



# COMPARATIF HISTORIQUE KAWA Z

Par Aurélien Ranéa, photos Alex Krassovsky



**KAWASAKI**  
900 Z1 (1972)  
**15 000 F**  
Puissance maxi 82 ch  
Poids à sec 230 kg



**KAWASAKI**  
Z 1000 (2003)  
**9 999 €**  
Puissance maxi 127 ch  
Poids avec pleins 198 kg



**KAWASAKI**  
Z 1000 (2012)  
**11 499 €**  
Puissance maxi 138 ch  
Poids avec pleins 218 kg

Chiffres constructeurs

La crise de la quarantaine ? Il paraît qu'on drague les jeunettes, qu'on claque sa thune, qu'on remet sa vie en cause pour courir après une jeunesse irrémédiablement perdue. Quarante ans après son apparition, la Kawa Z connaît-elle aussi ce syndrome ?

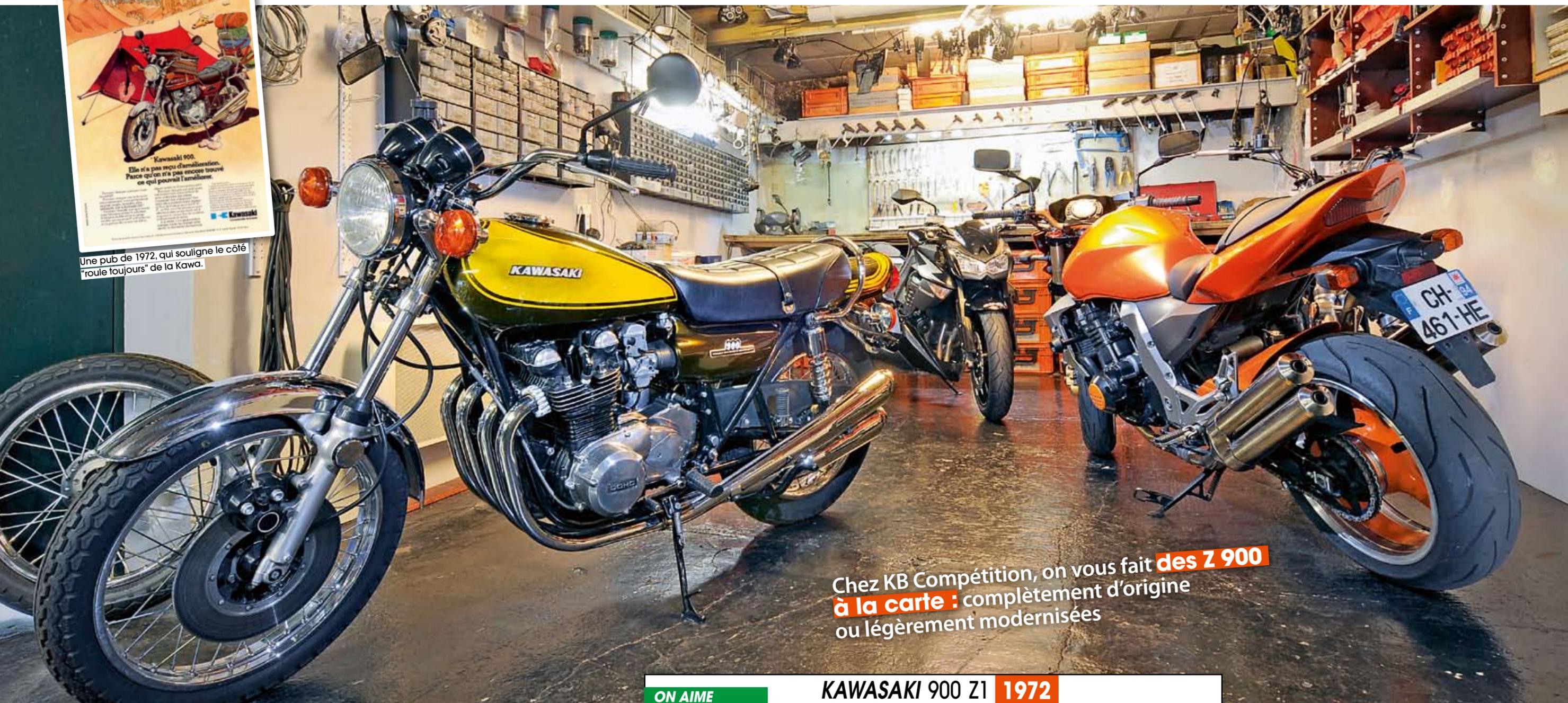


# ZARMA, 40 ANS !

Un petit tour en Ile-de-France, pour rouler un peu avec nos trois Z. Et quelques séances photos, histoire de bien mettre en valeur l'évolution de la KawaZaki au fil des décennies.



