



Z

INTACTE



900
DOUBLE OVERHEAD CAMSHAFT

La Z1 n'a pas l'aura de la Honda CB 750. Mais **elle a le charme que la CB ne possède pas.** Encore aujourd'hui, rouler au guidon d'une 900 Z1 reste un plaisir rare de motard.

I doit y avoir un truc quand même... Comment une Kawa 900 Z1 de 1973, aussi célèbre soit-elle, peut donner plus de sensations mécaniques que la majorité des roadsters modernes ? Carbus contre Injection ? Insipidité contemporaine due aux normes antipollution ? Moteur longue course de la Z1 (66 mm), alors que les Kawa Z 1000, Honda CB 1000 R ou même la Yam XJR 1300 ont des courses de piston plus courtes, qui favorisent les hauts régimes ? On va dire que c'est tout cela à la fois.

En 1972, Kawa disait la Z1 capable d'un bon 12 secondes au 400 mètres départ arrêté. Lors de tests à Montlhéry en 1973, Moto Journal l'a mesurée à 12,2 secondes au 400 m D.A.

La Kawa 900 Z1 fut présentée en 1972 au salon de Cologne. Elle fête donc cette année son quarantième anniversaire. Ses lignes n'ont pourtant pas tant vieilli. On imagine tout à fait qu'une sorte de réplique néorétro inspirée de la Z1, très proche du dessin original, ferait un tabac auprès des amateurs de belles motos simples. Mais on peut aussi choisir de s'offrir l'originale, une "vraie", restaurée consciencieusement par Didier Kaluza par exemple, spécialiste de la Z1 qui nous a permis d'essayer ce magnifique modèle de 1973.



1 Les modèles de 1972 à 1975 ne possédaient qu'un simple disque avant. Et il faut bien avouer que le freinage aujourd'hui a pris un coup de vieux.



2 Le tableau de bord est parfaitement clair, autant qu'il est simple... Le compteur journalier se remet à zéro par une molette placée sur le dessus du compteur de vitesse. La finition d'ensemble est plutôt soignée.



La fiabilité du moteur n'est plus à démontrer. Les nombreux succès de la Z1 en Endurance à l'époque en témoignent.

« Nom d'un chien, voilà un bestiau qui a une sacrée pêche ! » J.P. Frisquet, MJ n° 100, 1973

Il en coûterait alors entre 10 000 et 15 000 €. C'est le prix aujourd'hui d'une Z1 en excellent état ; les vieilles ont la cote.

Muscles ronds et veste Dior

Malgré la présence du kick côté droit, je préfère lancer le quatre-cylindres au démarreur électrique. Magie des motos "neuves", les commandes sont souples, la poignée de gaz un peu ferme, mais elle commande les quatre carburateurs Mikuni... Un son rauque mais velouté s'échappe des quatre silencieux ; première, le charme opère instantanément. Les montées en régime n'ont pas la vivacité des motos actuelles, elles n'en sont que plus jouissives. Ce moteur a de l'épaisseur, du gras dans le couple (qui n'a pourtant rien d'exceptionnel avec ses 7,5 mkg à 7 000 tr/min, valeur donnée par Kawasaki) et une certaine force dès 5 000/6 000 tr/min. Une vraie saveur mécanique. La position de conduite vraiment cool, la selle confortable et les suspensions souples ne gâchent en rien le plaisir... de conduire.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Quatre-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par air, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, alimentation par 4 carburateurs Mikuni Ø 28 mm, 82 ch à 6 500 tr/min, 7,5 mkg à 7 000 tr/min, boîte de vitesses à 5 rapports.

PARTIE-CYCLE

Cadre tubulaire double berceau, fourche hydraulique, combiné arrière d'amortisseurs, frein AV 1 disque Ø 296 mm, frein AR à tambour simple came, réservoir 18 l, empattement 1 490 mm, poids à sec 230 kg.

