

# Moto Revue

Les noms de tous  
les classés au Touquet

Kawasaki 1100 Injection :  
220 km/h !

Comparatif 400 Custom :  
Honda, Kawa, Yamaha

Coupe Kawasaki-Moto  
Revue : bon anniversaire !

N° 2498 - 18 février 81 - 7 F - 50 fb - 3 fs

## SPECIAL LE TOUQUET

1025 ENGAGES

590 CLASSES

200 000 SPECTATEURS

MINGELS  
ACCLAMÉS



#### DIRECTION

Directeur de la publication :  
Patrick Casasnovas  
Président du Comité de Rédaction :  
Serge Pozzoli  
Directeur de la Rédaction :  
Bruno Nardini  
Rédacteur en chef :  
Eric Glain  
Rédacteur en chef adjoint :  
Richard Verdelet

#### REDACTION

Chefs de rubriques :  
Technique : J.-C. Bargetzi  
Vitesse : Ph. Michel  
Tout-terrain : X. Audouard  
Secrétaire de rédaction :  
François Blanc  
Rédacteurs :  
Patrick Boulland  
Jean-Louis Bernardelli  
Jean-Lou Colin  
Grégoire Perrin  
Gérard Rocroy (studio photo)  
Jean-Luc Roy  
Collaborateurs :  
Jean-Pierre Steiner  
Jacques Vivant  
Secrétaire : Pascale David

#### CORRESPONDANTS

En France : G. Delbos  
L. de Nadai, G. Mauget,  
A. Pierre, G. Pilarczyk,  
J.-M. Rieu, A. Roux,  
J.-P. Tourte, B. Verret,  
J.-C. Virfeu, J. Volland.  
A l'étranger : Das Motorrad  
(D), C. Carter et G. Spencer-  
Davison (G.B.), M. Walter (B),  
P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CND),  
Solo Moto (E), F. Bourret (USA),  
H. Van Loozenord (H), R. Patrignani,  
M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzano (I),  
Motor Ciclist (J), P. Husak (CZ).

#### CONCEPTION GRAPHIQUE

Direction : Claude Porchet  
Adjoints : Hélène Bernard, Daniel Arcaini  
Enrico Carosi (publicité)  
Correction : R. Barroux

#### PUBLICITE

Au journal.  
Directeur : H. Guével.  
Chef de publicité : A.E. Bahman  
Adjoint : Ph. Camandona.  
Secrétariat : Liliane

#### ADMINISTRATION

Moto Revue est une publication  
des Editions Larivière.  
Président : Patrick Casasnovas  
Directeur général : Serge Pozzoli  
Secrétaire général : Grégoire Perrin  
Ventes : Jacques Houlmann  
Petites Annonces : Jean Dominique  
Abonnements : Monique Derogard.  
N° de commission paritaire 61630  
Dépôt légal : 1<sup>er</sup> trimestre 1981  
Ce numéro : 7 F. Abonnements : France  
290 F (48 N°). Etranger 410 F (48 N°),  
Belgique 2680 FB (48 N°).  
Correspondance : Moto Revue, 15-17,  
quai de l'Oise, 75019 Paris  
Tél. : 200.22.07. Téléx : Motorvu  
211678 F. CCP 115915 Paris.  
Imprimerie : SNIL,  
2, Rue Chaptal, 93600 Aulnay s/ Bois.

## Le Touquet... et les 220 chrono de la 1100 Kawa injection !

Deux événements moto ce week-end.

L'extraordinaire septième édition de l'enduro du Touquet, marquée par la présence d'au moins 150 000 spectateurs et de pilotes exceptionnels.

Une splendide victoire de Jean-Paul Mingels au guidon de sa Yamaha, devant l'américain Steve Martin et sa Kawasaki.

Le grand vaincu est, bien sur, Haakan Karlqvist, vainqueur de la première manche, qui a du abandonner en seconde manche.

Le second événement c'est, bien sûr, la stupéfiante performance réalisée par la toute nouvelle Kawasaki 1100 GPZ injection. Nous avons testé cette moto à Monthléry et établi le meilleur chrono jamais réalisé par une machine de série sur l'anneau : 219,5 km/h !

