une anglaise, ni sur une autoroute contre une BMW, mais entre deux carrefours, pardon ! Une Corvette à deux roues, une brûleuse de gomme et d'asphalte, la première en

Dans le Grand Canyon (de la Roche-Guyon...), les reines du look font rugir leurs seize cylindres en vrac.

En haut à gauche : Dragster de l'arrière, chopper de l'avant, la Magna réussit un beau compromis entre l'agressivité et le relax. Dommage que sa présentation manque de luxe ou pêche par des fautes comme ses fils de bougie multicolores.

En dessous : Sobre et longiligne, l'Eliminator choisit un look d'entier, directement inspiré des dragsters Production.

En bas à gauche : La Fazer, plus légère, plus fine, vêtue de strass, oppose aux trois macho-motos, jouant l'hypervirilité, une ligne aussi agressive mais plus féminine.

À droite : La V-Max a su recréer l'esprit et le mythe de la H-D Sportster des années rock. Les pneus Metzeler Marathon (pas d'origine) contribuent beaucoup à son comportement de partie-cycle particulièrement sain.

vente libre. Un moteur le plus puissant possible, et deux roues. Mission (réussie) : atomiser tout ce qui roule sur deux cents mètres départ arrêté. Accessoirement (?), lever le minette le vendredi soir : avec les talons hauts et la robe de la grande sœur, on ne se laisse pas enlever pour un tour du monde, mais pour une virée des boîtes de nuit locales. Le drague-ster est né avec le rock.

Depuis, la Sportster a vieilli (cette année, elle fête quand même son trentième anniversaire !) et ne fait plus vraiment figure d'épouvantail à chronos mais son genre, celui des allumeuses de feu rouge, s'est imposé. Il aura mis longtemps — un quart de siècle — à s'étendre à d'autres marques. Juste le temps que les Japonais en découvrent le créneau commercial. Évidemment, avec leur sens du compromis, ces macho-motos se sont féminisées...

Le créneau des crâneuses

Oh oui, malgré leurs quatre cylindres nos customs sont les hérières morales, sinon techniques, de la Sportster : des motos surpuissantes destinées à la ville plus qu'au sport ou au grand-tourisme.

A tout seigneur, tout honneur, c'est Yamaha, grand inventeur de crâneaux s'il en est (le trail, le mono, le rétro, le britanno, c'est eux, non ?) qui a su recréer cet esprit pour les années 80, avec la V-Max. La néo-Sportster : une usine à gaz, volontairement débordante d'une partie-cycle minimale au mini-réservoir et échappements tromblons. Yam a osé, et su recréer un mythe aussi, avec un peu d'intox et le « truc » technique du V-boost : la suralimentation directe par la pression du vent de l'interconnexion des admissions à partir de 160, chiffre magique du « ton », les 100 miles à l'heure. Et pourquoi pas un pulsoracteur de fusée V-1, tant qu'on y est ? Une vraie brute. La version française limitée à 100 ch a troqué ce gadget pour un couple monumental, mais su conserver l'aura de monstre impitoyable.

Comment, on crée une bête à deux roues, réputée incontrôlable, et ce n'est pas nous ? Kawa s'est vexé rouge, et voici l'Eliminator, d'abord en version 900 (base Ninja). Cette fois pas de quartier, on s'inspire directement des dragsters pro-stock. Manque plus que la nitro, le « blower » (la soufflante du turbo) et les barres anti-cabrages pour exposer les chronos. Telle quelle, la voici déjà bien équipée pour pêter les radars. Quatre pattes, selle surbaissée, empaquetement de limousine, couleur sombre dégageant le moteur, Kawasaki joue la poudre noire. Dommage pourtant que la 1000 version 87 ait édulcoré son habillage, avec une bourgeoise sellerie marron à « impériale » et des instruments nouveau-riche.

Chez Honda, on ne se lance pas comme ça à tête baissée dans le premier trou du marché. L'essentiel, c'est finalement de durer et de rester le plus grand constructeur mondial. Alors voici la VF 750 Custom II, baptisée Magna aux États-Unis et dérivée d'un premier modèle d'allure plus timide. Cette fois, pas de demi-mesures pour le look gros-cube soul-cul : une roue arrière pleine, dont la grosseur souligne la frêle roulette avant de 19" avec son disque unique. Et surtout un V-4 pointant ses quatre échappements en l'air comme des lance-missiles : quatre pots, ça vous pose sa Honda quatre-pattes... De ligne un rien

rétro, un rien baba avec ses repose-pieds avancés, ses équivalents dragsters seraient les funny-cars.

À côté de ces bêtes, la Yamaha FZ — sigle abscons auquel chacun préfère le « Fazer » des Ricains — semble gracie. Elle aussi capitalise sur l'allure et la réputation de son quatre-cylindres FZ, légèrement rectifié pour favoriser le couple plus que les hauts régimes. L'habillage or, noir, rouge, à la mode chinoise, semble déplacé, comme trop raffiné pour l'emploi. Peut-être trop asiatique et pas assez californien ? Justement : moins brute, moins minérale, moins effrayante que la V-max, elle la complète, lui supplée dans la gamme pour ceux que le mythe de la 1200 rend timides. Cette championne du kung-fu fait équipe avec la grosse Sumo, et ce couple de choc n'a pas l'intention de se laisser souffler la frime.

Justement, nous voulions les opposer dans un match à quatre, et nous verrons que les équipes s'équilibrent, avec deux grosses, deux 750, deux quatre-entente et deux V-4.

La bande des gagneuses

C'est comme ça qu'on s'est retrouvés à la terrasse du Rallye, à s'expliquer notre prochain coup en écusant les précédents. En face, Magna-la-Douce, la même Fazer et Emilie Nator, dite la Kébla, déhanchaient un max sur leurs béquilles latérales. On avait largué les gagneuses de l'autre côté de la rue pour mieux mater les points de frime. C'était comme au jeu des moustachus et des barbous, sauf que là cinq points c'était les jeunes et dix les retraités, plus chers parce qu'inspirer le respect voire la concupiscence au bourgeois, c'est tout de même plus coton qu'au minet, non ?

Pour l'instant Yvan le Magot, Pierrot la Science (rapport à ses lorgnons), Loulou Gomina et Paulo les Bretelles (ça mac-là, c'est ma pomme), on roussallait un peu sur notre belote, rapport que Rocky les Pinceaux était à la bourre, et que sans lui c'était râpé. Il devait amener Vilma « la Menaxe », sa régulière — une grosse avec des pneus ça comme, mais qu'à du métier. Celle-là, on avait pas pu l'embringer par la combine régul', vu que ses copines s'étaient fait raffer chez Bébert le Fourbe. Quand Rocky a déhonné, on l'a repassé tout juste à son Perfecto et aux Santiags, vu ses lunettes façon Harlem et son foulard rouge sur le tarpif. Rapport aux mouchérons sur les dents, qu'y dit, mais sûr que c'était pour pas se faire repérer au cas où ça tournerait vinaigre : quand il a enlevé son masque on a vu qu'il s'était rasé, et que chez lui c'est le bath plan pour l'un-coigne-itou. Depuis, on le charre à le blaser V6-Masque, mais discretes bicauz c'est pas le genre à se marrer au turf. Ça se saurait...

