

COMPARATIF

KAWASAKI 750 ZEPHYR YAMAHA 750 FAZER

Après avoir attiré les foules au salon de Paris, la 750 Kawasaki Zéphyr confirme la justesse de ses choix en réalisant un succès immédiat, dès son apparition chez les concessionnaires. Comparée, lors de sa sortie, à la sage Suzuki 800 VX, on a trouvé intéressant de la confronter ensuite à une concurrente plus turbulente, la 750 Yamaha FZ, nommée aussi Fazer. Surprise ! L'apparente simplicité rétro de la Kawasaki va donner du fil à retordre à la technologie avancée de la Yamaha.

Par Michel Montange, photos Micou



NOUVELLE RÉTRO OU ANCIENNE MODERNE?



La ligne dépouillée et le savant dosage de rétro et de moderne a fait de la Kawasaki Zéphyr un succès immédiat. On a déjà du mal à en trouver.

La Yamaha Fazer est née avec une esthétique "Hi-tech", à l'image de la technologie de son moteur Génésis.



En accord avec le reste de la machine, le tableau de bord de la Kawasaki est simple et classique.

Après de longues années où les motos s'étaient enfermées dans des genres bien précis et de plus en plus typés, la demande se faisait plus pressante pour des machines "normales". On n'a pas toujours envie de se déguiser en pilote d'endurance ou de Paris-Dakar pour aller tous les jours au boulot. Cela n'empêche pas ces machines que l'on dit basiques d'avoir un style bien personnel, mais les choix mécaniques, la position de conduite ou la géométrie de la partie-cycle en font des motos faciles à vivre quotidiennement.

Championne de l'image sportive, la marque Kawasaki a résolument visé un autre créneau en concevant la Zéphyr. Le look rétro et dépouillé était une priorité, à tel point qu'on a repris le "vieux" quatre pattes à air des 750 Z de 1979. (Ce qui permet aussi de réduire les coûts de conception.) Cette mécanique est nichée dans un cadre double berceau dont le classicisme n'est pas gâché par le côté plus moderne de l'imposant bras oscillant en alu ou des jantes en alliage coulé. Il est difficile en fait de cataloguer le style de la Zéphyr car cet air délicieusement rétro qu'on lui trouve aujourd'hui, accentué par l'habillage façon 900 Z, est en réalité le look des sportives des années soixante-dix!

A l'inverse, la Yamaha Fazer, lors de son apparition en 1987, faisait figure de machine moderne, voire futuriste. En héritant de la mécanique "Genesis" de la FZR (le quatre cylindre double ACT à culasse cinq soupapes et refroidissement liquide incliné à 45°), elle offrait le dernier cri de la technique mise en évidence par un habillage "design" réduit au minimum. On retrouve aussi sur la FZX l'esprit de sa grande sœur, la V Max, dont elle reprend (en trompe l'œil) les prises

Les cadrans de la Yamaha sont plutôt réussis, mais les voyants reportés sur le réservoir ne sont pas très lisibles en conduisant.



Né en 1979, mais revu pour la Zéphyr, le quatre cylindre à air a reçu des carburateurs à depression et un allumage électronique.

d'air du "V boost". Les jantes s'inspirent également de celles de la grosse V4. Maintenant considérée comme une custom, la 750 Yamaha flirte aussi avec le genre "café-racer".

Quelles que soient les catégories dans lesquelles on veut cataloguer ces machines, elles se retrouvent côte à côte au feu rouge, aux mains de motards qui en font le même usage. Plus urbaines que routières, elles ne craignent pourtant pas une virée le week-end, voire un plus long voyage pour les vacances.

Dieu, que la selle est basse!

Ce qui frappe immédiatement lorsqu'on enfourche nos machines, c'est la faible hauteur de selle. C'est un point primordial pour se sentir rapidement à l'aise sur une moto. Et malgré les 220 kilos de ces mécaniques, on se sent maître à bord. Cette impression est confortée par la position de conduite et les guidons assez hauts et larges. On est posé très naturellement

Né sur la 750 FZ, le moteur cinq soupapes incliné à 45° offre à la Fazer des performances de sportive.





