

Moto Revue


Sides : Michel en tête
du Ch. du Monde !

Essais : Kawa 1000 J
et Yamaha 250 IT

Trial : Burgat a
encore frappé

Hexagonale
Moto Revue :
Réservez vos places

N°2512 - mercredi 27 mai 81 - 8 F - 60fb - 4

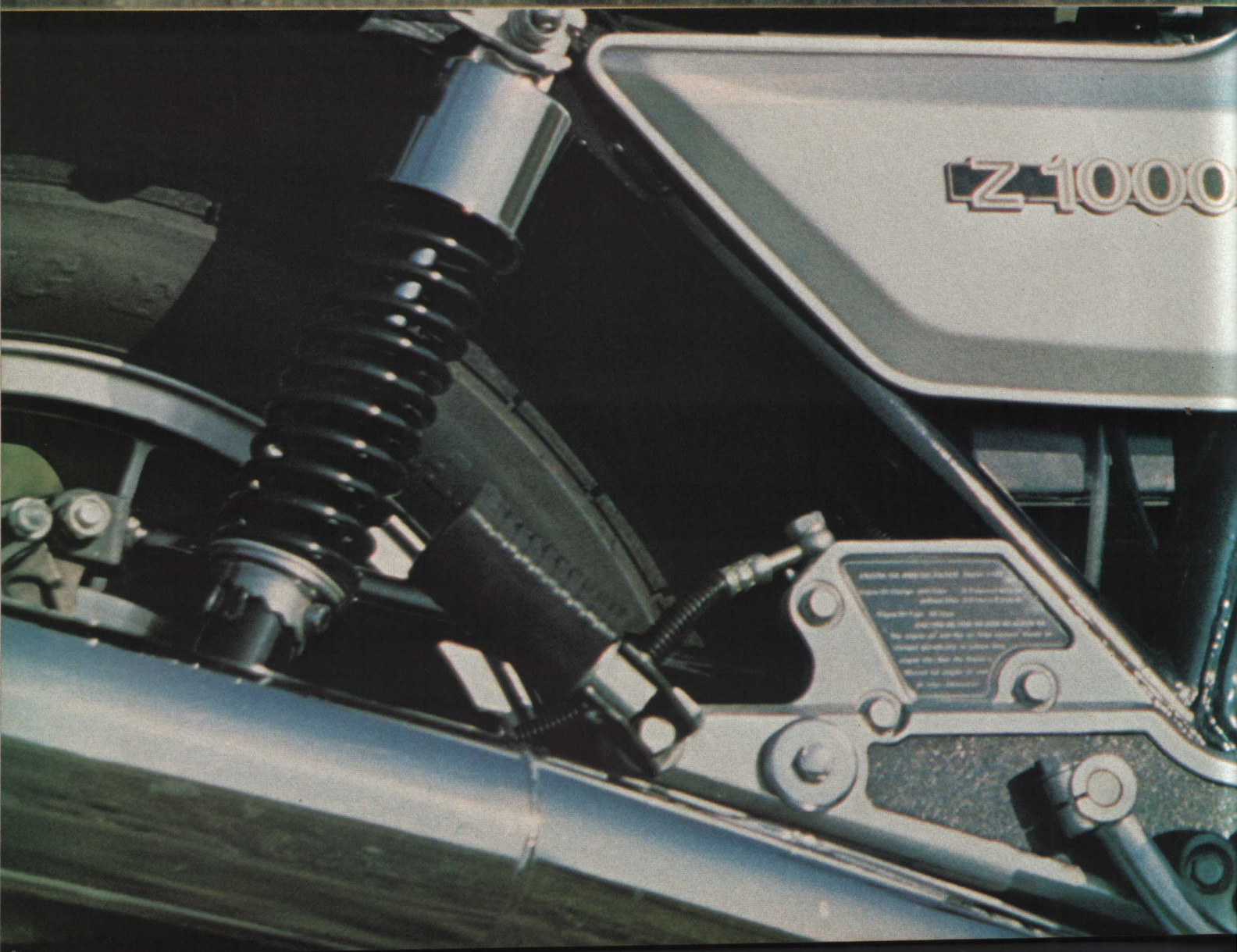


**BOL D'EAU,
BOL D'HONDA,
BOL D'ARGENT!**

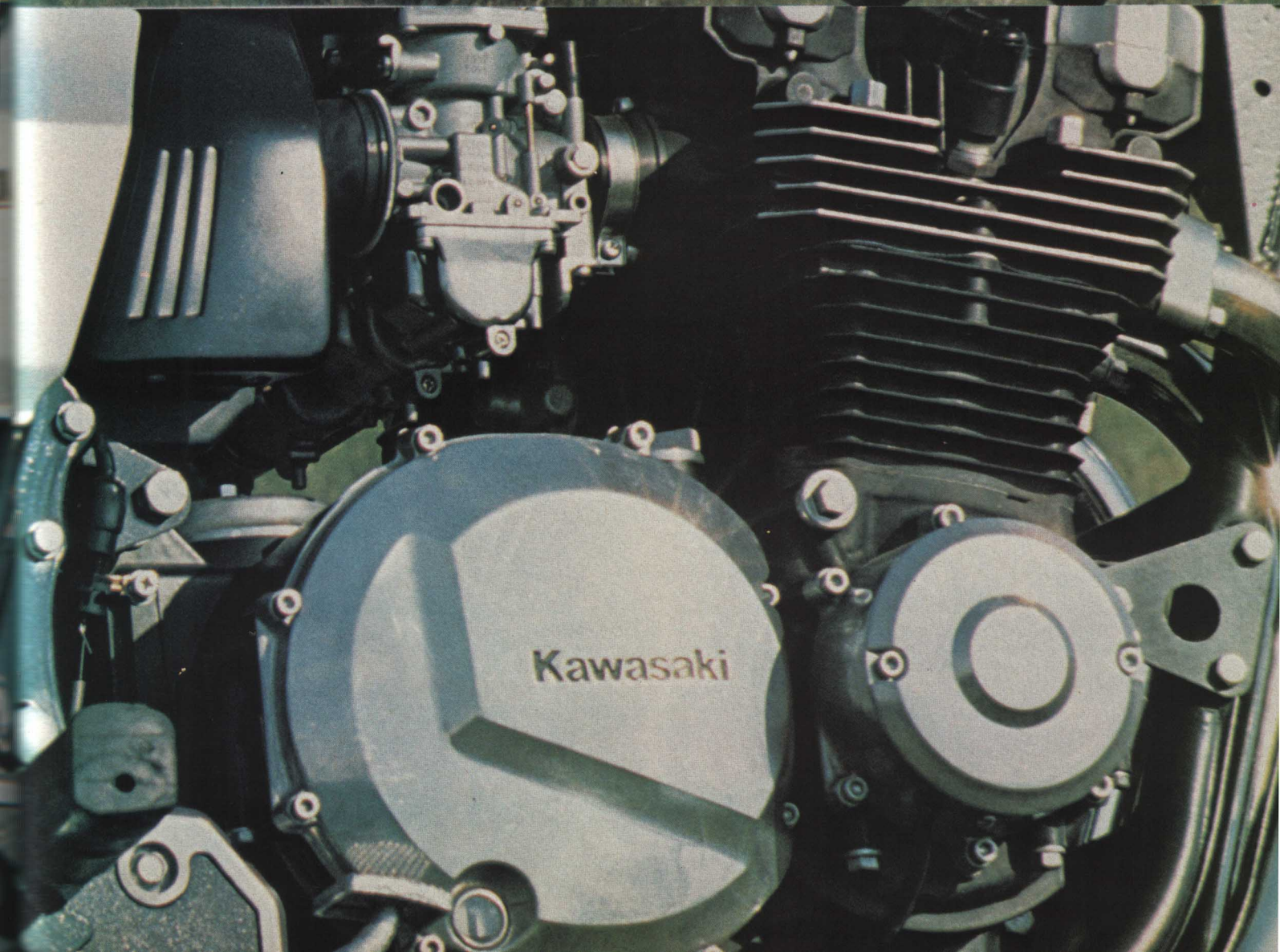


essai Kawasaki Z1

L'ABOUTISSEMENT!



1000J





KAWA : LE VENT EN POUPE

La 1100 GPZ m'a séduit. La 1000 J vient de me conquérir. Modèle d'homogénéité, elle s'affirme d'emblée comme l'une des meilleures, si ce n'est la meilleure grosse cylindrée du moment.

Cette bonne vieille 900 Kawa peut à présent reposer en paix. Sa relève est assurée, et de quelle manière ! Forte personnalité s'il en fut, la Z1 a incontestablement marqué les années 70. Eh bien, à sa façon, la 1000 J pourrait bien marquer les années 80. Je sais, à première vue, ce n'est pas évident. Avec une architecture générale, pratiquement identique, en près de dix ans, la grosse Kawa n'a que peu évolué dans la forme. Mais sur le fond, que de chemin parcouru ! Aujourd'hui, une 1000 Kawa, ça n'est plus seulement un moteur !

C'est vrai que la 1000 J ne paie pas de mine. Sa silhouette est classique, pour ne pas dire banale, sa présentation anodine, pour ne pas dire quelconque. « Une grosse Japonaise de plus », est-on tenté de se dire, désabusé, en la découvrant. Mais dès que l'on se met en selle, on en vient sérieusement à se demander si après tout ce manque ostensible de piquant apparent ne serait pas voulu. Si finalement ce ne serait pas là sa manière à elle d'affirmer sa différence, genre : « Les copines peuvent bien frimer sur leur béquille, avec leurs chromes et leur noir mat, moi je les attends au tournant (sens propre !) ».

La 1000J, c'est en quelque sorte le gros cube japonais parvenu à sa pleine maturité. L'exubérance fait place à la discrétion, la fougue à la vigueur, la témérité à l'adresse, l'insouciance à l'intelligence.