Pour vous mettre au parfum, le plan, c'était une virée en loucadé à Deauville histoire de promener les pétroires. Faut les excuser, les japs : une fois débarquées elles ont jamais arqué plus loin qu'Enghien. Fleurs de paveton, c'est en ville qu'elles marmont, les coquettes : c'est pas le genre à routiers, alors elles seraient pas prêtes de voir la grande flaque plus d'une fois l'an, à moins de se faire reforgeur à Marseille. Nous, au fond on est les bons gars, pis Yvan avait une embrouille à Deauville. Un vieux souvenir sous ses planches, qu'y disait, et on allait pas le cuisiner. On s'est pas pressés sur l'apéro : Paris-Deauville,



C'est trois heures de Tracção quinze, alors même sans réserver notre planque à l'avance, on trouverait bien où crêcher ce soir. Question de becueter, c'était pas plus raide, vu qu'en face à Trouville ils alignent les rades serrés comme la poutaille devant l'Elysée, et euf! Magot rêvait de moules sur le quai aux « Vapeurs ».

Le temps de s'extraire du béton, on a vite coté nos turfeuses question tempérament en ville : des vraies pro. Jusque là, tout baignait, c'est après que la petite promenade de santé avec les poules a viré à la galère. Des affaires faciles dans ce genre, c'est des coups à se mettre honnête...

Tapineuses pas arthritiques

Attention, quand j'annonce faciles en ville, c'est quand même une affaire de mecs.

entres potes, c'est le contraire. Maigre et musclée comme elle est, y'a des balances qui jactent qu'au départ c'était un sportif, mais qu'y s'est fait refaire un pedigree au Brésil en changeant de gène Esis. Rien que des craques de donneurs, tout ça, même si d'accord elle force un poil sur les paillettes, et du muscle comme ça, c'est bizarre sur une zessegue. Sinon, toute petite merioette, taille de guêpe et cuisse de mouche, sûr qu'elle plaît aux jeunes, l'allumeuse. Position classicoose, genre bourgeoise, elle cache son jeu. Mais pour le petit tour en ville, faut suivre la cadence : c'est pas de l'amour, c'est de la rage. T'as beau y aller molo sur les gaz, faut qu'elle change de rythme, comme qui dirait un manque d'amortis dans la transmission. Et comme elle prend des tours comme rien, façon hystérique avec sa voix de sirène, les promenades tranquilles au coin du bois, c'est pas son truc. Si t'aimes la douceur, change de camp



Quatre mercenaires nettoient la ville : il faut quelques instants pour que le village passe de la crainte à l'admiration. L'équipée sauvage a le mythe dur...

C'est que faut les tenir, les grosses. Tiens, Magna Honda, t'as intérêt à lui tenir les rênes, sinon elle se fait la belle au premier tournant. Elle engage, quoi, la direction qui tombe à l'intérieur comme avec la première Suzuki Entrée d'air venue. Un mec qui lui montre un peu la discipline dès le débourrage, et après elle file droit à se demander comment on la trouvait rebelle au début. Côté position, elle innove, à t mettre les pieds très en avant, donc le buste basculé en arrière. Sinon, une affaire : la croupe large et confortable, des manières douces, souple et docile aux commandes, et du muscle quand il en faut mais sans trop pour pas agresser les timides. C'est qu'elle a du métier, j'ai de rien : elle ratisse large et question de ramener l'oselle, ce printemps elle enterre toutes les autres. Côté cabaret, elle va bien aussi, avec une de ces voix graves et profondes qui t'embobinent la cave en moins de deux. C'est pas à la dégaine qu'elle les a, mais à la tchatche...

La même Yam, dite la « fille à son father », ou Fazer

camarade : son style, c'est plutôt la charge de la brigade légère. Et là, gaffe aux rênes, avec son petit train avant taille 16" elle t'échappe comme un rien si tu la surveilles pas. En revanche, si t'aimes les nerveuses, pas d'erreur, autant sur le châssis que le tempérament : une boule de nerfs, une allumeuse de vrais berbères qui tapine en bourg comme personne : plus rien ne la suit. Sa grande sœur Vilma, dite Vimax « la Menace », faut pas lui en promettre non plus, mais il y a le métier, et les manières. Elle fait pas le coup des princesses russes décaillées, c'est plus de mode : son truc, c'est les anglaises demi-mondaines, même si une pointe d'accent texan la trahit parfois. Reste qu'on se retrouve dessus le buste droit, les poignets un peu contorsionnés, et les pieds légèrement trop en avant et surtout très haut genre étrières de jockey à Epsom. Ferme, sa selle est cependant large (la déviance cow-boy?), mais peut-être parce qu'elle y cache sa cave à mazout. N'empêche : mettez les trois autres à côté sur le trottoir, sûr que

c'est elle qui en draque le plus. De là à passer à la caisse, c'est autre chose : entre son coffre et sa réputation, elle en rajoute un peu et fait hésiter le bon peuple. Pourtant elle s'y entend à la manoeuvre, et c'est finalement la plus docile si on ne se laisse pas impressionner : elle décolle en velouté, coup de pied au cul immédiat dans un escarpin de velours, et à toutes les vitesses. Une bonne classique, finalement, malgré ses grands airs.

La Kawa noire, c'est Emilie la tigresse : toute en muscles, grande et longiline, avec juste deux trois bibelots or pour souligner. Un peu « sapeuse », elle a aussi ses fautes de goût, comme les gannelles mal récurées plantées au bout de ses échappements. Pareil pour la selle mastoc couleur « tête de nègre », qui casse la ligne svelte du reste. Mais bon c'est pas une black pour des prunes, on va pas lui reprocher la couleur de son cuir, et une embrure de cet acabit fait partie du jeu. Elle impressionne aussi, dans un autre genre que la V-Max : on sent qu'elle cache son jeu, qu'elle pète le feu au premier coup de démarreur. Pas la peine non plus d'en faire une hernie : pour le petit tour en ville, c'est la docilité, malgré une direction bizarre à basse vitesse, légère au départ mais qui engage un peu dans les petits coins. Faites juste gaffe sur le pavé gras en première ou seconde où sa notation du couplet est un peu brutale. Plus vous lui en demandez, plus elle en donne, et c'est vous qui calerez le premier : gentille, polie, mais quand elle s'excite...