Une fois en selle, on a sous les yeux deux tableaux de bord assez semblables avec les compteurs et compte-tours séparés dans des boîtiers chromés. La Zéphyr a opté pour des cadrans noir et quatre témoins lumineux encadrent la clé de contact, une jauge à essence complétant le compte-tours. Chez Yamaha, on a choisi un fond ivoire très chic pour les cadrans, mais dans un soucis de design moderne, on a reporté tous les témoins sur une petite console fixée

à l'avant du réservoir. C'est original, assez joli et très peu pratique car il faut vraiment baisser la tête pour y jeter un coup d'œil. Détail peu courant que l'on retrouve sur la 1100 Virago du même constructeur, une commande électrique du robinet d'essence au pouce gauche. Super! Ce qui l'est moins, c'est l'absence de blocage de direction couplé au contacteur. Il y a, à la place, un archaïque Neiman sur le côté de la colonne de direction qui a en plus le mauvais

goût d'être difficile à enclencher et qui achève de vous énerver en coincant la clé qu'on a parfois beaucoup de mal à retirer. La FZX se distingue encore par l'impossibilité de mettre le moteur en route lorsqu'elle est sur la béquille latérale, même au point mort. Si vous voulez laisser chauffer le moteur en vous habillant le matin, il faut hisser la Yamaha sur sa béquille centrale, ce qui est heureusement assez aisé. Le starter de la Fazer, sur les carburateurs, est tout aussi

pratique que celui au guidon de la Zéphyr et les deux quatre cylindres démarrent sans hésitations.

Dociles en ville

Malgré les possibilités offertes par leur cylindrée, nos deux machines passeront sans doute le plus clair de leur temps en ville. Outre la faible hauteur de selle et la

position de conduite, on va rapidement constater que beaucoup d'éléments se conjuguent pour faciliter la vie citadine. La Fazer met immédiatement à l'aise par une maniabilité bien venue dans les embouteillages. A basse vitesse, elle se manie sans efforts et se montre même vive dans les virages serrés, sans doute à cause de sa roue de 16 pouces à l'avant. Dans les bouchons, il faudra penser à la largeur des silencieux à l'arrière. Ceux-ci vont en s'écartant de la machine et

Malgré la carrière urbaine qui attend nos motos "basiques", la route ne leur fait pas peur.

on risque de toucher les pare-chocs des voitures si l'on slalome un peu. Pour illustrer la relativité des jugements, c'est maintenant la Zéphyr que l'on trouve un peu lourde de l'avant alors qu'on la trouvait légère, comparée à la Suzuki 800 VX. Cette apparente inertie

de la direction ne se ressent que lorsqu'on descend de la Yamaha, mais s'oublie rapidement au bout de quelques virages, dès qu'on a constaté qu'une légère pression des genoux place la machine sans efforts sur la trajectoire voulue. Malgré cette impression de lourdeur, on se sent tout de même plus en confiance au guidon de la Kawa, la vivacité de la FZX entraînant une petite méfiance en conduite rapide. Sa maniabilité n'est bien sûr pas un défaut, et cette sensation pourrait être imputable aux seuls pneus Phantom montés d'origine.

Le point fort de la Kawasaki en ville est l'onctuosité de son moteur. La douceur de la poignée de gaz et du sélecteur s'accordent avec la souplesse du "quatre pattes" pour permettre une conduite coulée et efficace, et il suffit d'ouvrir franchement les gaz pour disposer d'une puissance plus qu'honorable et surtout d'un couple très plaisant.