Une pub de 1972, qui souligne le côté "roule toujours" de la Kawa.



Chez KB Compétition, on vous fait **des Z 900 à la carte** : complètement d'origine ou légèrement modernisées

**C**a devait être cool de vivre dans les années 70. Sauf pour les fringues et les coupes de cheveux ! Faut pas pousser. Mais, mis à part ça, la liberté, le rock, la révolution sexuelle... Ou l'invention du Rubik's cube, pour ceux qui n'ont pas eu la chance d'avoir l'âme (et le reste) révolutionnaire. Et puis, y'avait la moto ! Comme véritable signe d'appartenance à un groupe, à un style de vie. Refuge idéal pour une jeunesse qui revendique son envie de rompre avec les codes établis. Ça devait être cool, aussi, de bosser à *Moto Journal* dans les années 70. Parce que, se taper un aller-retour Paris-Marrakech histoire d'essayer « la plus puissante moto de tourisme

*jamais construite* », bonjour le bon plan. Sûr, qu'à l'époque, le rédac-chef devait être vachement plus cool ! Comment ça, je peux m'asseoir sur mon augmentation ?

### 10 000 couscous au soleil pour deux ACT

Il fallait peut-être ça, pour présenter comme il se doit la toute nouvelle Z1 aux lecteurs de MJ. Faut dire que la bête est très attendue. Elle est officiellement dévoilée au salon de Cologne en septembre 1972. Mais Kawasaki a su habilement faire monter la sauce en invitant au Japon, quelques mois auparavant, quatre journalistes américains afin de l'essayer en avant-première. Une séance de tests en catimini qui se solde, cerise sur le gâteau, par le don d'une Z1.

#### ON AIME

- Le confort de selle/suspensions
- La ligne pure
- La légende
- Le caractère moteur

#### ON N'AIME PAS

- Le freinage d'une autre époque
- Qu'elle ne soit pas à moi !

Reine des 400 DA il y a 40 ans, la Z 900 donne surtout envie de se balader aujourd'hui.

## KAWASAKI 900 Z1 1972



Ainsi qu'une clé en or sur laquelle est gravé le numéro de série de la machine et le nom de l'heureux essayeur. Rien que ça (p...), c'était vraiment différents les années 70 !). La Z parcourt ensuite les différents salons européens, et fait escale à Paris où M. Yamada, DG de la division moto de KHI, déclara : « Nous avons créé la Kawasaki 900 cm<sup>3</sup> "super four" pour les conducteurs expérimentés qui se sentent désireux et capables d'acquiescer une moto plus grosse et plus puissante que les autres. Elle traduit la confiance de Kawasaki dans ses futurs possesseurs qui l'utiliseront avec bon sens et courtoisie. » 82 ch, 192 km/h mesurés en vitesse maxi, 400 m DA en 12"2... Faut quand même avoir une certaine vision de la courtoisie, non ? Le succès de la Z est immédiat. A tel point que les vendeurs ont du mal à répondre →

# COMPARATIF HISTORIQUE KAWA Z

à la demande. Aux USA, les dealers vendront leur quota de machines pour l'année 1972 avant même d'avoir reçu les premières 900 en expo. En France, il faut connaître quelqu'un de bien placé chez KMC pour espérer acquérir et, surtout, recevoir sa moto dans un délai raisonnable. C'est dans cette ambiance euphorique que Didier Kaluza va découvrir la Z1 : « En 1972, j'avais 12 ans, raconte le gérant de KB Compétition. J'ai découvert cette Kawasaki dans les pages du magazine Champion. Et je me suis instantanément dit : "C'est celle-là que je veux". C'était mon leitmotiv. Ça me prendra cinq ans pour réaliser ce rêve. Et, quarante ans après, il continue toujours. » Comme Didier est un mec sympa, il partage volontiers son rêve. A travers sa connaissance encyclopédique de la Z1, d'une part. Mais aussi par le prêt d'un modèle de 1973, afin que mes fesses, âgées d'à peine 33 ans, puissent se poser sur une machine de 5 ans mon aînée. Bien élevé (merci maman et papa), je traite la dame avec respect. Elle, de son côté,