Bucoliques frénétiques

Finalement, ce qu'en pense le micheton, on en avait classe, et le temps de s'extraire du brouillard de kérosène, nous voilà sur l'Autoroute de l'Ouest. Avec le petit soleil printanier qui pointait, le glandulaire nous taillait, si bien que, paf, au premier sous-bois qui pointait, on s'est fait la jaquette direction les petites routes, histoire de conter fleurettes aux quatre drôlesses. En plus, après c'était le péage : raquer le loufuit du guichet, ça aurait fait cave devant les grosses, mais ne pas payer c'était un coup à se faire poisser par la roussie pour des prunes, mauvais avec nos pedigree. Brêfle, direction la cambrousse...

Question bucolique, nos fleurs de paveton n'aimaient que les cartes postales. C'était vite vu. La route à une voie, avec dessus le crotin de la caravane manouche qui venait de passer, pas leur truc, et les loubardes ont commencé à chanstiquer dans le désordre. Les rids de poule, a priori, ça aurait dû les brancher, ces cocottes ? Ben non : au premier planqué en sortie de virage, il a fallu les rebaptiser toutes.

Dura-V-Max-selle-en-vrax a flanqué un coup de ranquette dans le bas du dos à Yvan. Eliminator-dt-ent-travers a rûé de côté pas loin de désarçonner Pierrot. Magna-la-douce est soudainement devenue Magna-la-dèche, et forcément talonné sous Rocky. Loulou croyait avoir plus de chance, avec les faux airs de la Fazer : le nid de poule, aussitôt réparé par Fazer, était évité, pi-paf!... Le problème c'est que la bosse juste après a entraîné une digue du queen king size, avec élargissement de trajectoire et improvisation dans le gravier.

Le temps d'arroser ça pour nous remettre, la décision

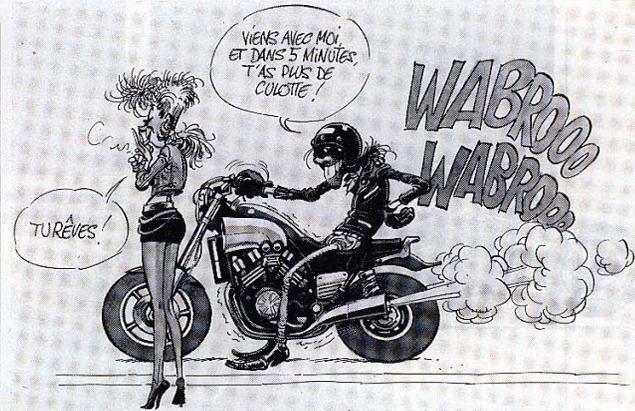
était prise : direction la nationale, ouisque nos compagnes reprendraient peut-être leur facilité citadine, soit dit sans les vexer. Là, elles se sont tout de même retrouvées, ces piliers de bar-PMU : se mettre au vert, elles veulent bien, mais si c'est le tapis d'un billard garanti sans accros.

Le problème a été de trouver le profil de route idéal : lisse et viroleux à la fois. Le tout était de ne pas s'ennuyer, ni de sacrifier en vertèbres cervicales ce que nous économisons aux lombaires. En effet, ces motos ne sont confortables que jusqu'à 130. Après, même avec un petit casque, chaque kilomètre supplémentaire tire douloureusement sur la nuque. Curieusement, à ce niveau toutes se valent. La Honda, avec les pieds très en avant, compense par sa selle basse formant dossier, et l'embryon de coupe-vent créé par ses instruments. Les autres, on est posé dessus bras écartés pour bien se manger tout le vent, ce qui devient vite inconfortable malgré les pieds mieux placés.

Ce n'est pas les petites pointes d'illégalité sur le périmètre ou les autoroutes de banlieue qui pouvaient nous le signaler, mais simplement la route à vitesse soutenue. Et là, insensiblement, la moyenne baisse si la perspective d'une « bourre » entre copains ne vient pas réviser les gaz. Bourrés il y eut donc sur les grands lacets de nationales, encore que rares et largement modérées par l'appréhension d'une vicarardise de revêtement venant désunir nos délicates compagnes.

En tête, V-Max, la moins dépayante, la plus facile à exploiter côté moteur, bref la plus homogène. Malgré ses suspensions fermes, sa tenue de route sur bon bitume est enviable, tout son comportement rappelant immanquablement une Anglaise de bonne naissance. Avec un freinage heureusement mieux à la page, et une « quetsche » omniprésente, rattrapant d'une torsion des gaz tout retard que l'on prendrait sur le groupe. On prend vite confiance dans sa partie cycle finalement très classique, à la direction raide mais saine, même si la tenue de cap en courbe peut être entachée par la traction sur le guidon nécessaire pour lutter contre le vent, à moins de se caler savamment sur le dossier de selle. Sur les bosses, cette faute de position peut entraîner de petits coups de guidon, pas méchants mais assez pour regretter l'absence d'un petit carénage tête de fourche.

Dernière vient la Honda, surprenante d'efficacité. Molle de suspensions (d'un netta tendance à de violents talonnages sur mauvaises routes), peu amortie, elle enroule les courbes avec d'amples tortillements du cul, pas malinsais mais qui dans tout autre comparatif lui vaudrait le vocable de « grande saucisse ». Seulement, au royaume des customs, les borgnes sont reines, et la Honda n'était jamais laissée pour compte à une recharge de guidons entre est-sayeurs. Elle a donc attiré la sympathie, voire la confiance de tous, sans pourtant se cacher d'être molle de partout : des suspensions, nous l'avons vu, mais aussi du frein avant (sympathique en ville, mais vailleure, spongieux et manquant de tonus sur route rapide), et même du moteur. Quand on pense que ce V-4 était il y a quelques années la référence de couple en 750 ! Maintenant, à côté de la Yamaha ou bien sûr des 1000 et 1200, il fait figure de touriste gentil aux bas régimes. Aux reprises, il est handicapé par



une dernière vitesse « overdrive » hyper-longue. Presque nous le signaler, mais simplement la route à vitesse soutenue. Et là, insensiblement, la moyenne baisse si la perspective d'une « bourre » entre copains ne vient pas réviser les gaz. Bourrés il y eut donc sur les grands lacets de nationales, encore que rares et largement modérées par l'appréhension d'une vicarardise de revêtement venant désunir nos délicates compagnes.

dos) il s'est rebattu sur les pneus Phantom d'origine, les couvrant de tous les maux. Il est vrai que ces Pirelli, bien accrocheurs sur le sec comme le gras, ont encore à convaincre en qualité de guidage, surtout avec une de ces directions « modernes » dont hérite la Fazer. La géométrie n'est probablement pas seule en cause, mais peut-être sa combinaison avec une position de conduite irrégulière, où les genoux serrent les pipes d'admission au lieu du cache-réservoir, et les bras s'agrippent au guidon faute d'un dossier de selle pour se caler. Qu'importe : voilà une drôle de partie-cycle au final, indécise dans les grandes courbes car floue, trop légère et surtout inspirant une méfiance constante. En virages serrés, tout irait presque bien avec tout de même un poil plus d'inertie au moteur, les reprises à l'embrayage n'étant pas rares pour le rendre un peu plus onctueux et éviter les à-coups immédiatement reperçutés sur la direction légère. « Presque bien » car il resteraient les bosses, et l'accord comme la fermeté des suspensions, alliés au court empattement, faisaient de la FZX un cabri énervé que les autres évitaient de suivre, tellement ses écarts et rebiquettes pouvaient être imprévisibles. Alors, un « outil » peut-être, mais une sérieuse préparation, à commencer par un amortisseur de direction pour gommer les nombreux guidonnages provoqués par les bosses.