Cette moto exceptionnelle va faire vieillir d'un seul coup toutes les autres.

## Couverture

7<sup>e</sup> enduro du Touquet

## Enduro du Touquet 6

Le Touquet : superbe victoire de Mingels et de Yamaha. (reportage de Xavier Audouard, Patrick Boulland, Jean-Louis Bernardelli. Photos Ph. Michel, E. Glain, Gilles Ouaki)

## Balade 28

Un voyage bien de chez nous : balade en Auvergne.

## Vitesse 30

Championnat du monde de sides-cars 1980 : Alain Michel Champion du Monde 81 ? (par Ph. Michel)

## Calendrier vitesse 34

Le calendrier complet de la vitesse, en France et à l'étranger, pour 1981.

## Essai comparatif 38

Comparatif 400 Custom : 400 Honda, Yamaha et Kawasaki. A la mode U.S.... (par J.-L. Colin)

## Technique 38

Du côté de chez... Godier-Genoud.

Ces vedettes de l'endurance, trois fois vainqueurs du Bol d'Or, gèrent maintenant un magasin à Viry. Mais, c'est un peu plus qu'un simple magasin... la preuve ! (par J.-P. Steiner)

## Dernière heure 60

L'actualité française du week-end : cross de Beaucaire avec la première apparition française de Lackey et cross de Lumen en Belgique ; présentation de Peugeot 125 TXE ; le salon de la compétition Porte de Versailles à Paris ; les manifs du 21 février et la première manche du championnat de France de Trial.

## Promotion 62

Coupe Kawasaki-Moto Revue : c'était son dixième anniversaire. Et ce fut un bon anniversaire ! (par Ph. Michel)

## Exclusif 64



Les premiers essais chrono de la toute nouvelle 1100 GPZ Kawasaki injection : elle a frôlé les 220 km/h à Monthléry ! (par R. Verdelet et J.-C. Bargetzi)

## Divers

Courrier par F. Blanc (p. 5) ; informations générales (p. 18, 19) ; vitesse (p. 21) ; régionales (p. 25, 26, 27) ; vertes (p. 47, 48, 49) ; petites annonces (p. 69, 70).

**LA PREMIERE KAWASAKI INJECTION, LA 1000 H, AVAIT DE LA CLASSE.**

**C'était même une moto très raffinée. C'était aussi un masque derrière lequel se développait la 1100 GPZ, la deuxième injection. Un véritable fauve cette fois.**

# KAWASAKI GPZ 1100 INJECTION: 219,5 KM/H, A COUPER LE SOUFFLE!

**A** peine sorti de sa caisse avec encore de la paille aux poignées, le fauve vient déjà de frôler les 200 km/h à Montlhéry. Record absolu des machines essayées sur cette piste si difficile... Entre la 1000 H et cette dernière 1100 GPZ, il y a indiscutablement un air de famille et pas plus le rouge flamboyant du réservoir que le noir mat trop gracieux de la partie mécanique n'arrivent à donner le change.

Le moteur de cette 1100 GPZ est tout à fait nouveau : ACT, soupapes, injection, embiellage, chaîne de distribution, embrayage, boîte de vitesses, alternateur et même les fixations moteur. Idem pour la partie-cycle, le cadre (colonne de direction et axe de bras oscillant sur roulement à rouleaux), les suspensions, les freins qui sont également remaniés.

## Equipement

Le tableau de bord de la GPZ est monumental, mais pas vraiment beau pour autant. Il est constitué de deux « boîtes » : la première domine le phare rectangulaire à iode, tandis que la seconde coiffe les pontets de fixation du guidon. Dans l'une, on ne trouve pas moins de quatre cadrans : le compteur de vitesses, le compteur-tours, la jauge à essence, le voltmètre, sans oublier les habituels témoins lumineux de phare, point mort, clignotants (à rappel automatique), etc.

Dans l'autre, on remarque à côté du barillet de contact, les totalisateurs kilométriques avec un « journalier » à remise à zéro par bouton-poussoir.