prend soin de moi. Selle large et moelleuse, position de conduite cool, amortis souples... Un confort fort agréable, aujourd'hui inexistant dans le segment des roadsters sportifs. Où les exigences du design scalpent, d'année en année, les millimètres de mousse à bourrer dans la selle. Ainsi chouchouté, j'ai envie de cruiser en matant le paysage plutôt que d'essorer la poignée. Les temps changent, faut croire. Car à l'époque, celle du *Moto Journal* n° 100, messieurs Fenouil, Frisquet et Bettiol n'ont qu'une envie, voir ce que la Z1 a dans le sac. Alors, dans le désordre, ça donne du : « J'ai découvert une extraordinaire fonceuse. Un bon 190 km/h en 4<sup>e</sup> seulement. Et quel pied ! Quels bras aussi. Les miens en sont encore tout ankylosés », « Bigre, ce bestiau pousse de façon féroce sans qu'on s'en aperçoive », « Je fus même surpris d'avoir réalisé ces fabuleux 12"2 au 1 000 m DA (?). Car la machine est si douce, si progressive, qu'on n'a pas l'impression d'accélérer dans des temps pareils... » Hé ben, y respectaient rien les

## ON AIME

- La prise en main facile
- Le châssis vif et agile
- Le design pur
- Les silencieux en forme de flûtes

## ON N'AIME PAS

- Le moteur qui manque de coffre
- Les vibrations
- Le frein avant un peu léger

Par son comportement, la Z de 2003 est déjà dans l'ère des roadsters modernes.

## KAWASAKI Z 1000 2003



jeunes d'il y a 40 ans ! Durant ces premières années d'existence, la Z1 va très peu évoluer. Puis vont arriver les Z 1000 FI (1980), Z 1000 R (1983), Zephyr 1100 (1992), ZR-7 (1999) et, enfin, la Z 1000 de 2003, deuxième machine de notre comparatif du jour.

### Séance de fitness

Une version intéressante à plusieurs titres pour Didier, notre maître Capello à nous : « Elle a de nombreux éléments qui font référence à la Z1. Les quatre échappements en flûte, évidemment. Mais aussi la police d'écriture utilisée pour inscrire Kawasaki sur le réservoir, l'aspect bestial et, surtout, cette volonté de taper un grand coup, de rompre avec ce qui se faisait avant et ce que proposait la concurrence. »

Effectivement, il suffit de jeter un coup d'œil au *Moto Journal* n° 1555, où Toto Baujard oppose cette nouveauté à ses plus proches rivales, pour voir que la Z met un bon coup de vieux esthétique à la Honda Hornet 900 et à la Yamaha Fazer

Montage rigide et sans silent-blocs, le moteur de la Z 1000 génère des résonances. Et donc des vibrations.



Les lignes épurées sont oubliées. **Bienvenue dans le monde des mangas.**



1000. Bon, les bâtons de jantes orange, fallait oser. Mais finalement, on s'y fait. Pour le reste, ce sont des lignes épurées, tranchantes, une face avant originale, un équipement restreint qui exclut le moindre élément superflu, une assiette basculée sur l'avant... Bienvenue dans le monde du roadster sportif moderne. Une impression que confirmait déjà Lolo Cochet, en décembre 2002, lors de la présentation de la moto : « *La position de conduite procure un sentiment d'agressivité extrême. Les premières sensations sont conformes au look, et l'esprit brut de fonderie respecté à la lettre. Que ce soit clair : on n'achètera pas une Z 1000 comme une polyvalente XJR 1300.* » Le hic, sur cette version, vient plutôt du moteur. Evidemment, ça marche fort. Mais alors que Kawasaki avait plutôt la réputation de faire des gros 4-cylindres bien velus et remplis aux bas régimes, là, ce n'est pas le cas. « *Je m'attendais à un véritable démenageur de foire, poursuit Lolo, je me retrouve en présence d'un moteur pointu qu'il convient de cravacher et de*