L'expérience semblant enfin être reconnue comme un maître d'oeuvre privilégié, plutôt que de chercher encore une fois à innover pour le seul plaisir d'innover, chez Kawasaki on a voulu tirer les leçons des erreurs passées (Je pense bien sûr à la Z1R). Bénéficiant, si l'on peut dire, de huit années de mise au point (la Z1 est sortie en 1972), la 1000 J représente l'aboutissement d'une certaine idée de la moto. Oh, bien sûr, sans le concert actuel de nouveautés, de onze cents, d'injection et de seize soupapes, elle semble bien classique pour ne pas dire démodée. Mais il suffit de prendre son guidon pour se convaincre qu'au niveau de l'efficacité elle n'a de leçons à recevoir de personne.

Sa carte d'identité

Pour descendre en droite ligne des fameuses 900 Z1, Z 1000 et autre MK2, la 1000 J n'en est pas moins une machine entièrement nouvelle. Si l'architecture reste la même, tout du moteur au cadre en passant par les suspensions et les freins, est différent.

La marque étant soucieuse de raviver son image sportive, notamment à travers les populaires épreuves nationales types Promosport ou Bol d'Argent, l'effort des ingénieurs japonais a particulièrement visé à obtenir un rapport poids-puissance des plus favorables. Avec 102 chevaux pour 230 kg à sec, la 1000 J semble bien parée à ce niveau.

Descendante de la célèbre 900 Kawa, la 1000 J est une moto très classique, mais remarquablement homogène et efficace. Avec 102 chevaux pour 230 kg à sec, elle offre dans sa cylindrée, le meilleur rapport poids-puissance.

Avec leur cylindrée de 1015 cm³, les grosses Kawa se voyaient depuis longtemps interdire l'accès aux Promosports, et pour l'endurance internationale, c'est le vieux 900 qui devait servir de base, le règlement technique autorisant à réaléser, mais non à désaléser pour obtenir les 1000 cm³ fatidiques.

Dérivé du MK2, le 1000 J voit donc sa cylindrée ramenée à 998 cm³ par réduction de l'alésage de 70 à 69,4 mm. Pour le TTF1, c'est parfait, pour les Promo, ça arrive un peu tard puisque depuis cette année, la limite de cylindrée a été portée à 1100 en vitesse et 1300 en endurance. Qu'à cela ne tienne, la 1000 J dispose déjà d'une belle écurie. Par rapport au MK2, son moulin gagne 9 chevaux et pèse 7 kg de moins grâce notamment à la suppression du mécanisme de kick et à l'allègement du volant moteur. Si l'allumage traditionnel à rupteurs a enfin été remplacé par un dispositif électronique, et si la chaîne de distribution n'est plus simple, mais du type Hy-VO à tension automatique, l'essentiel des modifications a cependant affecté la culasse.

Thème général, on remplit plus et on comprime plus fort pour tirer la quintessence de chaque goutte de coco. Les carburateurs à boisseau de 28 mm font donc place à des éléments à dépression de 34 mm — bonne affaire pour la Kawa-Performance puisque le règlement stipule que ses carburateurs doivent être du diamètre de ceux du moulin d'origine — les conduits sont élargis de 2 mm et les soupapes agrandies de 1 mm à l'admission et 2 mm à l'échappement. Parallèlement leur levée est augmentée de 10 % et le taux de compression grimpe de 8,7 à 9,2 à 1. Résultat, 102 ch à 8500 tr/mn, un couple de 9 mkg situé à 7500 tr/mn, soit 1000 tours plus haut qu'auparavant ; mais aussi une consommation abaissée de plus de 10 grâce à un meilleur rendement énergétique.

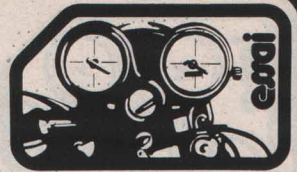
A noter enfin pour en terminer avec la mécanique que la boîte est toute nouvelle avec notamment une première et une seconde un peu plus longues, et que l'embrayage hérite d'un disque supplémentaire.

La patate, c'est bien, pouvoir s'en servir en toutes circonstances, c'est mieux. Voilà pourquoi la partie cycle a été complètement revue avec deux soucis majeurs légèreté et rigidité. Le dessin du cadre change peu mais il reçoit de nombreux renforts, notamment au niveau de la colonne de direction, et ses tubes sont moins épais mais d'un plus grand diamètre. Il est identique à celui de la 1100 GPZ, avec un empattement supérieur de 3 cm par rapport à celui de la MK2 (1520 mm contre 1490 mm). La géométrie de la direction est différente cependant puisque la chasse de la 1000 J est de 99 mm contre 120 à la GPZ, et seulement 87 à la MK2. Avec un gain de 8 kg sur le châssis, la 1000 J pèse finalement 15 kg de moins que la MK2. Par rapport à celle-ci, l'avant est un peu moins chargé, ce qui au niveau de la légèreté de la direction, compense légèrement l'augmentation de chasse.