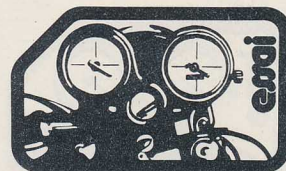
*Une silhouette traditionnelle mise en valeur par un rouge pompier qui réveille avec bonheur le noir mat trop abondant.*

Les nouveaux rétroviseurs courts et larges ne vibrent pas. Au niveau des commodos, rien que du classique : signalons toutefois que la commande de l'appel de phare (vers la droite) — opposée à celle des klaxons (discrets) — sur le même levier, n'est pas toujours évidente sur la route.

La clef de contact verrouille le bouchon d'essence (réservoir de 21,4 litres) et la selle par l'intermédiaire du porte-casque gauche. Pas vraiment pratique non plus, ce système de fixation de selle.

La miniaturisation du boîtier électronique laisse maintenant une petite place pour la liste des concessionnaires, par exemple, dans le dossier de selle.

Les platines de repose-pieds (commandes reculées) en alu noir mat sont superbes. A noter à ce niveau que la 1100 GPZ est la seule moto du marché à être équipée d'une chaîne à maillons percés (plus légère). Plombs d'équilibrage sur les jantes à sept branches, roues de 18 pouces à l'arrière, de 19 à l'avant complètent le tableau.



*Grâce à une chasse tout à fait inhabituelle sur une Kawa, la GPZ reste imperturbable sur sa trajectoire.*

La touche finale est apportée par le warning et le feu rouge arrière, noir, anti-éblouissant !

Mais, c'est peut-être ce tableau de bord proéminent ou alors ce rouge agressif des Ferrari ou des MV Augusta qui nous laisse un petit goût d'inachevé. Il manque quelque chose à la 1100 GPZ : ce petit carénage de tête de fourche par exemple, vous ne trouvez pas ?

### **Prise en mains**

Plus que la hauteur de selle (810 mm) importante, c'est la position surelevée des repose-pieds et

de surcroît, assez en arrière, qui vous donne le désir de prendre de l'angle. Le guidon, d'une bonne largeur, est toutefois un peu haut pour les cadences que propose le GPZ. Même si elle revendique 10 kg de moins qu'une 1 000 MKG, la 1100 Kawa reste très lourde au stade de la manipulation. Ce gain de poids a été obtenu principalement en réduisant l'épaisseur des tubes de la partie-cycle qui, en contre-partie, ont augmenté en diamètre.

Le béquillage sur la centrale demande une énergie certaine, même s'il n'apparaît jamais vrai-

ment insurmontable. Poignée de gaz, très douce, à tirage plutôt long, leviers fermes et précis, il n'y a guère que la commande du sélecteur qui ne nous est pas apparue vraiment agréable : trop de course.

### **Mise en route**

Il n'y a pas de kick, pas de starter non plus, mais simplement un ralenti accéléré qui fait office d'accélérateur de chauffe. La 1100 GPZ a toujours très bien démarré, même pour moins trois

degrés en-dessous de zéro. Dès que le moteur tourne on reconnaît le léger sifflement de la chaîne de distribution et peut-être aussi celui des pignons de la transmission primaire.

Le bruit d'échappement est superbe : on sait déjà qu'il va se passer quelque chose de grave, avant même d'avoir effectué les premiers mètres. Quelques coups d'accélération montrent cette aptitude à prendre des tours tout simplement extraordinaire...

Aucune vibration n'apparaît depuis le nouveau montage du moteur des select-blocs. Bref, vous êtes ici au paradis des quatre pattes...

## Confort

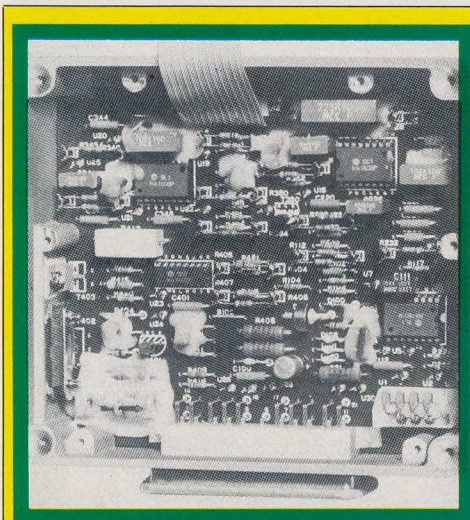
Très bien jusqu'à 160 km/h, au-delà, la position du buste imposée par le guidon fatigue très vite. La selle cale bien le pilote, par contre, le passager plus haut, est situé sur un terrain glissant ; heureusement, il y a l'arceau arrière...