*bousculer pour pouvoir l'apprécier.* » Nous voilà bien loin du bloc de la Z1 qui, avec ses cotes supercarrées, n'offrait plus grand-chose à l'approche de la zone rouge. Conscient de ces critiques concernant ce manque de peps en bas, Kawasaki va rectifier la donne. Avec un alésage de 77 mm et une course de 56 (contre 77,2 x 50,9 mm pour le modèle 2003), une cylindrée qui passe à 1 043 cm<sup>3</sup>, la Z 1000 de 2010 remet le coffre moteur au centre de ses préoccupations. Ainsi, on se retrouve avec un couple de 11,2 mkg disponible dès les 7 800 tr/mn alors que, dix ans plus tôt, ce dernier n'affichait que 9,7 mkg à 8 000 tr/mn. Mis à part ce déficit de couple, cette Z a bien vieilli. La position de conduite est un poil plus cool que sur la dernière version, la maniabilité est bonne, et la tenue de route tout comme le freinage ne sont pas dépassés en comparaison des standards actuels. Un bon millésime qui va pourtant, une décennie plus tard, complètement changer.

## ON AIME

- Le moteur, dispo à tous les régimes
- Le freinage puissant
- L'équilibre général de la moto

## ON N'AIME PAS

- L'absence d'aspects pratiques
- Y'a trop de trucs en plastique inutiles !

## KAWASAKI Z 1000

2012



A la différence du moteur de 2003, la dernière Z 1000 déborde de couple. Et hop !

Entre 2003 et 2010, la Z 1000 a évolué en 2007. Un peu. La cylindrée reste identique, mais les ingénieurs ont bossé sur le couple à mi-régime. Côté châssis, la nippone progresse. Même chose pour le freinage, qui dispose désormais d'étriers à fixation radiale. Mais la vraie révolution viendra 3 ans plus tard. Qu'est ce qui change ? Quasiment tout ! Le moteur passe à 1 043 cm<sup>3</sup>, la puissance grimpe à 138 ch, le cadre est un double poutre en alu, les étriers se modernisent, la centralisation des masses progresse, le centre de gravité s'abaisse, la position de l'amortisseur change...

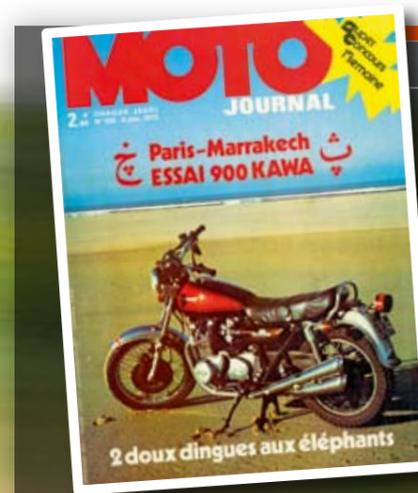
### Total manga

Sans parler du look, qui va encore plus loin dans l'esprit manga. Un peu trop, d'ailleurs, au goût de Didier. Sans tomber dans le c'était-mieux-avant, notre gourou de la Z trouve que la dernière cuvée perd de sa simplicité. « *J'ai l'impression que beaucoup de choses inutiles ont été ajoutées, explique-t-il. C'est peut-être dû au fait que les générations actuelles*

# COMPARATIF HISTORIQUE KAWA Z

de designers et d'ingénieurs japonais ont été élevés dans la culture visuelle des mangas. » Réponse de Keishi Fukumoto, designer de l'ultime Z, dans MJ 1881 : « Nous avons voulu faire ce que les autres constructeurs n'osent pas. Nous savons que cela plaira beaucoup ou pas du tout, mais ça nous a amusés. » C'est vrai, en y regardant de plus près, qu'on pourrait virer les écopes latérales, dégager les morceaux de plastique qui cachent la fourche ou regretter les magnifiques silencieux du modèle 2003. Même si ces derniers faisaient perdre une dizaine de chevaux au roadster japonais. Mais, à l'heure où les roadsters les plus radicaux se rapprochent de sportives déshabillées, le moindre cheval gagné est important. Tout comme le moindre gramme perdu. D'un point de vue dynamique, la belle d'Akashi a fait d'incroyables progrès. « Oubliez les séances de

