

ESSAI COMPARATIF | KAWASAKI Z900 - SUZUKI GSX-S750 - YAMAHA MT-09

À COÛTEAUX TIRES





Si un segment particulier sert bien de ring où sévit une lutte acharnée entre les constructeurs, c'est celui des roadsters. Chaque marque rend coup pour coup à ses adversaires afin de bénéficier de la plus belle vitrine. La dernière Kawasaki, la Z900, a fait beaucoup parler d'elle depuis sa sortie. Il était temps de la confronter à la concurrence. La hiérarchie sera-t-elle bousculée?

TEXTE LAURENT CORTVRINDT AVEC A. BROCHIER & B. WOUTERS | PHOTOS JONATHAN GODIN

ESSAI COMPARATIF | 3 ROADSTERS

Nous y voici enfin, à ce fameux comparatif des tout derniers roadsters de moyenne cylindrée. Dans le ring, la reine de la catégorie, la Yamaha MT-09, que tout le monde connaît désormais. Et face à elle, deux prétendantes aux dents longues, prêtes à lancer le gant pour en découdre: la Suzuki GSX-S750, qui perpétue la légende «7 et demi» chère au constructeur et la dernière arrivée sur le marché, mais non des moindres, la Kawasaki Z900. Trois nipponnes? Et aucune européenne? Malheureusement, oui, faute de disponibilité de la pourtant récente Triumph Street Triple S chez l'importateur Benelux... Et pour aider votre serviteur dans cet exercice toujours périlleux du comparatif, quatre lecteurs de Moto 80, sélectionnés pour leur expérience de la conduite de nombreux roadsters, leur ouverture d'esprit et leurs aptitudes à formuler un avis argumenté ainsi que deux de nos fidèles essayeurs – Arnaud Brochier et Bruno Wouters, jamais les derniers pour lâcher les Watts et faire part de leur avis bien tranché – se sont succédé aux différents guidons. Après plus de 700km de roulage, les idées sont assez claires. Mais commençons par le commencement...

QUESTION DE GOÛT

La plus «tape à l'œil» de nos trois prétendantes du jour est assurément la MT-09. Sur tout dans sa livrée Night Fluo. Elle fait fureur chez les jeunes et, généralement, séduit nettement moins les plus âgés. Un vrai choc des générations, comme nous l'avions vécu avec la MT-10 dans un skate-park peuplé de jeunes têtes blondes. La Yamaha propose en tout cas un look qui sort du lot. Son tableau de bord est extrêmement complet: vitesse, régime moteur, température du liquide de refroidissement du moteur, rapport

SA MISE SUR L'ANGLE NATURELLE, SA GRANDE AGILITÉ, SA PRÉCISION, SA STABILITÉ EN COURBE FONT DE LA Z900 UN COCKTAIL DÉLICIEUX.

engagé, indicateurs de contrôle de traction et de cartographie moteur, jauge, horloge, témoin de conduite économique avec en plus, au choix, l'odomètre, le trip 1 ou 2, la température de l'air, la consommation moyenne ou la consommation instantanée. Mauvais point, seul le levier de frein est réglable. Quant à nos lecteurs, ils retiennent également un tableau de bord peu lisible car trop petit, et des commodos qui, également, auraient gagné à être plus grands. Kawasaki, de son côté, a quelque peu adouci les traits controversés de sa Z800 «sugomi». C'est plus consensuel, plus Kawasaki et, de l'avis général, plus réussi. Seule aberration, ce tableau de bord indigne d'une moto de cette cylindrée. D'ailleurs, c'est celui de la Z650! Quand on vous parle d'économie d'échelle... Cela fait très cheap à la présentation et c'est bien dommage car rayon infos, il y a tout ce qu'il faut. Vitesse, régime moteur, température du liquide de refroidissement du moteur, jauge, rapport engagé, odomètre / trip A ou trip B, autonomie / horloge / consommation moyenne ou consommation instantanée. À condition d'appuyer sur deux boutons. Ici, pas de commande au guidon... Par contre, les deux leviers sont réglables. Enfin, de la Suzuki émane un doux parfum de GSX-R. Mais à juger de plus près, la GSX-S trahit un manque d'attention à la fi-

LES UP

- ▲ Moteur fantastique
- ▲ Équilibre du châssis
- ▲ La moins chère...