La fourche (débattement 160 mm) qui apparaissait dure le matin devenait molle la journée, davantage en raison de la température polaire que pour des raisons d'amortissement. A l'arrière, les ressorts d'amortisseur réglés au plus souple, et l'amortissement en 2, permettent de

mieux absorber en proportion les inégalités de la route que la suspension avant.

## Tenue de route

Cette 1100 GPZ était chaussée de Dunlop K 181 à l'avant et KR 91 à l'arrière. Elle ignore les stries des autoroutes, et malgré ses suspensions souples, affiche une tenue de route étonnante en grandes courbes. Cela provient essentiellement de son empattement long (1 520 mm) et de sa chasse très importante : 120 mm. En contre-par-



## DIX QUESTIONS A GYOCHI INAMURA, LE PERE DE LA 1100 GPZ

La semaine prochaine, Kawasaki présentera officiellement la 1100 GPZ sur le marché français. Non contents de vivre l'événement, nous nous attachons à toujours vous en dire plus. C'est pourquoi, en avant-première nous avons rencontré Monsieur Gyochi Inamura, Directeur du service études et développement de Kawasaki Heavy Industries, et son adjoint Monsieur Shigeo Takagi. Nous remercions Monsieur Koichi Sakaguchi, Directeur Général de Kawasaki Motor France qui a bien voulu nous servir d'interprète lors de cet entretien.

**JCB : Kawasaki a été le premier à adopter l'injection sur une machine de série, la 1000 H, solution reprise sur la 1100 GPZ : l'injection va-t-elle détrôner le carburateur ?**

**GI :** Du moins à court terme. Vous remarquerez que nous avons adopté ce système sur des modèles de prestige où le prix de revient ne compte pas trop. En effet, à l'heure actuelle, un système d'injection coûte environ trois fois plus cher qu'une batterie de carburateurs classiques. En contrepartie, l'injection présente de nombreux avantages : réduction de la consommation, gain de puissance, souplesse et accélération accrues, réduction de la pollution, stabilité aux réglages réduisant l'entretien en matière d'alimentation. C'est une des techniques les plus avancées appelée à se généraliser sur nos productions futures.

**JCB : Le prix de revient étant lié pour une part aux cadences de production, cela permettrait-il de ramener le coût de cet équipement à un nouveau, voisin de celui d'un carburateur classique ?**

**GI :** Pas dans l'immédiat, mais ce sera sans doute possible. Nous étudions actuellement la possibilité d'étendre l'injection aux machines de la gamme moyenne en standardisant le maximum de composants et en travaillant sur la simplification et la réduction de poids et d'encombrement. Par exemple, le système

d'injection de la 1100 GPZ est identique quant au principe à celui de la 1000 H, tout en ayant de plus grandes possibilités, et sous un encombrement réduit grâce à la miniaturisation de certains composants.

**JCB : L'injection est une technique relativement nouvelle pour la moto. Est-ce que sa vulgarisation ne va pas poser de problèmes au niveau de l'entretien et éventuellement des réparations ?**

**GI :** C'est effectivement un système plus complexe au stade des études et de la construction, mais paradoxalement, c'est un équipement qui, une fois réglé, demande moins de maintenance qu'un système faisant appel à des carburateurs. En ce qui concerne la remise en état, celle-ci s'effectue par le remplacement du ou des composants défectueux. Parallèlement au produit, nous avons réalisé la documentation technique (tableau synoptique des éventuelles anomalies de fonctionnement, procédures à utiliser pour la dépose, remplacement et repose des différents composants) et l'appareillage de contrôle et mesures (communément appelé tester) permettant au réseau d'intervenir au même titre que pour l'équipement électrique. Cela nécessite évidemment une formation du réseau qui s'effectuera par des stages techniques.