Piloter ? N'y pensez pas ! Je taquine à peine la poignée de gaz, balance un rien la Z1, accélère un poil fort en sortie, elle se dandine, se tortille même parfois, OK, je n'insiste pas. Titiller l'aiguille du compte-tours en ligne droite suffit à mes sens éveillés par tant de charme. Et pourtant... Dès 1973, la 900 Z1 avait établi son statut de monstre vivant avec ses 82 ch et ses 903 cm³. Ses performances au 400 m départ arrêté faisaient tourner la tête des plus jeunes lecteurs de presse moto. En 1972, M. Yamada, directeur général de la division moto de Kawasaki, la définissait ainsi : « Nous avons créé la Kawasaki 900 cm³ Super 4 pour les conducteurs expérimentés qui se sentent désireux et capables d'acquiescer une moto plus grosse et plus puissante que les autres... » Genre de défi. ●

Malgré la présence du kick, la Z1 possédait un démarreur électrique.

Le feu arrière et les lignes de la Z1 restent superbes.

SHIVER 750

6 799 €*



100% ROADSTER
100% ACCESSIBLE

Retrouvez la Shiver 750 chez votre concessionnaire Aprilia.
Liste et coordonnées sur le site officiel
www.aprilia.fr

aprilia

HISTOIRE GENÈSE DE LA KAWASAKI 900 Z1

Par Zef Enault, photos Yud Pourdieu Le Coz



I n'y avait guère que Didier Kaluza pour nous en dire autant sur la Kawa 900 Z1. Il en a possédé presque soixante-dix à titre personnel et en a restauré une bonne cinquantaine depuis qu'il a ouvert, en 2006, son atelier dédié essentiellement à la réfection de Z1. Une passion obsessionnelle. Nous avons donc sonné au portail de sa maison de ville, à Alfortville (94), il nous a ouvert les portes de son antre. « Tu sais ce qu'est ce système que tu vois, pris sur le pignon de sortie de boîte et rallié par une durit à ce réservoir en plastique ? Un système de lubrification de chaîne, qui avait l'avantage de graisser aussi les bottes, le pantalon et les pieds de la passagère... Heureusement, avec l'apparition de la chaîne à joints toriques, en 1975, Kawa a supprimé ça de la Z1. » Ce jour, dans son garage-atelier, on trouvait trois Z1 neuves, une autre en cours de finition et une

La Kawa 900 Z1 est sortie trois ans après la Honda CB 750... parce que la Honda CB 750 était sortie trois ans auparavant. Ça paraît idiot, comme ça, mais **Honda avait en effet surpris Kawa en 1969, qui a décidé de repousser son "projet Z1" à 1972.** La Kawa célèbre donc cette année son quarantième anniversaire.

LE PROJET Z1

Didier Kaluza devant une Z1 en cours de restauration. On aperçoit sur le pignon de sortie de boîte le système de lubrification de chaîne, qui aspergeait autant la transmission que le pilote et la passagère...

HISTOIRE KAWA 900 Z1



Cette Kawa 750 H2 premier modèle trône dans le bureau de Didier. Elle aussi fête ses 40 ans cette année. Nous y reviendrons.



Rare, voici une photo du prototype quatre cylindres 750 cm³ qui serait sorti en 1969 ou 1970... si la Honda CB 750 n'était apparue.

dernière à l'état d'embryon développé. « Celle-ci est rarissime, c'est la numéro 41, l'une des toutes premières fabriquées sur les chaînes en 1972 », poursuit Didier.

Surenchère

La Z1 fut ainsi présentée au public lors du salon de Cologne 1972. Mais son histoire débute en 1968, quand Kawasaki se lance dans l'étude d'un prototype de moteur 750 cm³ 4-temps à double arbre à cames. En 1969, le projet est bien avancé, une moto sert déjà de banc d'essai, mais et Honda présente la CB 750, prenant ainsi son rival japonais de vitesse. Kawa remet son proto dans ses cartons et observe la réaction des



motards envers la CB 750, qui est un succès. Kawasaki diffère alors la sortie de la Z1 à l'année 1971, avec un cahier des charges modifié : la moto fera 1 000 cm³ et développera 100 ch, des valeurs insensées pour une moto de grande série de l'époque (d'ailleurs, il faudra attendre huit ans et la sortie de la Honda 900 Bol d'or avant de s'approcher de tels chiffres). Conscients du côté démesuré et ambitieux du projet, les ingénieurs japonais décident d'envoyer les premières motos d'essais aux Etats-Unis, avec un logo Honda sur le réservoir, histoire de brouiller les pistes ! Pour punition, l'humiliation suprême sera infligée aux pauvres pilotes de développement et ingénieurs