lambada avec l'ancienne Z 1000, écrit Keul (MJ 1881). La nouvelle se hisse enfin à la hauteur de la concurrence pour venir taquiner sur son terrain de prédilection la CB 1000 R, référence en matière d'homogénéité et d'équilibre de partie-cycle. » Et c'est vrai que cette Kawasaki est sacrément bien équilibrée. Elle se conduit du bout des doigts (et des orteils), tourne dans un mouchoir de poche, se place sans effort en entrée de virage, freine fort... Bref, aucun défaut majeur à noter du côté du comportement. Même chose pour le moteur qui « est une réussite, toujours selon Keul. Hyper souple (moins de 1 000 tr/mn en 6<sup>e</sup> à 30 km/h), il est bien rempli à bas régime, pousse en force à mi-régime, pour carrément s'envoler passé 7 000 tr/mn. » Avant de conclure que la Z refait la part belle aux émotions. Comme il y a quarante ans, on a envie de dire. ●



## Elle sentait bon le sable chaud, ma Z1

> Quel choc ! Esthétique et mécanique. La première bécane à détrôner la Honda 750 Four dans le haut de gamme des roule-à-donc/roule-toujours. Quand je la découvre, j'en tombe aussitôt amoureux. Je supplie notre boss, Pierre Barret, de me laisser partir tester la plus puissante moto de série du moment au Maroc. Pierre dit oui. Pas l'assureur de MJ : « Cette moto n'est pas encore homologuée, vous ne pouvez pas quitter la France. » Ah ? Je passe l'info sous silence, m'arrange avec le capitaine du ferry, un motard en extase lui aussi devant cette Z1, pour entrer et sortir de son bateau côté dockers, garanti sans douaniers ni policiers. Et je déboule ainsi, fin 1972, sur la plage d'Agadir, avec ma Kawa en WW, sans assurance. Et aussi — c'est ma lubie à cette époque où aucune moto de série

ne dispose d'un carénage —, en combinaison de plongée néoprène, idéale pour remonter au vent agrippé au gigantesque cornes-de-vache, à 190 chrono en 4<sup>e</sup> comme en 5<sup>e</sup>, mais qui, à la première gamelle, se déchire. Je porte également des gants prototypes Furygan en poils de yack blanc (Brigitte Bardot n'est pas au courant) qui font croire aux automobilistes que je rattrape que deux aigles blancs fondent sur eux. Cette 900 Z1 me séduit tellement, que je la redemande à Kawasaki pour me lancer avec elle dans mon premier voyage sur une piste saharienne du côté de Tamanrasset. Pas vraiment faite pour ça, ma Kawa. Et pourtant... En pneus à crampons et peau de chèvre, elle sentait bon le sable chaud de l'aventure, ma Z1. **Fenuil, MJ 100, 11 janvier 1973**

Chaque Z aura marqué son époque. Et les essayeurs qui ont posé leurs fesses dessus !



## AndalouZie

> Quand je repense à la présentation de la Z 1000 de 2010, trois images me viennent à l'esprit. D'abord celle d'une route de montagne dévalée à fond au guidon de la Z 1000 en full (c'est l'avantage des présentations presse), repose-pieds qui raclent, freinages sur l'angle, poignée dans le coin entre deux virages, au ras des murets qui bordent le ravin, dans la circulation, entre les poids lourds, avec une seule interdiction : ne pas se faire décrocher par Stef Lacaze et ses sliders. Cette route, c'est l'A397 qui descend de Ronda vers Marbella, en Andalousie. Une région au sud de l'Espagne, près du détroit de Gibraltar, où

les importateurs aiment à nous présenter leurs nouvelles motos qui marchent fort. Cette route, c'est un manège de dingue, un appel au pétage de plomb ! Avec cette Z 1000 entièrement repensée, je m'en suis donné à cœur joie, découvrant que la Z avait définitivement tiré un trait sur le modèle 2007, dont les qualités dynamiques n'étaient vraiment pas dignes du mythe Z. L'autre image qui me revient, c'est celle d'une moto bien née, une sensation ressentie dès les premiers tours de roues, en quittant l'hôtel chic situé à Estepona, station balnéaire huppée proche de Marbella, où Kawa avait établi son camp de base. Rares sont les motos qui m'ont fait cet effet-là. La Honda CBF 1000 en fait partie. La Z 1000 2010