**JCB : Etant donné les avantages de l'injection, ne serait-ce qu'au point de vue puissance, pourquoi ne pas avoir adopté ce système sur les moteurs préparés pour le championnat du Monde d'endurance ?**

**GI :** D'abord parce que nous avons une plus grande expérience des carburateurs, du moins pour l'instant. Ensuite, l'injection en course pose certains problèmes que nous n'avons pas encore résolus : difficultés de démarrage, fonctionnement lié à celui de l'équipement électrique, changements de réglages et mise au point plus longs que sur un moteur alimenté par carburateurs.

Ces problèmes ne se posent pas sur une machine de tourisme mais en compétition. Une solution nouvelle ne peut être adoptée que si elle se révèle plus efficace tout en étant au moins aussi fiable.

Quand tous les problèmes auront été résolus, vous verrez des Kawasaki de compétition à injection. En fait, l'adoption de l'injection amène à reconsidérer la conception du moteur.

**JCB : On peut s'étonner de la politique suivie par Kawasaki : d'un côté, l'injection, une technique de pointe sophistiquée montée sur un moteur disons classique : 4 cylindres refroidissement par air et 2 soupapes par cylindre « seulement ». Pourquoi ?**

**GI :** Nous suivons la même politique pour la série et la compétition : à partir du moment où nous avons défini le cahier des charges, nous essayons parallèlement toutes les solutions possibles et nous gardons celle qui allie rendement, simplicité et fiabilité. S'il nous apparaît nécessaire d'adopter une culasse 4 soupapes, nous le faisons. Pour l'instant ce n'est pas le cas.

**JCB : Le turbo est à l'ordre du jour, tant dans le domaine automobile que motocycliste. Quelle est la position de Kawasaki face aux modèles turbo annoncés par Honda et Yamaha ?**

**GI :** Il y a déjà un certain temps que nous travaillons sur le problème de turbo, non seulement pour obtenir un gain de puissance, ce qui n'est pas très difficile, mais surtout pour résoudre les problèmes de fiabilité et de maintenance.

Nous considérons le turbo comme une solution intéressante sur une moyenne cylindrée et son emploi est lié à celui de l'injection électronique. De toute manière, vous ne le verrez pas en 1981.

**JCB : Quittons si vous le voulez bien le domaine du moteur pour celui des suspensions. Verrons-nous prochainement des modèles de route équipés d'une suspension Unitrak ?**

**GI :** Pour l'instant, nous développons les applications du système Unitrak sur les modèles conçus pour le cross et le tout-terrain. Pour la route, nous nous limitons au 80 cm<sup>3</sup>, mais nous étudions des modèles plus importants équipés de cette suspension.

**JCB : Une 500 injection turbo Unitrak pour répondre à une éventuelle CX turbo Pro-link ?**

**GI :** Pourquoi pas, mais pas en 1981.

**JCB : En matière de transmissions, vous utilisez selon les modèles, chaîne, cadran et même une courroie crantée sur le 440. Comment voyez-vous l'avenir de ces différentes solutions ?**

**GI :** Comparé au marché américain, le marché européen pose des problèmes très particuliers... d'utilisation par la clientèle et des conditions climatiques. C'est le cas pour la courroie par exemple, qui donne toute satisfaction sur le marché américain, mais pour laquelle nous continuons des programmes d'essais particuliers avant de l'adopter sur des modèles européens.

De toute façon, nous utiliserons la courroie pour des petites et moyennes cylindrées exclusivement. Pas question d'adopter une courroie sur un modèle de haut de gamme comme le propose Harley Davidson sur la Sturgis.