Côté suspensions enfin, on retrouve les excellents éléments de la GPZ. Une fourche avant avec tubes de gros diamètre, et dont le tarage s'opère par coussin d'air, et des combines arrière dont l'hydraulique est réglable en 5 positions et la prétention des ressorts en 7.

En ville : souple et docile

Dans le quotidien, la 1000 J est plutôt facile à vivre. Sa béquille centrale est bien un peu dure à



Présentation

Finition : correcte.
Coloris : gris métallisé ou rouge foncé.
Décoration : tristounette, bandes adhésives sur réservoir et dossier de selle.

Check list

Barillet de contact : 4 positions : antivol, coupé, contact, feux de parking.
Starter : à 2 positions, sur le carburateur extérieur gauche.
Antivol : au barillet de contact.
Compteur de vitesse : gradué jusqu'à 250 km/h, assez imprécis.
Totalisateur journalier : oui. Remise à zéro instantanée par poussoir.
Compte-tours : zone rouge à 8 500 tr/mn.
Jauge à essence : oui, assez précise.
Voltmètre/ampèremètre : non.
Montre : non.
Mano pression d'huile : non.
Témoin point mort : oui.
Témoin clignotant : oui.
Témoin phare : oui.
Témoin commande stop : non.
Témoin usure plaquettes : non.
Témoin niveau lockeed : non.
Témoin charge : non.
Témoin niveau d'huile : non.
Témoin pression d'huile : oui.
Témoin réserve carburant : non.
Affichage digital des rapports : non.
Autres indicateurs : non.

Commandes

Lever frein AV : droit et lisse, classique.
Lever d'embrayage : idem.
Poignée de gaz : quart de tour, douce.
Pédale frein AR : crantée et bien dégagée.
Sélecteur : inversé avec renvoi. Précis mais léger jeu.
Commodo droit : démarreur et coupe-circuit groupés, commutateur d'éclairage à 3 positions : coupé, veilleuse, code-phare.
Commodo gauche : inverseur code-phare, clignotants, warning, avertisseur et appel de phare groupés.
Clignotants : rectangulaires, très visibles, pas de retour automatique.
Avertisseurs : double, assez puissant.
Robinet d'essence : un seul à dépression côté gauche

Équipement

Rétroviseurs : bien, larges, rigides, ne vibrent pas.
Porte-casque : deux fermant à clef de chaque côté.
Porte-bagages : non.
Coffre à gants : emplacement non aménagé dans le dossier de selle.
Pneus première monte : Bridgestone Mag Mopus.
Options : non.

Sécurité

Double circuit électrique AR : oui.
Protection circuit électrique : correcte, nombreux fusibles.
Coupe-circuit embrayage : oui.
Coupe-circuit vitesse enclenchée : non.
Coupe-circuit béquille : non.
Autres sécurités : démarreur court-circuité moteur en marche.
Warning : oui

Prix

25 125 F clés en mains.

actionner, mais la latérale est bien dégagée et parfaitement stable. L'antivol de direction est couplé au contacteur et la commande de starter dispose d'une position ralenti-accéléralé qui, tout de suite après la mise en route, toujours immédiate, réalisée à froid starter ouvert en grand, permet de laisser le moulin s'échauffer tranquillement pendant que l'on s'équipe.

La sonorité de l'échappement est assez discrète mais bien pleine, laissant augurer d'un beau coffre. La montée en température est assez rapide et après une ou deux minutes, le quatre pattes tient le ralenti tout seul. Les bruits mécaniques, comme les vibrations, bien filtrées par le montage souple du moteur, sont pratiquement inexistantes, si ce n'est le caractéristique sifflement de la transmission primaire par engrenage à taille droite. Le gabarit et la hauteur de la machine sont assez importants, et dans les manoeuvres de parking, il faut donc veiller à garder l'équilibre.

La selle est plutôt haute, mais comme les repose-pieds sont assez reculés, on n'éprouve finalement pas trop de problème à mettre pied à terre, à condition tout de même de ne pas mesurer beaucoup moins de 1,75 m. Le guidon est assez large mais tombe bien sous les mains, et au total, la position de conduite légèrement inclinée vers l'avant, n'appelle aucune critique.

Dès que l'on roule, l'impression de lourdeur à l'arrêt disparaît complètement. L'équilibre général de la moto est excellent et sa direction est parfaite. Légère, elle ne manifeste pas la moindre tendance à engager, même aux allures les plus basses. Alliée à l'excellente souplesse du moteur qui accepte pratiquement de tourner en prise sur le ralenti, elle permet donc d'affronter les embouteillages avec sérénité. Les commandes sont douces et le maniement de la boîte agréable. La sélection est précise et rapide avec toutefois un passage première-seconde un peu plus lent que celui des autres rapports. Grâce à ses carburateurs à dépression le moteur reprend franchement dès 2300 tr/mn. En ville, on n'est donc que rarement amené à tirer plus de 5000 tr/mn, ce qui, en cinquième, fait tout de même déjà 130 km/h au compteur. Dans ces conditions, la consommation ne dépasse jamais 7,5 l/100 km.