Le salaire des macho-peurs

Le temps d'arriver à Deauville-Trouville, notre bande avait vigouement perdu son enthousiasme. Encore avions-nous fini par presser les derniers kilomètres en revenant sur l'autoroute, pour avoir le plaisir, au moins une fois d'une « bourre » dans les grandes courbes normandes. A ce jeu, nos quatre customs dominaient bien du travail aux pilotes, pour ne pas qu'ils se dévissent la tête face au vent. Les positions effaçées sont donc de rigueur, autant que faire se peut vu leurs positions de conduite. La plus défavorisée reste alors la Fazer, seule dépourvue de dossier et de selle. C'est aussi la plus courte des quatre, et sa tenue de cap est tout sauf rassurante. Que de l'arrière, elle impressionne plus encore que son pilote,



tellement la roue avant semble dribler de droite à gauche. Sur les stries, c'est aussi la seule à danser la gigue. Dommage, car le moteur vaudrait tellement mieux.

Si le moteur de la Honda continue son sympathique continuo de gros tubes d'orgue, il reste un ton au-dessous des autres, même cravaché. Pourtant, l'autoroute ne lui fait pas peur, car c'est la seule à y prétendre au confort touristique, ses suspensions suffisant à gommer les raccords de béton dans la douceur. Ses grands mouvements de croupe en courbe ne s'amplifient ni ne s'accroissent avec la vitesse, si bien qu'on y prête de moins en moins d'attention. Après tout, c'est celle où l'on « râcle » le plus souvent en virage, mais pas les repose-pieds, ni les béquilles mais les talons, surbaissés par la position de conduite. Voilà qui expliquerait enfin les talons chanfreinés des bottes de cow-boy : c'est pour ne pas râcler sur les choppers...

On s'y attendait, V-Max et Eliminator constituent le groupe de tête. Dans les tours, le Kawa fait jeu égal avec le V-4, avec même des montées en régime plus rapides : il est vrai qu'il tourne aussi vite : 20 % de cylindrée en moins, ça ne s'invente pas. Le problème vient de la partie-cycle : en ligne droite, tout va bien jusqu'à ce qu'un vilain raccord désarçonne le pilote d'un méchant coup de raquette. Perdant sa belle position, bien calé sur les fesses et genoux serrés, il en vient à tirer de travers sur le guidon et engendrer d'impressionnants louvoiements, dont la V-Max profite pour prendre le large.

Bien que fermes, genre « rétro », les suspensions de la V-Max sont en effet bien amorties et accordées à la base, et quand elle saute, c'est en ligne et des deux roues. Une vieille anglaise, on vous dit ! Même avec quelques fautes de guidon, sa tenue de cap reste irréprochable à toutes les vitesses soutenables par vos vertèbres cervicales et sa direction raide, allée à une grande et grosse roue bien pourvue en inertie, devient un avantage certain.

Nous ne sommes pas restés longtemps sur l'autoroute pour le retour, préférant encore nous bagarrer avec les guidons sur petite route que deux heures à nous agripper contre le vent. La confirmation des leçons de la veille ne s'est pas faite attendre : ces

motos sont faites pour tout sauf « attaquer ». Rarement nous n'avions aussi rarement tiré de vraies bourres, et encore très prudemment.

Leur truc, c'est plutôt de croiser à allure modérée, 100-120 km/h, avec une pointe d'accélération de temps en temps pour profiter quand même des moteurs : ces customs sont des *cruisers* de croisette, pas des bouffeuses de bitume. C'était évident, coureur d'avance, dites-vous ? Nous, comme St-Thomas, on a préféré croire ce qu'on a touché, et toutes les conclusions n'en sont pas aussi évidentes que le simple constat « moto-macho, moto-bobo »...



Peu douées pour l'attaque sportive, les customs préfèrent la promenade tranquille, sans négliger une pointe d'accélération pour se faire plaisir de temps en temps.

La plus spectaculaire a été le constat que la V-Max n'a pas vieilli du tout, restant à l'unanimité la plus impressionnante et la plus efficace dans son genre. Pourtant, c'est aussi la plus « normale », la moins dépayssante à la conduite, malgré ce couple monumental qui fait son charme au point de ne pas faire regretter le moins du monde sa limitation à 100 chevaux. S'il est un moteur qui a gagné au bridage, c'est bien lui, devenu le recordman des couple de référence, et apparemment pour un sacré bail encore. On en vient même à regretter son absence d'une partie-cycle moderne, mieux suspendue donc plus efficace sinon franchement sportive.

Le tour de table de *debriefing*, de retour au Rallye semblait donc lui aussi gagné d'avance : « si tu avais crédit illimité pour une custom-draguester, c'est donc la V-Max que tu choisirais ? ». Rocky-les-Pinceaux a lancé « moi, j'ai déjà, la V-Max, j'ai déjà. Alors, à tout refaire, je prendrais quand même une vraie Harley, une Duo-Glide. » Loulou Gomma a terminé son demi, et laissé tomber « une Harley, mais une XR-1000, s'ils la faisaient encore. Sinon une Sportster 883. » Yvan le Magot, l'œil rêveur, a roucoulé « oh oui, une Sportster, ou une XR-1000 d'occasion... ». Pierrot la Science a conclu « Une Harley, mais avec le 1340 cm³. Dommage qu'avec les Harley, le problème c'est la fauche », et un ange est passé. J'avais dit : ces custom, c'est des coups à vous rendre honnête !

P.S



Large et bien garnie du postérieur, miss Magna tend aussi à onduler du croupion... prouvant que l'efficacité se passe parfois du bon goût.



L'Eliminator se pose en concurrente directe de la V-Max. En ville, c'est gagné, mais dans les virélots...



Vive et nerveuse, la Fazer pourrait prétendre à la sportivité si elle se montrait plus décidée sur ses trajectoires.



Raide de suspensions et de guidon, la V-Max se comporte comme une anglaise classique : exigeante mais saine. C'est donc celle qui incite le plus à aller voir quand elle râcle...

	V-MAX	HONDA	FAZER	KAWASAKI
QUALITES	— Couple moteur — Look monstrueux — Homogénéité — Finition	— Confort relatif — Douceur — Efficacité — Bruit (basse)	— Nervosité — Agilité — Sélection — Bruit (sirène)	— Puissance — Freinage — Look « Drag »
DEFAUTS	— Prix — Poids — Suspensions — Coups de guidon	— Couple en bas — Louvoiements — Talonnages — Freinage	— Tenue de cap — Imprécision — Guidonnages — Confort	— Tenue de route — Vibrations — Maniabilité



La dernière des Honda « quatre-pots » : une réussite, avec le plus beau c... du genre. Sa béquille latérale, à bout spatulé, offre une stabilité légèrement meilleure aux autres dans le gravier.