LES DOWN

- ▼ ...mais la moins équipée
- ▼ Freinage un peu mou
- ▼ Finition plastique

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE

MESURÉE

6,21L/100KM

€

8.999€

LES UP DES LECTEURS

- ▲ Moteur plein à tous régimes
- ▲ Mise sur l'angle
- ▲ Position de conduite

LES DOWN DES LECTEURS

- ▼ Un peu «tape-cul»
- ▼ Buste exposé au vent
- ▼ Pas d'aide à la conduite

Le moteur le plus performant de la bande.



Quand on regarde dans le rétro, la Z900 est la plus visible.



La selle manque
de moelleux.



Le style c'est assagi,
un bon point.



ESSAI COMPARATIF | 3 ROADSTERS



LES UP

- ▲ Bande-son jouissive
- ▲ Rapport prestations/prix
- ▲ Aisée à appréhender

LES DOWN

- ▼ Finition datée
- ▼ Train avant lourd
- ▼ Rayon de braquage

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE

MESURÉE
5,72L/100KM

€
9.099€

LES UP DES LECTEURS

- ▲ Prise en main facile
- ▲ Douceur de boîte et embrayage
- ▲ Stabilité sur l'angle

LES DOWN DES LECTEURS

- ▼ Finition perfectible
- ▼ Moteur creux à bas régimes
- ▼ Train avant lourd

BIKE ZONE, LE SPÉCIALISTE DU SCOOTER/MOTO ET DE LA MOBILITÉ EN RÉGION BRUXELLOISE

Actions sur notre stock
Suzuki pendant le mois
de septembre.

Concessionnaire officiel
HONDA • SUZUKI • SYM
DESIGN MAGIS 2017 | 802



DL1000 XT à partir
de 12.490€



DL 650 à partir
de 7.999€



GSX-S750 à partir
de 7.990€

Bike Zone

Avenue des Celtes, 12
1040 Bruxelles
02/735.68.60

Ouvert du lundi au vendredi, de 9h30 à 13h
et de 14h à 18h. Le samedi, de 10h à 17h sans
interruptions.

Infos véhicules: bikezonemoto@gmail.com
Infos accessoires: bikezoneaccessoires@gmail.com
Atelier: tél/fax: 02/732.91.87

www.bikezone.be

**BIKE
ZONE**

En butée, gaffe au pouce!



Un tableau de bord un peu triste mais complet et lisible.



Selle biplace, ambiance GSX-R.



LA SUZUKI OFFRIRA UNE BANDE-SON JOUISSIVE AUX AMATEURS À CHAQUE ACCÉLÉRATION HAUT DANS LES TOURS.

La boucle arrière quelconque, les gros clignotants sortis tout droit d'une production de masse, un silencieux aussi énorme que disgracieux... ça casse un peu l'ambiance. Il y avait moyen de mieux faire à peu de frais et de soigner davantage la présentation, à l'exemple du tableau de bord parfaitement lisible et très complet: vitesse, régime moteur, indicateurs de contrôle de traction, rapport engagé, horloge, odomètre (ou trip A / B), jauge et autonomie (ou consommation instantanée / moyenne), température du liquide de refroidissement du moteur. Remarque générale, on sent quand même bien que les trois constructeurs sont à la recherche de chaque euro à économiser pour proposer un tarif serré. Ça sent bon le plastique chez tout le monde, pas de selle surpiquée, pas de valve coudée, pas de logo dans la masse... rien!