Sur route : l'homogénéité

Il faut le dire, avec la partie-cycle de la 1000 J, les techniciens de chez Kawasaki ont réalisé un petit chef d'oeuvre. Le compromis confort-tenue de route auquel ils sont parvenus est tout à fait exceptionnel. Je ne crains pas de le dire, sur l'ensemble des conditions d'utilisation, la 1000 J est indiscutablement la moto de série la plus saine qu'il m'ait été donné de piloter. Venant s'ajouter à la bonne position de conduite et au rembourrage douillet de la selle, la souplesse des suspensions à grand débattement (160 mm à l'AV, 100 mm) concoure à procurer un confort de tout premier plan. Mais ce qui est remarquable, c'est que ce confort n'a en rien été obtenu, tant s'en faut, au détriment de la tenue de route. Maniable dans les petits coins, la 1000 J reste parfaitement stable et précise à grande vitesse, en ligne droite comme en courbe. Même sur l'angle, ses suspensions avalent les plus grosses inégalités sans jamais engendrer la moindre réaction désagréable. Quand je vous disais qu'elle est loin la Z1 !

Dans ces conditions, on peut tourner la poignée de gaz sans appréhension, mais attention tout de

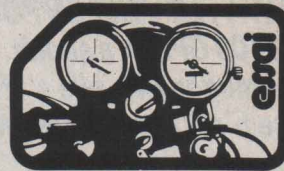
même. En effet, si jusqu'à 6500 tr/mn, le 1000 J se comporte comme un bon gros mille, souple et qui a du coffre, la vitesse à laquelle l'aiguille du compte-tours se propulse vers la zone rouge, passé ce régime, rappelle la vivacité propre à un 125... avec une pêche multipliée par dix, naturellement. En fait, ce qui caractérise le plus le « J » par rapport aux autres mille Kawa, c'est la facilité avec laquelle il prend des tours et respire à haut régime. Dix mille et plus, croyez-moi, ça ne lui fait pas peur. Pour celui qui tient le guidon... Des tours, il en prend d'autant plus facilement ce moulin, que la démultiplication secondaire est courte. Très courte si l'on se fie au compte-tours qui affiche allègrement 10000 sur le plat en cinquième, assez courte dans la réalité puisque ce compte-tours doit bien tricher de 1000 tr/mn. Il est bon de noter que malgré cette démultiplication peu favorable, la consommation reste assez raisonnable, puisqu'en soutenant déjà une bonne allure, on arrive à rester autour de 7 l/100 km ce qui correspond à une autonomie de 300 km environ. Sur autoroute, à 200 compteur stabilisé, on dépasse à peine les 10 l/100 km.

Conscient que ce tableau d'ensemble pourrait peut-être vous sembler un peu trop idyllique pour être vrai, je me suis efforcé d'y discerner une ombre, et je l'ai trouvée. Le freinage de la 1000 J n'est pas génial ! Oh, bien sûr, dans l'absolu, avec trois disques, la bécane freine correctement et sûrement.

Mais tout de même, en considérant le niveau exceptionnel de ses performances et de ses qualités routières, on aurait aimé, pour que l'homogénéité soit parfaite, disposer de freins offrant un peu plus de mordant, une puissance supérieure et aussi une commande moins spongieuse. A ce niveau, le mieux est un peu l'ennemi du bien, et avec ses disques plus petits, destinés à réduire le poids non suspendu et l'inertie polaire, la 1000 J freine moins bien que les modèles 80.

A Monthléry : la bombe

A Monthléry, la 1000 J confirme immédiatement l'impression déjà très favorable recueillie sur la route. Sur l'anneau, déconcertante d'aisance et sans l'ombre d'un louvoiement, elle réalise des chronos tout à fait comparables à ceux des meilleures onze cents. Mais surtout, mettant à profit son extraordinaire homogénéité, elle établit sur le redoutable circuit routier de 9 km, un nouveau record absolu pour moto de série en 3'49 38, soit à plus de 141 km/h de moyenne ! Avec le braquet d'origine de 15x41, la 1000 J réalise sur l'anneau 209,1 km/h en position assise et 217,9 km/h, couché. Sans se fier au compte-tours qui, de manière fantaisiste, indique respectivement 9800 et 10300 tr/mn, on sent que ça tire un peu court. Avec deux dents de moins à la couronne arrière, on tombe sur le bon braquet : 15x39. Assis, les tours sont un peu plus durs à prendre et l'on enregistre 207,2 km/h de moyenne sur un tour, mais couché, le moteur ne mouline plus et permet de dépasser très légèrement les 220 km/h sur l'anneau, ce qui correspond à environ 230 km/h sur route plane. C'est à peine moins vite que les recordmen du tour, la Honda CB 1100 R (222,4 km/h) et la Kawa 1100 GPZ (222,8 km/h). A remarquer qu'avec la même boîte, les mêmes rapports de transmission primaire et secondaire et le même pneu, à vitesse pratiquement identique, le compte-tours de la 1000 J indique 9800 tr/mn et celui de la GPZ 9200 tr/mn. Pour les reprises en



UTILISATION VILLE

Manipulation

Poids réel tous les pleins effectués : 257 kg.