Un arrière mastoc pour l'Eliminator ZL 1000, qui fait regretter la ligne, plus dépouillée et agressive, de la 900. Heureusement, son décor noir et or rattrape ça en jetant un jus indéniable.



Superbes, les roues à voile aujourd'hui de la Fazer marquent un sein repentir de Yamaha après une génération de roues gadget en spirale ou torturées, avec laquelle la V-Max avait rompu la première.

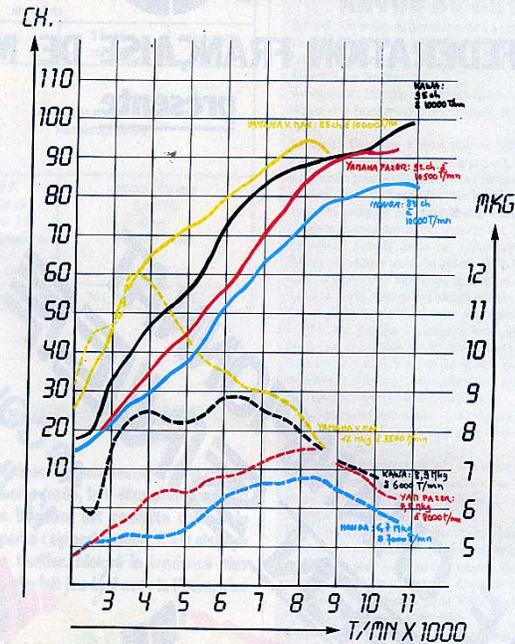


Même les amoureux de la V-Max voudraient modifier ses pots tromblons, moins recherchés que le reste de sa présentation, et de sonorité peut-être trop discrète. Par contre, ne regrettez pas l'absence en France du V-boost : la version 100 ch offre un record de couple à bas régimes.

Quatre machos et une femme sur les planches de Deauville, tchabada-bada... Aux couleurs près, la Fazer reprend le décor général de la V-Max, dont elle se veut l'héritière.

Le banc a largement confirmé les impressions sur la route ou aux séances chrono. Nos deux « grosses », pas au mieux de leur forme ce jour-là, restent sagement en-deça de la limitation à cent chevaux. Cependant, les courbes de puissance reflètent très bien la hiérarchie des performances pratiques. La courbe de couple, plus révélatrice des tempéraments : le V-Max est disponible immédiatement avec un couple monumental culminant à 3500 t/mn pour décroître ensuite doucement, un vrai « chopper » ! L'Eliminator tourne plus vite, et tient dragée haute à la V-Max passé les moyens régimes : son rendement n'est alors pas meilleurs, mais au moins a-t-elle six vitesses pour l'aider à mouliner. Les courbes de la Fazer méritent aussi le détour, par l'exemplarité du rendement de son moteur cinq-coupapes : une linéarité de montée en puissance comme ça, puis une telle « allonge » une fois le maxi atteint, c'est rarissime. La courbe de son couple, élevée pour la cylindrée, progressive et plate indique aussi une combustion parfaite à tous les régimes, c'est à dire un combinaison impeccable de carburant et d'allumage. A comparer avec l'Eliminator bridée par la législation française, mais par un mécanicien cosaque... ce qui peut donner à certains une plus grande sensation de puissance : la linéarité de réponse est un idéal objectif, pas un facteur de plaisir subjectif. Enfin, remarquez les puissances spécifiques dans le tableau comparatif « Puissance » : d'après nos sensations d'essai, les faibles rendements au litre, c.à.d. les « grosses gamelles » même bridées, ont encore de beaux jours.

AU BANC MOTO JOURNAL



REGIME	PUISSANCE (ch)				COUPLE (mkg)			
	HONDA	KAWA	V-MAX	FZX	HONDA	KAWA	V-MAX	FZX
2 000 tr/mn	14	18	26	14	4,9	6,3	9,2	4,9
2 500 tr/mn	18	20	37	18	5,1	5,8	10,5	5,1
3 000 tr/mn	22	33	45	23	5,2	7,8	10,7	5,5
3 500 tr/mn	27	41	58	29	5,6	8,3	12,0	5,8
4 000 tr/mn	30	48	65	35	5,4	8,5	11,7	6,3
4 500 tr/mn	34	52	69	41	5,4	8,2	11,0	6,5
5 000 tr/mn	38	57	72	45	5,4	8,2	10,3	6,4
5 500 tr/mn	45	65	75	52	5,8	8,5	9,7	6,7
6 000 tr/mn	53	75	80	57	6,3	8,9	9,6	6,8
6 500 tr/mn	58	80	83	63	6,4	8,8	9,1	6,9
7 000 tr/mn	65	83	88	71	6,7	8,5	9,0	7,2
7 500 tr/mn	69	87	92	77	6,6	8,3	8,8	7,4
8 000 tr/mn	75	88	94	84	6,7	7,9	8,4	7,5
8 500 tr/mn	79	90	91	88	6,6	7,6	7,7	7,4
9 000 tr/mn	80	91	—	90	6,4	7,2	—	7,1
9 500 tr/mn	82	92	—	91	6,1	7	—	6,9
10 000 tr/mn	83	95	—	91	5,9	6,8	—	6,5
10 500 tr/mn	83	—	—	92	5,7	—	—	6,3

PUISSANCE

	HONDA	KAWASAKI	V-MAX	FZX
Annoncée usine (DIN)	88 ch	100 ch (UTAC)	100 ch (UTAC)	88 ch
Vérifiée à l'embrayage	83 ch	95 ch	94 ch	82 ch
Vérifiée à la roue AR	72 ch	82 ch	82 ch	80 ch
Spécifique	110 ch/l	95 ch/l	78 ch/l	123 ch/l
Poids avec pleins	243 kg	271 kg	281 kg	224 kg
Poids/puis. réel	2,93 kg/ch	2,85 kg/ch	2,99 kg/ch	2,43 kg/ch



RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	HONDA	KAWASAKI	YAMAHA	YAMAHA
Modèle	VF 750 CH	Eliminator	V-MAX	FZX 750
Prix clés en main	42 413 F	52 814 F	59 969 F	45 369 F
Disponibilité	immédiate			
Coloris	bleu nuit ou rouge	noir	87 : bleu métallisé	rouge/noir
Garantie	un an pièces et main-d'œuvre kilométrage illimité 2 ans sur moteur transmission transmission	un an pièces et main-d'œuvre kilométrage illimité		
Importateur	Honda-France BP 46 77312 Mame- la-Vallée, cedex 02 Tél. : 60.05.90.12	K.M.F. rue Claude Bernard, Z.A. 78130 Coignières Tél. : 30.51.61.86	Sonauto-Yamaha B.P. 479 Cergy Pontoise Cedex Tél. : 30.36.21.93	
Essai précédent	MJ 788(contact)	MJ 791(contact)	701, 749	747, 775

EN BREF

VILLE

Domination partagée entre les Yamaha pour l'efficacité, incontestable de la Honda pour le confort et la douceur. D'une prise en mains facile, la V-Max plus lourde ne suit pas la Fazer, vive et maniable si cette dernière est conduite comme le suggèrent son moteur nerveux et une boîte superbe : agressivement. C'est alors un régal d'agilité et d'étroitesse, une bête à se faufiler. Malgré la tandance plus marquée à engager de la direction de la Honda, elle fait jeu égal avec la Kawa, plus lourde et encombrante.