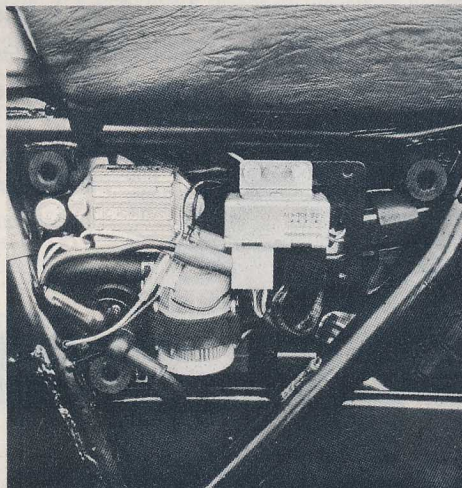
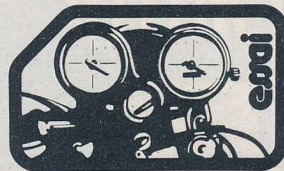
Nous utiliserons le cardan sur les versions tourisme et grand tourisme, quant à la chaîne, elle a sa place sur certains modèles à vocations sportives où elle aura toujours sa raison d'être.

**JCB : Le carénage ?**

**GI :** Nous étudions la question actuellement car il est très difficile de concilier les goûts des différentes clientèles. Aussi, nous développerons parallèlement 2 gammes prévues respectivement pour le tourisme et le sport, mais vous ne verrez pas ces carénages sur la gamme 1981.

« Vous ne verrez pas cela sur la gamme 1981 ». Au cours de notre entretien, ce fut un leitmotiv. Je voulais poser une dernière question à Monsieur Gyochi Inamura : « Pour Kawasaki, à quelle date commence la présentation des modèles 1982 ? » Nulle doute que la réponse eut été un grand sourire.

En attendant toujours en avant-première, nous avons emmené la GP2 à Monthéry. Pour sa première sortie, elle a fait très fort. Richard Verdet a découvert une nouvelle race de moto et vous dit pourquoi.



*Par rapport à la 1000 H le système d'injecteurs est plus compact et moins lourd tout en offrant des possibilités plus importantes. A noter le nouveau filtre de décantation de plus grand diamètre.*

tie, sur les petites routes qui tournicotent, la grosse Kawa « sous-vire ». Il faut l'incliner sans hésiter, et savoir anticiper le mouvement, si vous êtes très pressés et elle ne se rattrape pas en resserrant la trajectoire d'un simple mouvement du bassin, comme sur une RD 350 LC.

Ce n'est pas du tout le genre. Avec un KR 91 et 108 ch sous les fesses, il faut vraiment réapprendre à doser les gaz en sortie de virage, aussi bien en raison de l'adhérence que de la puissance.

Sur l'anneau de Montlhéry, tout va bien jusqu'à 200 km/h. Après, ça se gâte, et avec les réglages cités plus haut, la suspension arrière talonne. Mais il ne sert à rien de la durcir, si devant on ne rééquilibre pas la pression dans la fourche... D'autre part, le début d'usure dissymétrique des pneus dans ces conditions ne nous a pas permis de poursuivre cette expérience riche en émotions, mais on reviendra... Garde au sol ? Avec 145 mm, aucun problème sur route.

## Agrément moteur

Il ne faut pas avoir peur des mots : il est prodigieux. Par rapport à une Suzuki 1100 GSX, une référence, il apparaissait plus progressif à bas et moyen régimes et encore plus puissant en hauts ! Le tout avec une progressivité sans aucune faille depuis le ralenti jusqu'à 9 500 tr/mn en plein dans la zone rouge ! Le couple-moteur permet des reprises extraordinaires sur n'importe quel rapport et bien entendu la cinquième. A partir de 90 km/h, on laisse vraiment tout le monde sur place sans avoir l'air d'y toucher. Parce que la GPZ est infiniment progressive dans ses accélérations, on a l'impression d'être sur une moto où il ne se passe rien d'extraordinaire, alors qu'en réalité, on chevauche une véritable bombe, gaffe !

L'injection permet en effet de diminuer encore le temps de reprise à une accélération brutale par

rapport aux carbus à dépression de la GSX 1100 par exemple.

Ce qu'il ne faut jamais oublier ici, c'est la puissance dingue qui passe à la roue arrière quand on réaccélère vers 7000 tr/mn. A la limite, il faut réapprendre à conduire pour contrôler ces 108 chevaux de fer : c'est-à-dire, doser avec finesse l'accélération en se servant de la disponibilité du moteur à tous les régimes. Parce que sur le mouillé, une telle arrachée peut surprendre si vous avez l'habitude de piloter brutalement !