Gabarit : assez important moto haute, guidon et réservoir larges.

Hauteur de selle : assez importante, gênante si moins d'1,75 m.

Braquage : satisfaisant.

Béquillage : latérale très dégagée et stable, centrale nécessite un certain effort.

Mise en route

Démarrage : sans problème au démarreur électrique. Pas de kick.

Démarrage une vitesse enclenchée : oui en débrayant.

Moteur froid : avec juste le starter.

Moteur chaud : avec un peu de gaz.

Mise en température : assez rapide.

Sonorité échappement : assez discrète, mais grave et agréable.

Bruits mécaniques : sifflement transmission primaire caractéristique.

Vibrations : minimes.

Agrément moteur-transmissions

Moteur : très bien. Souple, élastique et puissant.

Montée en régime : rapide, impressionnante au-dessous de 6 500 tr/mn.

Souplesse : très bien, tourne sur le ralenti en cinquième.

Elasticité : très bonne. Reprises franches des 2 500 t/mn.

Transmissions : léger à-coups lors d'accélération ou décélération brusques.

Progressivité embrayage : correcte.

Endurance à chaud : convenable.

Engagement des vitesses : relativement doux et précis.

Verrouillage des vitesses : bien. Jamais de vitesse qui saute.

Recherche point mort : sans problème à l'arrêt, moins facile en roulant encore.

Transmission secondaire : chaîne autolubrifiée très endurante.

Sécurité de conduite

Puissance freinage cool : bien sans plus, mordant assez moyen.

Progressivité freinage : bonne mais il faut tirer sur la fin.

Efficacité sous la pluie : très acceptable.

Frein moteur : celui d'un quatre pattes.

Confort

Position de conduite : excellente.

Guidon : peut-être un peu large, commandes bien disposées.

Selle : bien dessinée, correctement rembourrée et calant bien.

Confort suspension : très bon.

En duo : très bon en adaptant les réglages.

Propreté

Protection garde-boue AV : bonne, garde-boue assez enveloppant.

Protection garde-boue AR : bonne, garde-boue descend assez bas.

Protection carter de chaîne : bonne.

Etanchéité bouchon essence : parfaite.

Consommation

Réservoir : 21 litres dont réserve de 4 litres.

Consommation : 7,5 l/100 km.

Autonomie : 290 km.

Pour

Moto très homogène
Excellentes performances
Très bonne tenue de route
Confort en solo et duo

Contre

Freinage perfectible
Présentation anodine
Démultiplication d'origine trop courte
Instruments imprécis

Performances relevées à Montlhéry

Conditions atmosphériques

Temps : beau mais lourd
Température : 14 °C
Vent : fort de 7 à 8 m/s
Piste : sèche

Conditions mécaniques

Kilométrage : 2 500 km
Pneus : AV : Dunlop K 181, gonflé à 2,4 kg/cm² pour l'anneau et 2,3 kg/cm² pour le routier.
AR : Bridgestone Mag Mopus d'origine, gonflé à 3,0 kg/cm² pour l'anneau et 2,6 kg/cm² pour le routier

Suspensions : AV : fourche avec 0,7 kg/cm² de pression d'air

AR : ressorts en 5 et hydraulique en 2 pour l'anneau, ressorts en 2 et hydraulique en 2 pour le routier

Démultiplication finale : 15 × 41 d'origine pour mesures et routier. 15 × 39, plus longue, pour vitesse maxi.

Vitesse maxi (démultiplication d'origine)

Assis : meilleur tour : 43''87
moyenne : 209,1 km/h
compte-tour : 9 800 tr/mn
Couché : meilleur tour : 42''10
moyenne : 217,9 km/h
compte-tour : 10 300 tr/mn

Vitesse maxi (démultiplication 15 × 39)

Assis : meilleur tour : 44''28
moyenne : 207,2 km/h
compte-tour : 9 300 tr/mn
Couché : meilleur tour : 41''68
moyenne : 220,1 km/h
compte-tours : 9 800 tr/mn

Accélérations D.A.

100 m : 4''50
200 m : 7''95
300 m : 9''86
400 m : 11''98

Reprises

60-90 km/h : 3''67
60-110 km/h : 6''13
60-130 km/h : 9''04

Etalonnage compteur

60 km/h soit 54 km/h réels
90 km/h soit 81 km/h réels
110 km/h soit 100 km/h réels
130 km/h soit 114 km/h réels