aussi. Quelques tours de roues et vous connaissez la moto depuis toujours. Elle vous met en confiance. Rien avoir avec la précédente version. Enfin, depuis le 6 février 2011, la présentation de cette Z est liée aussi pour moi à autre événement, moins heureux : le décès de Gary Moore, le génialissime guitariste de blues, dans ce même hôtel d'Estepona où nous logions en novembre 2009 pour le lancement de la Z 1000. Le 7 février 2011, le hasard a voulu que je déjeune dans le restaurant voisin de cet hôtel, avec tout le staff Ducati pour le lancement de la Diavel. Quand je vous dis que la route de Ronda fait la part belle aux grosses mécaniques... **Michaël, MJ 1881, 19 novembre 2009**



## Le choix d'un design décalé

> En 2003, c'était le retour du design chez Kawa, qui était au fond du gouffre. C'était la misère dans leur gamme. Tout était édulcoré chez eux, avec des sportives comme la ZX-9R ou la basique ER-5... Honda avait su prendre ce virage, mais ce n'était pas pour Kawa, il leur fallait du sang vert. C'est dans ce contexte qu'une petite dizaine de journalistes de la presse internationale avaient été invités au Japon à essayer des

modèles de présérie sur la route. En 22 ans d'essais, je n'ai jamais refait ce genre de présentation, c'était hors du commun. C'était vraiment particulier, on sentait qu'il y avait une tension extrême chez eux, l'enjeu était crucial. Les conditions n'étaient pourtant pas extra, sur l'île de Kyushu, dans le sud du Japon, mais il était primordial que nous soyons sur leur territoire pour leur dire si oui ou non nous étions convaincus par ce qu'ils avaient produit, même si, de toute façon, il était trop tard. A l'issue du roulage, nous nous sommes tous

retrouvés dans une salle, à se regarder dans le blanc des yeux, et ils ont insisté pour connaître les défauts de la machine. Ce n'était pas pour la forme, c'était très important pour eux. Je me souviens leur avoir signalé que les vibrations dans le réservoir ne me plaisaient pas trop et j'avais senti que ça les avait blessés. Il faut dire que le succès ou non de ce roadster allait avoir pas mal de conséquences, car ils prenaient un risque énorme au niveau du design. **Lolo Cochet, MJ 1547, 12 décembre 2002**

## KAWASAKI 900 Z1 1972



1 Après 1975, la 900 bénéficiera de deux disques à l'avant. C'est mieux. 2 Difficile de faire plus simple et plus lisible. De plus, la finition est plutôt soignée. 3 Les doubles sorties d'échappement, marque de fabrique des grosses Z. Toutes générations confondues.

## KAWASAKI Z 1000 2003

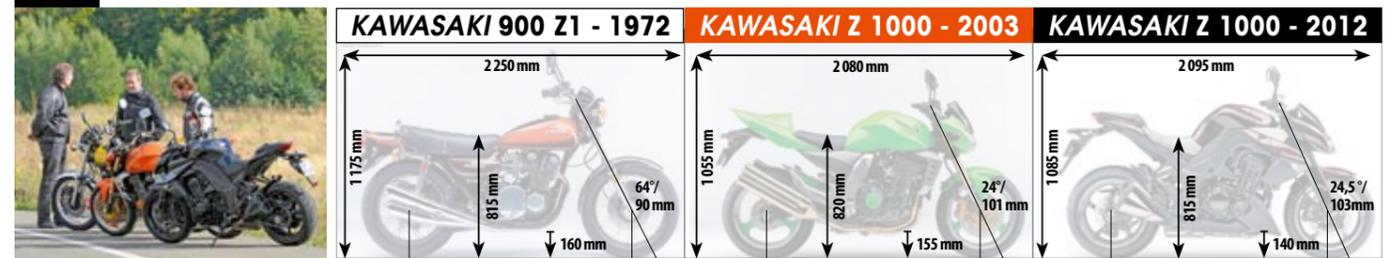


1 Fourche inversée, certes, mais le mordant du freinage est un poil léger. 2 Le tableau de bord est identique à celui de la ZX-6 R de l'époque. La fonction chrono en moins. 3 MAGNIFIQUES ! Mais les flûtes d'échappement font perdre presque 10 ch à la Z. Et s'avèrent assez lourdes.