Issu directement des machines sportives de la marque, le moteur de la Yamaha est très vif et montre peu d'inertie. Cela ne serait pas un défaut s'il ne réagissait

En usage urbain, la Zéphyr séduit par la docilité de son moteur et la Fazer par la vivacité de sa partie-cycle. Basses de selle, les deux machines sont accessibles à tous.



pas aussi vivement à la moindre ouverture de la poignée de gaz. Il n'y a pas de transition entre le ralenti et les régimes d'utilisation courante et cela provoque des à-coups assez déplaisants si l'on n'a pas envie de conduire sportivement. Le remède consiste à passer rapidement trois ou quatre rapports et à rouler en sous-régime, ce que le moteur accepte parfaitement grâce à une très grande souplesse.

Hormis ce moteur trop vivant de la Yamaha, nos deux machines s'en sortent avec les honneurs de la conduite en ville. Les suspensions gomment efficacement les petits raccords de revêtement et autres plaques d'égoûts, les selles sont plutôt confortables et, bien que de caractères différents, les freins avant se montrent sécurisants. Ceux de la Zéphyr sont redoutablement efficaces et il faudra même se montrer vigilant en cas de chaussée glissante, mais leur progressivité permet d'en doser la puissance avec deux doigts. Comme souvent chez Yamaha, le frein avant est puissant, mais demande de la poigne, ce qui le rend un peu moins agréable. Les freins arrière mériteraient par contre d'être un peu plus efficaces. Il est souvent pratique en ville de moduler son allure dans la circulation par de légères pressions sur le frein arrière. A cause des repose-pieds trop en arrière de la Kawa, il faudrait régler la pédale de frein trop bas et, sur la Yam, il faut vraiment appuyer trop fort pour que cela soit machinal. Tant qu'on est dans les critiques, les pilotes de petite taille seront un peu trop en appui sur les mains au guidon de la Zéphyr, effet bien sûr accentué par la position décidément trop en arrière des pieds.

Tous ces griefs retenus contre nos deux 750 sont des

pinailages de journalistes tâtilons, et quand on aura vécu quelques jours avec sa machine, on y attachera certainement moins d'importance. Malgré leur cylindrée, la Zéphyr et la Fazer s'acquittent plus qu'honorablement de leurs corvées citadines et si un tout bête scooter leur fera parfois la nique sur de courtes distances, leurs possibilités sont autrement plus étendues.

Déroulement autorisé sur route

Une 750, qu'elle soit rétro ou custom, ne craint pas les grands espaces routiers et les moteurs comme les partie-cycles seront rarement poussés dans leurs derniers retranchements. La recette est simple : vous multipliez la largeur du guidon par la pression du vent et vous obtenez la retenue imposée au pilote par ces machines. Le choix esthétique d'un look dépourvu de tout carénage n'offre pas le profilage d'une sportive ou la protection d'une GT, encore que la position assez basse et le tableau de bord un peu haut permettent de rouler à 130 environ sans fatigue excessive. A cette allure, les mécaniques ronronnent tranquillement puisque la Zéphyr peut dépasser le 200 compteur et que la sportive Fazer peut vous propulser à plus de 220 ! Compte tenu de la vocation théoriquement sage de ces machines, on appréciera plutôt la souplesse ou le couple de la Kawasaki, ou les reprises rageuses de la FZX. La position de conduite est moins fatigante qu'en ville sur la Kawa puisque la pression du vent compense l'inclinaison du buste et

La nouvelle moto rétro face à l'ancienne moto moderne. Deux styles différents pour une même vocation.

l'on sera seulement gêné par les jambes trop repliées sur une longue étape. A vitesse raisonnable, le confort de la Yamaha reste le plus naturel, la Zéphyr retenant un léger avantage sur le confort des suspensions.