En pratique, on conduit une 1100 GPZ une vitesse en-dessus. C'est-à-dire, au moment où vous pensez troisième, il faut choisir quatrième... Il y a autant de puissance pour un régime moins élevé.

## Transmissions

L'embrayage est progressif, mais il ne supporte pas les mauvais traitements façon départ de dragsters.

La souplesse du GPZ est telle qu'en pratique, on n'y touche jamais ou presque. Deux doigts quand le feu passe au vert, un doigt pour monter ou descendre une vitesse, c'est tout. Le réglage de la garde sur le bloc est très accessible ! un petit cache indépendant en alu maintenu par deux vis BTR donne accès à l'habituel contre-écrou de réglage.

La boîte de vitesses de notre machine d'essai souffrait d'une sélection bruyante. Particulièrement à l'enclenchement de la première et de la seconde.

Avec une telle puissance disponible à bas régime et de démultiplicateur essayé (15 X 41), la première apparaît un peu courte.

La nouvelle chaîne à joints torique (pas de 19,05) auto-lubrifiée n'appelle pas de commentaire particulier. Malgré la puissance, elle ne se détend pas facilement.

## Freinage

En avoir plus ne serait pas gênant. Cela ne signifie pas que le 1100 GPZ freine mal, mais elle accélère tellement fort... Les étriers simple piston, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, et les plaquettes tout métal font leur boulot très correctement. La résistance au *fading* est réelle et la capacité de ralentissement du système Kawasaki est reconnu sur le mouillé, mais on souhaiterait encore plus de mordant à l'avant. Quitte à reprendre aussi ses idées sur le freinage... Par ailleurs, la sélection dure de la boîte du modèle essayé n'incitait pas à rétrograder à la volée, pour utiliser au mieux le frein moteur. Freinage à suivre donc...

## Consommation

Le réservoir de 21,4 litres est indispensable de ce genre parce que l'injection n'offre pas vraiment une économie spectaculaire à ce chapitre. A 140 km/h de moyenne (vitesse stabilisée à 150 km/h compteur) il faut un peu plus de huit litres/100 km à la GPZ. En usage très intensif, on frôle même les 12 litres/100 km (11,98 l). Si l'autonomie apparaît correcte, sans plus, aux allures légales, les « bêtes » devront penser à prévoir leurs étapes.

## Performances

Avec 219,5 km/h, la 1100 GPZ s'attribue le record de vitesse des motos de série essayées et comparées sur le difficile anneau de Montlhéry. Elle distance la Honda CBX (105 ch) pilotée par le regretté Christian Léa lui-même (217 km/h) la 900 Bol d'Or (217 km/h), et même la Kawa 1300 (218 km/h). Il faut de surcroît préciser que faute de temps, ce chrono a été réalisé sans aucun réglage de suspension particulier, avec la démultiplication de série, qui apparaît dans ces conditions exceptionnelles, trop courte (1000 tr/mn en moyenne dans le rouge). Et puis, on peut le dire aussi la température sibérienne qui arrangeait en rien la qualité de pilotage.

Faute de temps également, la puissance fantastique du 1100 injection n'a pas permis de pulvériser le chrono aux 400 mètres DA. Après un essai prometteur jusqu'à 300 mètres environ la moto, déjà sur l'angle, a embarqué violemment au passage la quatrième.

Vous avez bien lu, le pneu a décroché avec ce nouveau paquet de chevaux qui lui arrivait brutalement en quatrième ! 12'' 2 quand même, après avoir coupé...

Pour le second essai, l'embrayage, mal réglé a déclaré forfait !

Dans les deux cas, on peut estimer sans aucune exagération que la 1100 Kawa vaut pratiquement 230 km/h au Castellet dans la ligne droite du Mistral et descend sans catastrophe possible en-dessous de la barre des 12'' aux 400 mètres DA. Vous avez compris ?

On en reparlera, soyez-en sûrs. Une dernière précision, la 1100 GPZ se négociera aux environs de 25 000 FF T.T.C. Ce n'est pas non plus la plus chère des 1100.