Circuit routier

Meilleur tour : 3'49''38
Moyenne : 141,250 km/h
Consommation : 13,3 l/100 km

m'arrête là. Une performance qui met parfaitement en évidence l'homogénéité ou si vous préférez l'efficacité de cette machine. Non seulement la 1000 J va vite, mais elle va vite partout. Et cela, elle le doit autant à la santé de son moulin qu'à son équilibre général et à l'excellent travail accompli par ses suspensions. Il faut d'ailleurs noter que l'on trouve pour une fois des combines amortisseurs arrière, dont le tarage de base est judicieux. En effet, sur route en usage solo normal, on obtient un excellent compromis confort-tenue de route avec l'hydraulique en 1 (sur 5 positions) et les ressorts en 2 (sur 7 positions). Cela permet naturellement de durcir ensuite finement en fonction de toute charge supplémentaire, passager et/ou bagages, ou d'une conduite plus sportive. Alors que sur l'anneau, pour éviter le talonnement, les ressorts étaient en 5 et l'hydraulique en 2, sur le routier, 2 en ressorts et 2 en hydraulique, convient parfaitement. Ce réglage souple permet en effet d'avaler les passages les plus bosselés sans pratiquement aucune réaction du type guidonage ou louvoisement, tout en conservant une motricité très satisfaisante et une stabilité parfaite dans les grandes courbes rapides.

Neutre et précise, la 1000 J se balance sans gros efforts, et permet de rentrer très fort dans les virages serrés. On se trouve alors limité, non par la garde au sol qui ne pose aucun problème, tout juste sent on les repose-pieds effleurer le bitume, que par l'adhérence du pneu d'origine. Si le Bridgestone s'acquiesce en effet correctement de sa tâche en conduite normale, avec cette satanée bécanne qui permet de ré-accélérer très tôt sur l'angle, il a bien du mal à faire passer la puissance sur la piste sans glisser.

Côté freinage, la conduite sportive n'arrange naturellement pas les choses. Ça freine toujours, mais à grande vitesse ça manque de puissance à l'avant comme à l'arrière, et il faut tirer très fort. Et puis le levier à main devient vite spongieux au point de presque toucher le guidon.

Cravachés de la sorte, les chevaux se montrent bien entendu gloutons et pour les satisfaire, il faut dans ces conditions extrêmes, prévoir de leur donner 13,3 l de bon super au 100 km.

Conclusion

Discrète, presque anonyme, la 1000 J n'est pas du genre racolleuse. Esthétiquement et techniquement, elle ne fait pas preuve d'une grande originalité, et on peut donc très facilement passer à côté d'elle sans la voir. Ce serait bien dommage, car si elle n'est pas machine à engendrer les coups de foudre, elle mérite incontestablement d'être connue.

Exempte de tout gros défaut, elle est à l'aise partout, en ville comme sur route ou sur un circuit.

Mettant à profit son excellent rapport poids-puissance, les sportifs disposeront à son guidon d'une arme redoutable pour s'exprimer dans les courses de production. Mais les routards ne seront pas en reste puisqu'elle leur offre un compromis confort-tenue de route tout à fait hors du commun.

Ainsi pour ne pas être la plus attrayante ou la plus sophistiquée des grosses cylindrées, sans tapage la 1000 J n'en est certainement pas moins la plus homogène et la plus efficace.

A 25125 F. ce n'est pas la moins chère des Superbikes du marché, mais elle se situe tout de même en très bonne position face à ses concurrentes directes.

Fiche technique

Kawasaki Z 1000 J

Moteur

Type et nombre de cylindres : 4 cylindres en ligne face à la route
Cycle : 4 temps
Distribution : double ACT deux soupapes par cylindre
Refroidissement : par air
Alésage : 69,4 mm
Course : 66 mm
Cylindrée : 998 cm³
Taux de compression : 9,2 à 1
Puissance : 102 CV
Régime : 8 500 tr/mn
Couple maximum : 9 m/kg
Régime de couple maximum : 7 500 tr/mn
Allumage : batterie bobines transistorisées
Source d'énergie : alternateur 12 V 280 W
Batterie : 12 V 14 Amp/H
Lubrification : sous pression carter humide
Carburateur : 4 Mikuni BS 34
Diamètre de passage des gaz : Ø 34 mm
Démarrage : démarreur électrique

Transmissions

Type : bloc moteur embrayage multidisque en bain d'huile
Transmission primaire : par pignons à taille droite
Rapport de démultiplication primaire : 1,732 à 1 (97/56)
Transmission secondaire : par chaîne 19,05 autolubrifiée
Rapport de démultiplication secondaire : 2,733 à 1 (41/15)
Rapports internes de boîte : 5

	Pourcentage	Rapport final
1 ^e 2.64 (37/14)	39,4 %	12,497
2 ^e 1.83 (33/18)	56,8 %	8,662
3 ^e 1.43 (30/21)	72,7 %	6,769
4 ^e 1.17 (27/23)	88 %	5,538
5 ^e 1.04 (26/25)	100 %	4,923

Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire
Angle de la colonne de direction : 62°30'
Chasse : 99 mm
Suspension avant : fourche télescopique hydraulique à air
Débattement : 160 mm
Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques réglables
Débattement : 100 mm
Réglage de dureté : ressorts réglables en 7 positions, hydraulique en 5 positions.