Si on s'aventure sur des routes viroleuses, nos deux machines acceptent de réveiller les souvenirs de leur passé pour montrer des aptitudes sportives d'un bon niveau, sous réserve que le revêtement soit correct. Malgré sa vocation sage, la Kawasaki accepte d'être menée à un bon rythme et se balance sans trop d'efforts et en confiance. Elle reste assez neutre et on pourra se faire le petit plaisir de frotter les repose-pieds sans trop de risques. Malgré "seulement" deux soupapes par cylindre, le moteur de la Zéphyr propulse joyeusement machine et pilote sans mollir. Le confort sur route reste étonnant, un avant un peu souple pouvant toutefois provoquer quelques louchissements en grandes courbes. La vivacité du moteur et de la géométrie de la Fazer pourrait s'exprimer pleinement sur les routes tortueuses s'il n'y avait cette petite retenue qu'inspire un avant moins rigoureux que sur la Kawa. Mais globalement, nos deux motos "basiques" permettent de largement se dévouer lorsque le terrain s'y prête. Il faudra se montrer plus circonspect sur mauvais revêtement, la Kawasaki pouvant subir quelques amorces de guidonnage. La Yam, quand à elle, a du mal à digérer trous et bosses

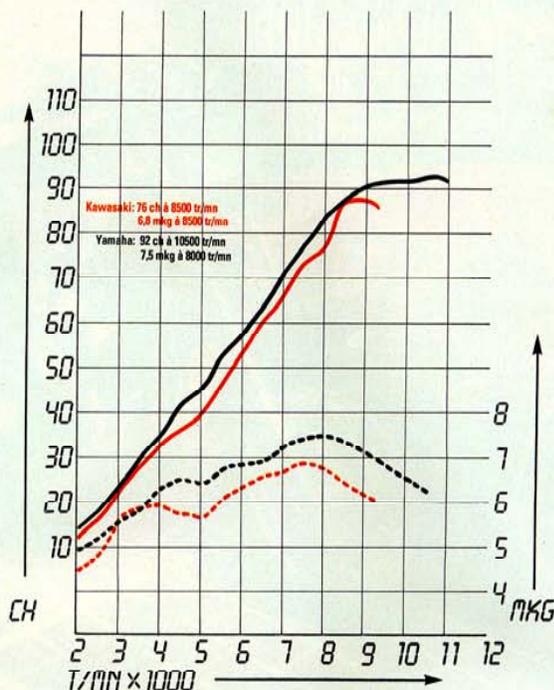
sereinement et préférera les routes en bon état. Comme en ville, on appréciera la puissance et l'agrément du freinage de la Zéphyr tandis qu'on regrettera la dureté du levier de la Yam, bien que l'efficacité ne soit pas en cause.

En dehors de ces moments de conduite "inspirée", Fazer et Zéphyr se montrent très neutres, sans états d'âme et se plient sans formalités à l'humeur tranquille du pilote en se faisant volontier oublier. Il ne s'agit pas là d'un manque de caractère et c'est plutôt une qualité que de savoir se faire discrète quand votre propriétaire a envie de rouler machinalement, juste pour le plaisir.

L'argument du prix

La Zéphyr a bien sûr pour elle l'attrait de la nouveauté, mais le punch du moteur de la Fazer a de quoi séduire. Le critère esthétique étant souvent le plus déterminant pour beaucoup d'acheteur, on se gardera bien de décider pour vous laquelle est la plus belle. En sachant rendre des services très similaires, la Yamaha et la Kawasaki auront du mal à se départager, cette dernière ayant tout de même pour elle un argument de choc grâce à son prix. Il reste que ces machines méritent l'intérêt grandissant qu'elles connaissent en offrant des possibilités directement en rapport avec la réalité d'un usage quotidien. Reste le moment le plus difficile : choisir entre la nouvelle moto rétro ou l'ancienne moto moderne. Cruel dilemme!

M.M.



Les chiffres relevés au banc font apparaître des puissances très proches des deux moteurs jusqu'à 4000 tours. Ensuite, la naissance plus sportive du moteur de la Fazer lui fait prendre une nette avance, surtout dans les hauts régimes. Les courbes de couple réduisent encore l'écart entre la Kawa et la Yam. Cela illustre l'agrément de la Kawasaki à basse vitesse et la pêche de la Yamaha en conduite sportive. La Fazer dont nous avons disposée pour cet essai étant encore un modèle 1990, la version 1991 devrait perdre un peu de pepes à cause des silencieux plus brisés.