ENVOYER DU BOIS

Sur papier, la Kawasaki montre les plus gros pectoraux. Un quatre cylindres de 948cc développant 125 chevaux avec un couple maximal de 98,6Nm à 7.700 tours. Derrière, ça joue serré au niveau de la cavalerie: 115 bourrins pour la Yamaha contre 114 à la Suzuki. Le trois pattes 847cc de la Yamaha devrait permettre de meilleures reprises face aux quatre cylindres 749cc de la Suzuki. Ce que confirme la valeur de couple de la MT-09: 87Nm à 8.500 tours, c'est 6Nm de plus, disponibles 500 tours plus tôt. En pratique, au petit jeu des accélérations, la Kawasaki met tout le monde d'accord sans souffrir. En 4^e à 90km/h, comme

en 5^e à 110 et en 6^e à 120, il n'y a pas vraiment de match. La Kawasaki envoie du bois et fait parler ses 10 chevaux en rab' et ses quelques 100cc de plus. Pas de miracle. Derrière, la Suzuki colle aux basques de la Yamaha et étonne vraiment. Elle accuse quand même 20 kilos de plus que la MT! Par contre, quand on descend dans les tours, ça se complique pour la GSX-S. Son moteur très linéaire accuse un coup de mou à mi-régime, sur tous les rapports, alors que la Kawasaki s'apparente à un véritable poumon – on peut rouler peinard en 6^e à 1.500 tours et ensuite pousser sans discontinuer jusqu'à 240km/h – et que la Yamaha bouillonne. Un peu trop même. La commande des gaz de la MT se révèle extrêmement sensible. Conserver une vitesse constante sur les deux cartographies les plus agressives relève de la gageure. La moindre aspérité de la route se transformera en à-coup. Désagréable à la longue. Tout aussi désagréable que les vibrations fort présentes dans la selle et les repose-pieds de la Kawa et de la Suz. Par contre, cette dernière offrira une bande-son jouissive aux amateurs, à chaque accélération haut dans les tours. Sans silencieux carbone ou titane ajouté en option svp!

TROIS STYLES

Vous vous êtes bien élancés pour profiter des moteurs? C'est parfait. C'est amusant. Mais nous ne sommes pas à Bonneville. Pas de chance... Il faut donc penser à freiner! Cette fois, la Suzuki sort son épingle du jeu. Un freinage pas vraiment démoniaque mais efficace, facile à doser et au feeling juste comme il faut. Tout le contraire de la MT-09. Tous les essayeurs en étaient convaincus, elle possède le freinage le plus mordant, malgré les disques de frein les plus petits. Être le poids plume de la bande, cela comporte également ses avantages! Par contre, à chaque sollicitation du levier de frein, la MT-09 a une fâcheuse tendance à plonger de l'avant. Et pas qu'un peu. Il faut un bon moment pour s'y habituer car cela entraîne un instant de

Pour un 750, le bloc tient la dragée haute!



Nos lecteurs ont jugé le tableau de bord trop petit.



RAYON CONFORT GLOBAL, LA YAMAHA SE DISTINGUE AISÉMENT. C'EN EST MÊME PRESQUE TROP POUR UN ROADSTER.

«flou» dans le freinage, juste avant de placer la moto dans la courbe. Une réaction parasite dont on se passerait volontiers. Sur cet exercice, la Z900 nous a également un peu déçus, parce que d'habitude, il s'agit d'un des points forts de Kawasaki. Peut-être des plaquettes un peu usagées sur notre machine? Pour vraiment entrer dans le «mordant» des disques semi-flottants en pétales, il convenait ici, contrairement à la MT, de bien «pomper» sur le levier. Alors que d'habitude, un doigt suffit, comme par exemple avec la Z1000SX, beaucoup plus lourde, et pourtant équipée du même matériel.