Freins

Avant : double disque piste perforée, commande hydraulique, plaquettes tout métal
Diamètre : 236 mm
Arrière : simple disque piste perforée, commande hydraulique, plaquettes tout métal
Diamètre : 236 mm

Roues

Jantes : en alliage type à branches
Pneu avant : 3,25 V — 19 tubeless
Pneu arrière : 4,25 V — 18 tubeless

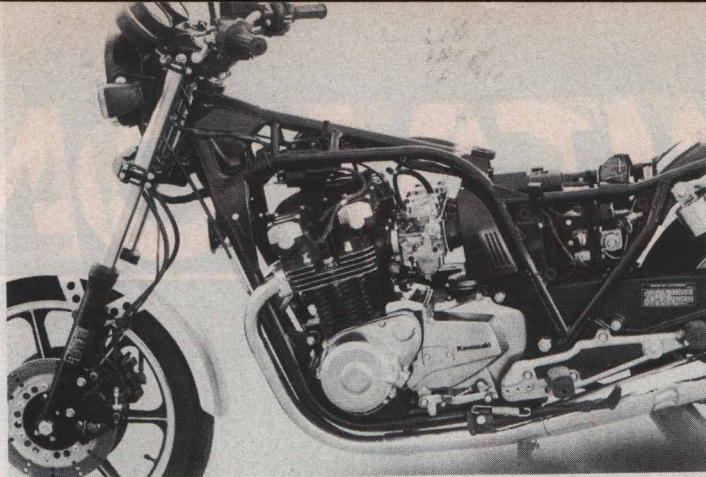
Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 260 mm
Largeur hors tout : 775 mm
Hauteur hors tout : 1 195 mm
Hauteur de selle : 810 mm
Empattement : 1 520 mm
Garde au sol : 145 mm
Poids à sec : 230 kg

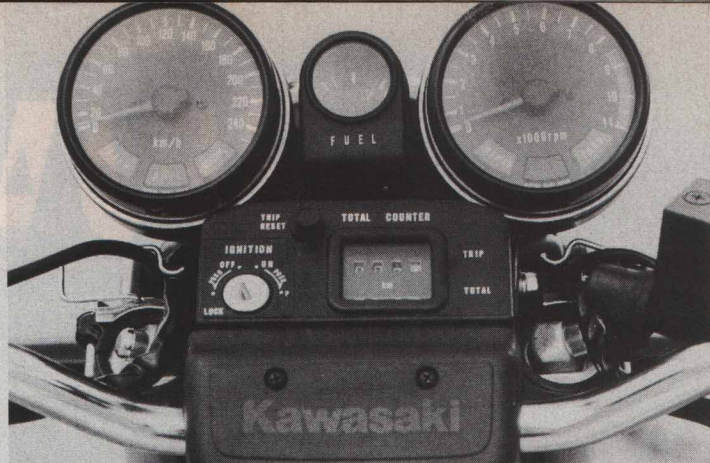
Capacités

Réservoir d'essence : 21 litres
Réserve : 4 litres
Carter moteur : 3,7 litres

Suivez la flèche, enfin si vous le pouvez ! Sur route la 1000 J dépasse largement les 220 km/h avec en prime des reprises de tout premier plan. Comme ses qualités routières se situent au top-niveau, on comprend qu'elle ait fait pêter le chrono sur le circuit routier de Montlhéry.



Le dessin du cadre change peu, sa réalisation beaucoup. Les tubes sont plus gros mais moins épais pour concilier rigidité supérieure et gain de poids. On note des renforts au niveau des tubes supérieurs et d'importants goussets derrière la colonne de direction.



Les compteurs sont lisibles mais fantaisistes. La jauge à essence par contre est assez juste. On note la remise à zéro du partiel par simple pression, l'antivol couplé au contact et les valves servant à ajuster la pression d'air dans la fourche.

LA KAWASAKI Z 1000 J ET SES CONCURRENTES

Modèle	Cylindrée	Cycle	Nombre de cylindres	Puissance (ch) Régime	Couple (m.kg) Régime	Poids à sec (kg)	Transmission secondaire	Vitesse maxi assis	Vitesse maxi couché	Accélération 400 m D.A.	Meilleur temps sur le routier	Consommation moyenne	Prix clés en mains
KAWASAKI Z 1000 J	998	4	4	102 à 8500	9,0 à 7500	230	chaîne	209	218	12''0	3'49''4	7,2	25 125 F
HONDA 900 Bol d'Or	901	4	4	91 à 9000	7,8 à 8000	233	chaîne	204	215	12''3	—	8,0	23 420 F
SUZUKI GS 1000 S	997	4	4	95 à 8500	8,3 à 6500	238	chaîne	212	218	12''0	—	7,6	25 615 F
YAMAHA XS 1100 S	1001	4	4	95 à 8000	9,2 à 6000	242	cardan	210	211	12''4	3'57''3	9,0	24 222 F
SUZUKI GSX 1100	1074	4	4	100 à 8700	8,7 à 6500	243	chaîne	205	214	11''8	3'53''5	7,4	25 554 F
HONDA CB 1100 R	1062	4	4	115 à 9000	10,0 à 7500	242	chaîne	221	222	11''7	3'52''4	8,5	34 600 F