PERFORMANCES		
	KAWASAKI ZEPHYR	YAMAHA FZX
ACCELERATIONS		
300 m D.A.	8"1	7"6
400 m D.A.	13"1	11"9
VITESSE MAXI		
Vérifiée	189	219
Lue (compteur/régime)	200/10 000	245/9 700
REPRISES (sur le dernier rapport)		
60 à 90 km/h	3"9	3"5
90 à 130 km/h	5"6	4"4
ETALONNAGE COMPTEUR		
60 km/h	57	57
90 km/h	84	84
110 km/h	102	102
130 km/h	121	123
160 km/h	153	141

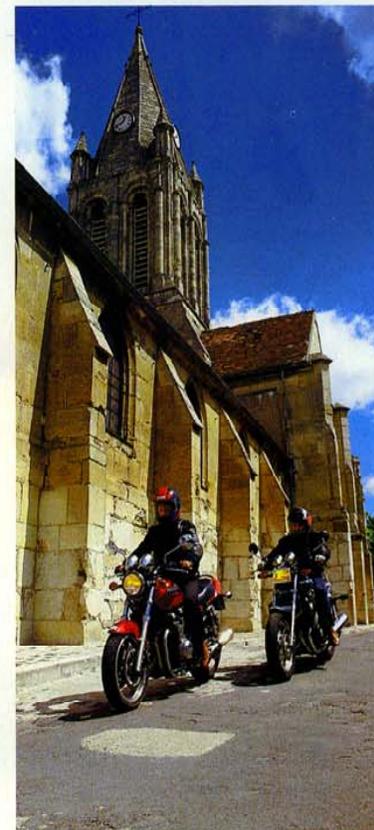
Comme pour les courbes de puissance, les chiffres de performance sont révélateurs des choix techniques. De conception ancienne, le quatre cylindres à air et deux soupapes du Zéphyr ne peut rivaliser avec le moteur Genesis cinq soupapes à refroidissement liquide du Fazer. Les chiffres obtenus avec la Yamaha sont ceux d'une vraie sportive, mais ceux plus modestes de la Kawasaki n'ont rien de ridicule. Les performances d'une 750, même "rétro", sont de toute façon largement suffisantes pour se jouer des problèmes de la circulation. Ce qui est moins quantifiable, c'est l'agrément de conduite, et sur ce plan là, la Kawasaki n'a rien à envier à sa concurrente.

AU BANC MOTO JOURNAL				
rég. (t/mn)	PUISANCE		COUPLE	
	Zephyr	Fazer	Zephyr	Fazer
2000	12	14	4,4	4,9
2500	17	18	4,8	5,1
3000	23	23	5,6	5,5
3500	28	29	5,8	5,8
4000	33	35	5,9	6,3
4500	36	41	5,7	6,5
5000	39	45	5,6	6,4
5500	46	52	6,0	6,7
6000	52	57	6,3	6,8
6500	59	63	6,5	6,9
7000	64	71	6,6	7,2
7500	72	77	6,8	7,4
8000	75	84	6,7	7,5
8500	76	88	6,4	7,4
9000	76	90	6,1	7,1
9500	-	91	-	6,9
10000	-	91	-	6,5
10500	-	92	-	6,3

	ZEPHYR	FAZER
POUR	esthétique rétro freinage souplesse moteur	puissance moteur vivacité de la partie-cycle position de conduite
CONTRE	repose-pieds trop en arrière	à-coups moteur agrément des freins