ROUTE

La V-Max est rétro : ferme de suspensions et de direction (les bosses réduisent vite la cadence notamment par des guidonnages secs), mais rigide — un rail comparée aux autres. A l'opposé, la Honda est autrement plus confortable et ne manque pas d'efficacité malgré ses amples louvolements, son moteur un peu creux et son freinage peu agressif. Kawasaki et Fazer manquent d'homogénéité, la première par ses coups de raquette, la petite par son imprécision générale. Dommage pour ces deux moteurs sympathiques.

AUTOROUTE

Aucune n'est à l'aise au-dessus de 130 km/h plus d'un quart d'heure. Du coup, la Honda, bien stable, plus souple, plus relax, et dotée d'une 6^e longue, limite les dégâts. Sinon, choisissez le couple et la tenue de cap de la Yamaha mais comptez les raccords du béton. La Kawasaki peut essayer de suivre en ligne droite, mais les coups de raquette virent parfois au vicieux. Sur la Fazer, l'avant qui rebondit et oscille facilement calme les ardeurs.

CONCLUSION

Sportifs et touristes s'abstenir, même en transigeant ! Ce sont des custom, dont le look reste le principal intérêt. Dans son genre, la plus homogène reste la V-Max. En revanche, la Honda est celle qui se plie le mieux aux balades relax ou aux rôles utilitaires : seule pouvant être mise entre toutes les mains (même débutantes), c'est une découverte en son genre. La FZX « Fazer » n'aime que la ville et les périphs, et pas en père tranquille. L'Eliminator, elle, est, pour les originaux qui trouvent la V-Max trop répandue. A quand des « custom » intégrant mieux les techniques modernes en matière de parties cycle ?

REVUE DE DETAILS

Antivol : Un antivol de direction suffit-il à ces piliers de trottoir ? En tous cas, Yamaha reste à la traîne avec des serrures séparées sur la colonne de direction, et obligeant à braquer à droite. Pire, la Fazer nécessite une deuxième clé.

Avertisseur : Un coup de gaz vaut mieux en ville, surtout avec la Honda et la Fazer (les plus mélodieuses), et un appel de phare sur route.

Bagages : Un vague « plus » pour la FZX, dont l'embryon de « spoiler » facilite l'accrochage des paquets. *Idem*, en mieux, pour les robustes poignées de passager de l'Eliminator, mais son bouchon de réservoir protubérant gêne pour une sacoche de réservoir ; au moins ne cache-t-il pas d'instruments comme les Yam. Pour la Honda le réservoir penche trop vers l'arrière...

Béquilles : Yamaha gagne, en fournissant deux béquilles bien fichues sur chaque moto. La latérale de la Fazer, toutefois, gêne certains pilotes pour monter les rapports, et esquisse leurs bottes. Les deux autres n'ont qu'une béquille latérale.

Commodos : Le curseur linéaire des cignotons de la Kawasaki s'avère très pratique à l'usage. L'appel de phare à l'index se généralise, merci, mais pas les enrichisseurs (*starters*) au guidon : Yamaha en reste à la trette sur le côté gauche des carburés. En revanche, la réserve à boutons électriques au pouce droit des Yam est pratique... après le dépaysement initial.

Eclairage : Halogènes et donc, vu les vitesses de croisière raisonnables, efficaces même sur le petit phare de la V-Max, avec un petit plus pour la Fazer.

Essence : remplissage difficile, « à la Vespa », sous la selle de la V-Max. Le voyant de réserve « FUEL » des Yam ne vaut pas le jauge, pourtant imprécise, de la Kawa. La Honda en reste à la classique jauge « kilométrique ».

Huile : la Honda reste sobre, avec sa jauge-bouchon vissée à côté de la pédale de frein. Celui de la Kawa est moins accessible pour le remplissage, sous le carburateur gauche. Grâce à leurs béquilles centrales, les Yam s'omant à droite de jauges-lucarnes, plus pratiques. Le remplissage de la V-Max, dernière et non dessus l'embrayage, manque d'accessibilité.

Outils : pas vraiment des motos de routards, autant dire que l'on reste dans le minimum japonais, à outils gigognes en métal doux. La qualité Honda est toutefois un peu meilleure.

Poignée de gaz : un poil ferme sur la Kawa (comme la V-Max), elle ne revient pourtant pas bien seule. Sur la Honda, la grosse poignée mousse typiquement custom est plus confortable en croisière, évitant de crispier la main.

Ralenti : avec quatre carburés à dépression partout, c'est stable et fiable. N'y touchez donc pas sauf urgence ! La position de la butée de ralenti du palonnier de la Kawa est d'ailleurs dissuasive...

Rétroviseurs : Corrects sur toutes, grâce aux grands guidons relevés, mais le corps du pilote très reculé limite un peu la visibilité vers l'arrière.

Tableau de bord : jolies, « frimantes » les consoles de réservoir des Yamaha, mais les voyants de la Fazer sortent du champ de vision à moins de loucher par terre, et le compte-tours de la V-Max, déjà mal placé pour la lisibilité, vibre sur sa platine d'aluminiée hyper-souple. Plus classiques (trop ?), les instruments Honda et Kawa gagnant en confort ce qu'ils perdent en élégance. Aucune n'a malheureusement pensé à intégrer un « spoiler » pare-vent à son tableau de bord, en guise d'embryon discret de carénage...

Suspension : combinés classiques partout réglables en précontrainte sur la Fazer comme la Honda, seule à se passer de bouchons à air pour sa fourche. Qui s'en plaindra, d'autant que les autres ne disposent pas de tuyau de raccord d'équilibrage. La Kawa et la V-Max s'offrent des amortisseurs à réglage hydraulique (4 positions) comme de précontrainte, mais sur la Kawa il est à valves pneumatiques comme pour la fourche. Toutes nulles de toutes façons : aucune de ces dragueuses n'offre un réglage rapide (par ergot manœuvrable à la main) de la précharge pour une passagère d'occasion. Pourtant, avec leurs courts débattements, ce ne serait pas du luxe.

Tensions de chaîne : seule la Yamaha en reste à une chaîne au lieu des excellentes transmissions acaténes des concurrentes. Son réglage est classique, par coulisseau interne à bêtes repères d'alignement.