KB Compétition, la mémoire de la Z1

> Didier Kaluza s'est fait spécialiste de la 900 Z1, et un peu de la H2 aussi... Même s'il ne rechigne pas de temps à autre à restaurer une Honda CB 750 ou une CBX 1000. « J'aime travailler avec des clients qui ont le temps et savent ce qu'ils veulent. On trouve encore pas mal de Z1 aujourd'hui en Europe, mais rarement dans un excellent état. Je peux alors les restaurer à l'identique du modèle original, mais on s'expose alors à quelques problèmes (allumage, freinage...) qui sont simples à résoudre avec quelques arrangements avec la modernité... » Didier livre ses Z1 dans un état neuf (les dignos ou les repose-pieds sont encore enrobés dans leur plastique) et assure le suivi de la machine. Dont la cote a beaucoup grimpé ces dernières années : une Z1 sortie des ateliers de KB Compétition vaut environ 15 000 €...

Contact : <http://www.kb-competition.com/>



japonais : ils ont passé leur temps sur les bords des circuits américains à démonter le quatre-cylindres Kawa, qui a connu d'énormes problèmes de vilebrequin, sous l'œil goguenard des Américains qui ne croyaient pas dans les capacités des Japonais à faire des motos fiables (!). Profondément vexés, les ingénieurs décident de réduire la cylindrée et la puissance de la Z1 : elle fera 903 cm³ et développera 82 ch. Surtout, le vilebrequin sera surdimensionné, ce qui contribuera à ses nombreux succès en Endurance. La campagne d'essais aux Etats-Unis avait profondément entamé la fierté japonaise... En 1972, l'accueil est dithyrambique. La Z1 fait figure de sportive hors normes à l'époque, une sorte de réplique de superbike d'aujourd'hui. Les premiers essayeurs de la presse moto la considèrent sans rivale. Les premiers modèles arrivent en France au printemps 1973, distribués par l'importateur Xavier Maugendre. L'un d'entre eux servira au tournage du film *Le Grand Bazar*, avec les Charlots. La Z1, qui avait subi un test de 24 heures sans casser à 200 km/h de moyenne sur l'anneau de Daytona en 1972 (histoire de claquer le bec des Américains), sera engagée au Bol d'or dès 1974, qu'elle remporte d'ailleurs (avec un cadre Egli). Godier-Genoud mettra ensuite trois Z1 sur le podium du Bol d'or 1975 ! Aux Etats-Unis, Yvon Duhamel remporte dès 1973 des courses du championnat Superbike AMA. Le succès de la Z1 est dès lors assuré. Si elle évolue peu en 1974 et 1975, elle doit s'adapter aux nouvelles normes américaines antipollution en 1976 et perd ses quatre silencieux d'échappement. L'année suivante, la 900 disparaît au profit de la 1000, mais le bloc moteur reste le même, qui perdurera jusqu'en 1984 sur la 1100 GPZX. La 900 Ninja mettra fin ensuite à l'épopée Z. ●

La Z1 reste magnifique, avec son petit réservoir, ses quatre silencieux d'échappement (que la première Z 1000 en 2002 a commémoré), son simple disque (premiers modèles)...



Que vous soyez novice ou expérimenté, AMT assure les petites et grosses cylindrées pour vous accompagner sur la route.

MOTO

50

SCOOTER

QUAD

MOTO VERTE

L'assurance
Immédiate
au **meilleur**
tarif

www.amt.tm.fr
02 47 51 07 07

 Paiement sécurisé

AMT

Assurance Moto