Rayon confort global, la Yamaha se distingue aisément. Position très droite (on n'est pas loin de la philosophie supermoto, un effort volontaire de la part de Yamaha), selle confortable, jambes pas trop pliées ni trop écartées, petit saute-vent efficace, peu de vibrations, suspensions très souples (un vrai plus sur routes défoncées quand on attaque une longue journée de moto)... c'en est même presque trop pour un roadster. La Kawasaki se révèle beaucoup plus dure de selle et de suspension. Un désagrément au niveau du confort mais qui se transformera en facteur décisif comme nous allons le découvrir. La position de conduite est très étrange. Avec des genoux très relevés, presque à l'horizontale. Mais en définitive, ce n'est pas du tout inconfortable, loin de là! Seul le buste, plus exposé au-dessus du guidon, prend davantage de vent. Mais on ne le ressent vraiment que sur autoroute et, précisément, l'autoroute, avec un roadster, on l'évite! On aurait pu craindre que les 17 kilos rendus par la Z900 face à la MT-09 ne l'handicapent sur les évolutions à basse vitesse. Pas

de tout. C'est surtout le grand guidon de la MT-09 qui permet davantage de souplesse en ville ou sur parking. Des manœuvres à basse vitesse que l'on maudira sur la GSX-S750. À cause d'une sensation de lourdeur manifeste du train avant, en tout cas bien plus prononcée que sur les deux autres machines, et un guidon très étroit qui, à fond de butée, viendra en plus écraser le pouce contre le réservoir! Pour le reste – selle, genoux, dos, poignets – c'est du roadster classique, rien de particulier à signaler.

JUGE DE PAIX

Il est à présent temps d'enquiller généreusement quelques virages. Ce que feront, disons... 99,9% des proprios de roadsters! Sur ce terrain, la souplesse des suspensions de la MT-09 va se révéler pénalisante. Et a contrario, le côté plus rigide de la Z900 va lui permettre de faire un malheur. La Kawasaki débouche en effet des lacets ardennais où nous avons pris position avec quelques bonnes longueurs d'avance sur ses adversaires. Sa mise sur l'angle naturelle, sa grande agilité, sa précision, sa stabilité en courbe font de la Z900 un cocktail délicieux. Et grâce à l'allonge et aux reprises du quatre cylindres qui ne nécessitent pas de changer de vitesse à tout va, ce breuvage devient carrément explosif! Avec son shifter, la Yamaha permet de gagner de précieux dixièmes à l'accélération, malgré un châssis plus joueur sur l'angle en sortie de virage. Son trois pattes tient bien la cadence au niveau des reprises, tant que la Z900 ne parvient pas à exploiter toute sa cavalerie. Mais les quelques décimètres grappillés sont immédiatement perdus sur les gros freinages, avec cette fourche avant qui pompe, comme nous l'avons déjà expliqué. En outre, à très haute vitesse, la direction de la MT-09 devient instable et l'on préférera couper immédiatement les gaz, alors que le bloc CP3 possède encore largement de quoi voir venir. A priori, ce n'est pas une question d'empattement, puisque celui de la MT-10, un véritable rail à 250km/h, est encore plus court de 40mm. Cela doit donc venir du cadre et des suspensions, directement dérivés de la



Ambiance supermoto avec ces protège-mais.

La selle la plus confo des trois.



Un style plus tape à l'œil en version Night Fluo.



LES UP

- ▲ Moteur plein de caractère
- ▲ La plus confortable
- ▲ Équipement de série...

LES DOWN

- ▼ ...mais la plus chère
- ▼ Instable à haute vitesse
- ▼ Plonge au freinage

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE

MESURÉE

5,89L/100KM

€

9.695€

LES UP DES LECTEURS

- ▲ Moteur rageur
- ▲ Maniabilité
- ▲ Confort général

LES DOWN DES LECTEURS

- ▼ Stabilité à haute vitesse
- ▼ TDB/comodos petits
- ▼ Poignée des gaz trop sensible



JOURNÉE "ESSAIS GAMME" MOTOS ET SCOOTERS, LE SAMEDI 16 SEPTEMBRE, DE 10H À 18H.

OFFRE LIMITÉE TRACER 900 RACE BLUE À 9.490€ TVAC!