CLASSEMENTS

	HONDA	KAWA	SUZUKI	YAMAHA
PRESENTATION	4*	3*	1*	2*
Esthétique	6	4	10	6
Finition	6	6	9	5
Équipement	5	8	8	8
Aspects pratiques	5	7	8	8
PRISE EN MAINS	1	4	3	2
Maniabilité	6	4	7	9
Agrément moteur	8	6	8	4
Boîte de vitesses	8	5	7	9
Embrayage	8	6	6	8
MECANIQUE	4	3	1	2
Souplesse	9	7	6	8
Couple	5	8	10	6
Puissance	5	9	9	7
Vibrations	9	5	8	8
Bruit	9	7	6	8
Démultiplication	4	9	8	9
	4	2	1	3
Vitesse maxi	6	7	8	9
Accélération	5	7	9	8
Reprises	5	8	9	6
TENUE DE ROUTE	2	4	1	3
Agilité	5	4	7	9
Tenue en virages	7	2	8	4
Stabilité	9	7	9	3
FREINAGE	4	1	2	3
Puissance	6	9	8	8
Endurance	5	7	7	7
Agrément	4	9	8	6
CONFORT	1	2	3	4
Position de cond.	7	7	5	6
Suspensions	8	5	6	5
Protection	3	1	1	0
DUO	3	1	2	4
Confort	5	8	5	6
Aptitude mécanique	7	8	10	5
"ATTAQUE"	4	3	1	2
Sensations	5	7	8	9
Compétitivité	0	0	2	3
Tenue de route	7	4	8	5
Freinage	5	9	8	7
Garde au sol	5	6	7	8
Pneus d'origine	7	7	6	5
BUDGET	2	3	4	1
Prix	8	6	5	7
Consommation	7	5	5	9

PERFORMANCES

CONDITIONS	Temps couvert, 12° C, pas de vent Montlhéry + autoroute			
Météo	Yvan, 1,83 m, 75 kg, cuir.			
Piste	d'origine : Honda 2500 km ; V-Max 8 500 km FZX 2200 km ; Kawa 5200 km.			
	HONDA	V-MAX	FZX	KAWA
VITESSE MAXI (Coché) Coupés	206 220/9100	212 216/8800	219 245/9700	208 238/10300
ACCELERATIONS 200 m D.A. 400 m D.A.	7,7" 12,4"	7,2" 11,7"	7,6" 11,9"	7,5" 11,9"
REPRISES EN 6° de 60 à 90 km/h de 90 à 130 km/h	3,7" 4,7"	3,1" 4,2"	3,5" 4,4"	
REPRISES EN 6° de 60 à 90 km/h de 90 à 130 km/h	7,2"	—	4,1" 5,5"	3,3" 4,3"
ETALONNAGE Compteur				
60 km/h	55	62	57	55
80 km/h	90	83	84	83
110 km/h	108	100	102	99
130 km/h	128	120	123	119
160 km/h	153	150	141	145

Après l'aperçu routier, peut pas dire qu'on se soit bagarrés pour passer ces bestioles à Montlhéry. Même celle dotée de la meilleure tenue de cap, la V-Max, nous donnait des sueurs froides à la seule idée d'un maxi en drapeau derrière son guidon. En outre, une tentative sur la plus cool, la Honda, nous a convaincus de l'ineptie de cette entreprise. Les maxis ont donc été réalisés sur route plate, au radar...

L'anneau reste pourtant notre meilleur terrain pour les étalonnages. Avec ces brûleuses de bitume, les 400 m DA n'ont plus qu'une valeur comparative, tellement les motos sortent vite de la base de test, en plein virage : le mur de l'anneau vous surgit alors à la queue, et il faut s'accrocher aux branches pour éviter la tangente. Les surprises n'ont pourtant pas manqué. Les performances de la V-Max, déjà exceptionnelles en accélérations comme en reprises, s'obtiennent régulièrement, tranquillement, sans jamais devoir la cravacher - d'ailleurs Debarre dont c'est la moto personnelle ne nous aurait jamais pardonné ça. A côté, la Kawasaki, qui nous avait pourtant laissé la plus grosse impression subjective de puissance, doit se démaner pour des résultats (tout relativement...) médiocres, alors qu'elle démarre en première avec la roue arrière en sucoète dans le plus pur style dragster.

Violente, la FZX a su aussi faire parler la poudre, non sans technique de la part de nos essayeurs, mais ça en valait la peine : des temps dignes d'une sportive de même cylindrée. Pourtant, Dieu sait que, passé 200 m, son ergonomie n'a plus rien de convaincant pour péter un chrono...

La Honda va bien, merci. Vous savez, malgré son gros pneu arrière, elle ne cache pas ses repose-pieds peinaris bien en avant, et laisse le moteur pilote de la marque à la plus sportive VFR, en se contentant de l'ancien dessin. Elle était donc venue sans prétentions, en touriste, mais fera déjà honte à nombre de sportives d'il y a dix ans.

Les vraies surprises sont venues des vitesses maxi, obtenues par moyenne de deux mesures au radar dans les deux sens d'une ligne droite d'autoroute. La Honda, handicapée pour les reprises et accélérations par sa sixième longue, en fait un over-drive destiné à croiser tranquillement, n'était pas larguée du tout. Il est vrai qu'avec ces motos, la vitesse dépend de la position du pilote, et il ne faut pas hésiter à cacher une main derrière le phare ou mettre ses pieds sur les repose-pieds passager. Dans ces conditions, c'est tout de même la Fazer qui a créé la surprise en atomisant les « grosses » : David a pris sa revanche contre ces Goliaths, en profitant d'un moindre poids et surtout d'une faible surface frontale. Avec son meilleur Cx mais sa puissance maximale est très proche, voyez le travail : battu en tourisme routier, la Fazer a prouvé aux chronos que la race de la V-Max ne bat pas pour rien dans ses veines...