## KAWASAKI Z 1000 2012



1 Etriers à fixation radiale, disques pétales, ABS... Le top du top, fils. 2 L'inclinaison du tableau de bord se règle. Quant à son look, il est ultra-futuriste. De là à dire qu'il vieillira vite... 3 L'échappement 4-en-2-en-2 se termine par des silencieux massifs. On est moins fan.



	KAWASAKI Z 900	KAWASAKI Z 1000 (2003)	KAWASAKI Z 1000 (2012)
Prix clés en main	15 000 F (à sa sortie, soit environ 2 300 €)	9 999 € (à sa sortie)	11 499 € (ABS 12 099 €)
Coloris	marron-rouge	noir, orange, vert	orange-noir, noir

FICHE TECHNIQUE			
<b>MOTEUR</b>			
Type	4-cylindres en ligne 4-temps, refroidissement par air	4-cylindres en ligne 4-temps, refroidi par eau	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	903 cm <sup>3</sup>	953 cm <sup>3</sup>	1 043 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	66 x 66 mm	77,2 x 50,9 mm	77 x 56 mm
Puissance maxi	82 ch à 8 500 tr/mn	127 ch à 10 000 tr/mn	138 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	7,5 mkg à 7 000 tr/mn	9,7 mkg à 8 000 tr/mn	11,2 mkg à 7 800 tr/mn
Alimentation	carburateurs Mikuni Ø 28 mm	injection électronique	injection électronique
Boîte de vitesses	5 rapports	6 rapports	à 6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble	multidisque humide, commande par câble	multidisque en bain d'huile, commande par câble
Transmission secondaire	par chaîne	par chaîne	par chaîne
<b>PARTIE-CYCLE</b>			
Cadre	tubulaire double berceau	type Diamond en acier	cadre poutre en alu
Suspension avant	fourche télescopique, Ø 36 mm	fourche inversée, Ø 41 mm	fourche inversée Ø 41 mm
Débattement avant	140 mm	120 mm	120 mm
Suspension arrière	double combiné	mono-amortisseur	mono-amortisseur
Débattement arrière	80 mm	138 mm	135 mm
Frein avant	1 disque Ø 296 mm, étriers 1 piston	2 disques Ø 300 mm étriers 4 pistons	2 disques pétales Ø 300 mm, étriers radiaux 4 pistons, ABS en option
Frein arrière	1 tambour 1 came	1 disque Ø 220 mm, étrier 1 piston	1 disque Ø 250 mm, étrier 1 piston
Pneus	3.25x19 ; 4.00 x 18	120/70 x 17 ; 190/50 x 17	120/70 x 17 ; 190/50 x 17
Poids	230 kg à sec	198 kg à sec	218 kg à plein (221 kg avec ABS)
Réservoir	18 l	18 l	15,1 l
<b>ENTRETIEN</b>			
Vidange	tous les 3 000 km	tous les 6 000 km	tous les 12 000 km
Jeu aux soupapes	tous les 6 000 km	tous les 24 000 km	tous les 42 000 km



**REMERCIEMENT**

> Un énorme merci à Didier Kaluza pour sa gentillesse, sa disponibilité, ses connaissances astronomiques et le prêt d'une de ses motos.  
Si la Z1 vous démange, n'hésitez pas à le contacter :  
KB Compétition : 06.72.82.30.38 et [www.kb-competition.com](http://www.kb-competition.com).  
Ou allez vous promener sur [www.club900z1.com](http://www.club900z1.com).

**NOTRE VERDICT**

Alors, la Z connaît-elle une méchante crise de la quarantaine ? C'est vrai que le look n'a plus rien à voir avec l'originale, que la position de conduite s'est franchement radicalisée et que la concurrence possède de quoi contrer les performances de l'ultime version. Il n'empêche, l'esprit reste : la Z demeure une machine pour les motards à gros cœurs. En prime, à son guidon, vous pourrez draguer les jeunes filles (à petites fesses, vu la taille de la selle passager), claquer une partie de votre PEL (11 500 €, tout de même) et courir après votre jeunesse. Et avec 138 ch en full, vous avez même une chance de la rattraper.

	KAWASAKI 900 Z1 1972	KAWASAKI Z 1000 2003	KAWASAKI Z 1000 2012
<b>MOTEUR</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>PARTIE-CYCLE</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>VIE À BORD</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>BUDGET</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★