FICHE TECHNIQUE

MARQUE	KAWASAKI	YAMAHA
Modèle	ZEPHYR 750	FZX 750 Fazer
MOTEUR		
Type	quatre cylindres en lignes 4 temps, refroidi par air	4 temps, 4 cylindres en ligne refroidis par eau et inclinés à 45°
Distribution	double ACT entraîné par chaîne à tension automatique, 2 soupapes par cylindre	double ACT, 5 soupapes par cylindre
Cylindrée	738 cm³	749 cm³
Alésage x course	66 x 54 mm	68 x 51,5 mm
Rapport volumétrique	9,5 à 1	11,2 à 1
Puissance maxi	68 ch env. à 10 000 tr/mn	87,6 ch à 9 500 tr/mn
Couple maxi	N.C.	7,8 mkg à 8 000 tr/mn
Alimentation	4 Keihin Ø 32 mm à dépression	4 carburateurs Mikuni BDS Ø 34
Lubrification	pompe à engrenage, carter humide, radiateur	carter humide, pompe trochoïde
Mise en route	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement
TRANSMISSIONS		
Primaire	par chaîne et arbre intermédiaire, réduction (23 x 27) x (29 x 63) soit 2,550	par pignons, 91/48 (1,896)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 5 rapports	à 6 rapports
1 ^{re}	15 x 35 (2,333) 37,5%	38/13 38,5% (2,923)
2 ^e	19 x 31 (1,631) 53,6%	35/17 54,6% (2,059)
3 ^e	22 x 28 (1,272) 68,8%	32/18 63,3% (1,778)
4 ^e	25 x 26 (1,040) 84,1%	30/20 75,0% (1,500)
5 ^e	24 x 21 (0,875) 100%	28/22 88,4% (1,273)
6 ^e	-	27/24 100% (1,125)
Transmission secondaire	par chaîne, braquet 15 x 39 (2,600)	par chaîne, rapport 39/17 (2,294)
EQUIPEMENT ELECTRIQUE		
Batterie	12 V/10 Ah	alternateur 12 V 14 Ah
Allumage	électronique CDI	électronique
Eclairage	12 V 60/55 W	H4 60/55 W
PARTIE-CYCLE		
Cadre	double berceau tubulaire	double berceau tubulaire
Angle de colonne/chasse	28°/107 mm	28,75°/116 mm
Suspension avant	fourche télehydraulique, tubes Ø 41 mm, débattement 140 mm	fourche télehydraulique Ø 38 mm débattement 140 mm
Suspension arrière	deux combinés latéraux réglables en précharge (5 pos.) et en détente hydraulique (4 pos.) débattement : 115 mm	combinés gaz/huile inversés réglables en précharge (6 pos.) débattement 97 mm
Frein avant	double disque Ø 272 mm, étriers flottants 4 pistons	double disque, Ø 267 mm commande hydraulique
Frein arrière	simple disque Ø 202 mm, étrier à 2 pistons	simple disque Ø 267 mm
Roues	en alliage coulé diamètre 17" AV et AR	en alliage léger moulé AV : 16" et AR 15"
Pneus	AV : 120/70-17 ; AR : 150/70-17	AV : 110/90-16 ; AR : 140/90-15
CAPACITES		
Essence	17 litres	13 litres dont 3 de réserve
Huile moteur	3,6 litres	
DIMENSIONS ET POIDS		
Hauteur de selle	780 mm	750 mm
Empattement	1 455 mm	1 525 mm
Garde au sol	150 mm	150 mm
Poids sec (usine)	201 kg	204 kg
Poids avec plein (MJ)	220 kg	224 kg



Les suspensions des deux motos gommont fort bien les petites irrégularités de revêtement, surtout celles de la Zéphyr.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	Kawasaki	Yamaha
Modèle	750 Zéphyr	750 FZX Fazer
Prix clés en mains	39 338,00 F	46 717,00 F
Coloris	rouge-bleu nuit	bleu métal-rouge
Disponibilité	immédiate	immédiate
Garantie	un an pièces et M.O. Kilométrage illimité	un an pièces et M.O. Kilométrage illimité
Importateur	K.M.F. rue M. Curie, Z.A. BP 133 78312 Maurepas Tél.: (1) 30.51.61.66	Sonauto-Yamaha BP 479 95005 Cergy-Pontoise Tél. (1) 30.36.91.23
Essais précédents	M.J. n° 975 et 979	M.J. n° 804