FICHES TECHNIQUES

Modèle	HONDA VF 750 CH	KAWASAKI 1000 Eliminator	YAMAHA 1200 V-MAX	YAMAHA FZX 750
MOTEUR				
Type :	4 cyl. en V à 90°, 4 temps, à refroidissement liquide.	4 cyl. en ligne, 4 temps, à refroidissement liquide.	4 cyl. en V à 70°, 4 temps, à refroidissement liquide.	4 cyl. en ligne 4 temps, refroidissement par liquide.
Embiellage :	Viebrequin monobloc sur 5 paliers lisses.	Viebrequin monobloc sur 5 paliers lisses.	Viebrequin monobloc sur 5 paliers lisses.	Viebrequin monobloc, 5 paliers lisses
Distribution :	Double ACT, entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre.	Double ACT, entraîné par chaîne Morse, 4 soupapes/cyl. actio/inées par inject.	Double ACT, entraîné par chaîne 4 soupapes par cylindre.	Double ACT entr. par chaîne à tension auto. 5 soupapes par cyl., régl. par pastilles
Cylindrée :	748 cm ³	997 cm ³	1198 cm ³	749 cm ³
Alésage x course :	70 x 48,6 mm	74 x 58 mm	76 mm x 66 mm	68 x 51,6 mm
Rapport volumétrique :	10,2 à 1	10,2 à 1	10,5 à 1	11,2 à 1
Puissance maxi :	88 CH à 8500 t/mn	100 CH (UTAC) à 9 000 t/mn	100 CH (UTAC) à 7 500 t/mn	96 CH à 11 000 t/mn
Régime maxi :	10 000 t/mn	10 500 t/mn	8 500 t/mn	11 000 t/mn
Couple maxi :	7 m.kg à 7 500 t/mn	9,3 m.kg à 7 000 t/mn	non com. en version 100 ch	7,6 m.kg à 8 000 t/mn
Alimentation :	4 carbus à dépression Keihin Ø 39	4 carbus à dépression Keihin.	4 carb. à dép. Mikuni DS35.	4 carb. à dép. Mikuni Ø 34 mm
Lubrification :	sous pression, cart. humide	ss pres., cart. hum., pompe trochoidé	ss pres., cart. hum., pompe trochoidé	Cart. hum., pompe trochoidé
Mise en route :	Dém. électr. uniku.	Dém. électr. uniku.	Dém. électr. uniku.	Dém. électr. uniku.
TRANSMISSIONS				
Transmission primaire :	Engrenage rapport 1,737.	Engrenage à taille droite, Rapport : 1,732 (97/56)	Engrenage à taille droite, Rapport 1,776 (87/49)	Engrenage à taille droite, Rapport 1,89 (91/48)
Embrayage :	Multidisque en bain huile, à commande hydraulique	Multidisque en bain huile, à commande hydraulique	Multidisque en bain huile, à commande hydraulique	Multidisque en bain huile, à commande hydraulique
Boîte de vitesses :	à 5 rapports + Over-drive	à 6 rapports	à 5 rapports	à 6 rapports
Rapport % vit. théorique				
1**	2,294	2,800 (42/15)	2,529 (43/17)	2,846 (37/13)
2**	32,7 %	37 %	36,7 %	38,1 %
3**	46,3 %	51,7 %	52,4 %	49,5 %
4**	58 %	65,1 %	68,9 %	60,9 %
5**	69,8 %	77,6 %	88,2 %	72,2 %
6**	89,7 %	89,8 %	100 %	85,1 %
7**	100 %	245 km/h	1035 (29/28)	100 %
Transmission secondaire :	per renvoi, arbre et cardan rapport 3,670 (19/16x34/11)	per renvoi, arbre et cardan rapport 2,994 (16/19x32/9)	per renvoi, arbre et cardan rapport 2,852 (12/27x33/9)	per chaîne ; braquet rapport 16x43 (2,888)
EQUIPEMENT ELECTRIQUE				
Générateur :	Alternateur 350 W	Alternateur 300 W	Alternateur 350 W	Alternateur 360 W
Batterie :	12 V 12 Ah	12 V 14 Ah	12 V 16 Ah	12 V 14 Ah
Allumage :	électronique TCI	électronique TCI, avance électronique	électronique	électronique TCI
Projecteur :	Halogène 60/55 W	Halogène 60/55 W	Halogène H4 60/55 W	Halogène H4 60/55 W
PARTIE-CYCLE				
Carrosserie :	selle biplace tubulaire en acier, double berceau démontable.	selle biplace double-berceau en tubes d'acier	selle biplace, faux réservoir tubulaire en acier, double berceau	selle biplace, faux réservoir tubes carrés en acier, double berceau.
Cadre :	Sur roui. coniques, angle de la colonne 65°	Sur roui. coniques, angle de la colonne 61°	Sur roui. coniques, angle de la colonne 62°	Sur roui. coniques, angle de la colonne 61°25.
Chasse :	152 mm.	102 mm.	119 mm.	116 mm.
Suspension avant :	Fourche télehydraulique Ø 39 mm, débattement 155 mm	Fourche télehydraulique, assistance pneumatique. Débattement 150 mm.	Fourche télehydraulique Ø 40 mm, à assistance pneumatique. Débattement 140 mm.	Fourche à assistance pneumatique, Débattement 140 mm.
Suspension arrière :	Oscillante, 2 combinés ressort-amortisseur réglables : 5 pos. de pré-tension des ressorts, double disques ventilés Ø 280 mm, à étriers dble-pistons.	Oscillante, 2 combinés ressort-amortisseur régl. : 5 pos. de pré-tension des ressorts, double disques ventilés Ø 280 mm, à étriers dble-pistons.	Oscillante, 2 combinés ressort-amortisseur réglables : 5 pos. de pré-tension des ressorts, double disques ventilés Ø 280 mm, à étriers dble-pistons.	Oscillante, 2 combinés ressort-amortisseur régl. : 5 pos. de pré-tension, double disques Ø 267 mm, étriers à double pistons
Frein avant :	tambour simple-came mécanique, Ø 180 mm.	disque hydraulique Ø 270 mm, à étrier simple-piston.	disque ventilé Ø 280 mm, à étrier double-piston.	disques ventilés Ø 267 mm, étrier double-piston.
Frein arrière :	AV en alliage léger à branche, 2,15 x 19, AR en all. léger à voile plein, 3,00 x 15	AV : 2 x 18 ; AR : 3 x 15	AV en alliage léger à branche, 2,80 x 18, AR en all. léger à voile ajouré, 2,50 x 15	AR en all. léger à voile ajouré, 3 x 15
Pneus :	AV : 110/90 x 19, AR : 150/80 x 15	Tubeless Dunlop AV : F17 100/90 V18 AR : K425 160/80 V15	Tubeless Dunlop Qual. AV : 110/90 x 16 AR : 150/90 V15 (ess. : Marathon)	Tubeless Pirelli Phantom AV : 110/90 x 16 AR : 140/90 x 15
CAPACITES				
Essence :	13 l dont 2,8 l réserve	18,5 l dont 3 l réserve	15 l dont 3 l réserve	13 l dont 3 l réserve
Huile moteur :	3 l	3,7 l	4,7 l	3,5 l
DIMENSIONS ET POIDS				
Hauteur de selle :	705 mm	750 mm	765 mm	750 mm
Empattement :	1 660 mm	1 615 mm	1 590 mm	1 530 mm
Garde au sol :	152 mm	155 mm	145 mm	155 mm
Poids à sec (usiné) :	228 kg	244 kg	250 kg	200 kg
Poids avec pleins (vérifié) :	243 kg	271 kg	281 kg	224 kg
Répartition de ce poids :	AV : 44,4 % ; AR : 55,6 %	AV : 45,4 % ; AR : 54,6 %	AV : 45,8 % ; AR : 54,2 %	AV : 47,8 % ; AR : 52,2 %