PROFITEZ DE NOTRE ACTION "CRÉDIT 0%"* *Voir conditions en magasin
39 ans d'expérience Yamaha à votre service ! Grand choix de modèles d'occasion

by Pascal Schmitz
SUDMOTO

CH. D'ALSEMBERG, 414 À 1180 BRUXELLES / TÉL. : 02/344.00.19 – WWW.SUDMOTO.BE

L'AVIS DES LECTEURS



JULIEN POCHET

- 34 ANS, EMPLOYÉ DE BANQUE
- BASTOGNE
- ROULE EN KTM 1290 SUPER DUKE

Comparer ces trois motos, c'est d'abord constater à quel point elles sont différentes, à commencer par le design, où la MT-09 fait figure d'ovni. Avec ses lignes tranchées, ses jantes jaune fluo et son regard agressif, elle ne passe pas inaperçue à côté de ses concurrentes du jour aux styles bien plus sages! Cette fraîcheur fait du bien, merci Yamaha d'avoir osé! On aime ou on n'aime pas mais, au moins, on ne peut pas rester indifférent. Une fois sur la route, ce

sont les positions de conduite, le caractère des moteurs et le comportement des châssis qui frappent par leur différences. Sur la MT-09 la position de conduite, très droite et très proche du guidon, est assez déstabilisante de prime abord. Mais tout comme son look particulier, on s'y habitue assez vite. Sur la Z900, on se rapproche d'une position plus sportive au niveau des jambes qu'il faut replier fortement alors que sur la Suzuki, la position de conduite se veut plus neutre, on se sent à l'aise malgré son réservoir plus large et son guidon plus étroit. Au niveau motorisation, j'ai été doublement impressionné. D'abord par le bloc de la Z900 qui, pour un quatre cylindres, se

révèle incroyablement plein et puissant à tous les régimes, et ensuite par le caractère terriblement rageur du trois cylindres de la MT-09. Ces deux moteurs, bien que différents, constituent tous les deux un véritable régal pour ceux qui aiment tordre les poignées. Nerveux à souhait, ils adorent être sollicités à grand coup de gaz! Ceci dit, le «petit» bloc 750 de la Suzuki n'a, malgré tout, pas à rougir à côté de ses deux grandes sœurs, les 900. C'est vrai qu'il est moins nerveux mais on ne ressent pas un manque de puissance, même s'il faut aller la chercher plus haut dans les tours. En conclusion, si j'avais à en choisir une seule, c'est tout de même bien entre la MT-09 et la Z900 que j'hé-

siterais. Et s'il s'agit de traverser la Wallonie, le choix est encore plus vite fait. En effet, la Z900 est bien moins confortable, sa rigidité doit la rendre plus performante sur piste ou sur route bien lisse mais pour les longs trajets sur routes dégradées la MT-09 est plus appropriée. La Suzuki est celle qui m'a le moins convaincu, et cela principalement à cause de sa finition un peu bâclée et surtout en raison de la lourdeur de son train avant difficile à inscrire dans les virages.





ETIENNE GILSON

- 51 ANS,
RESPONSABLE RH
- NIVELLES
- ROULE EN KTM 1290 SUPER DUKE R

La Suzuki est animée par le plus petit moteur et celui-ci manque de couple par rapport aux autres. Pour suivre la Kawasaki et la Yamaha, il faut le faire crier dans les tours. Il aime toutefois cela et émet une bande-son superbe. Revers de la médaille, le volume sonore très important se révèle fatigant à la longue. Bouchons d'oreille obligatoires. Le train avant de la GSX-S750 est un peu lourd dans les enchaînements serrés mais, des trois machines de l'essai, j'ai trouvé la Suzuki la moto la plus stable à vitesse soutenue et sur l'angle. Un vrai rail. Elle est superfacile à prendre en main et donne tout de suite confiance. La protection au vent est correcte et, également, la meilleure des trois. Gros défaut: la finition et le look. Du plastique et des détails qui inquiètent comme un levier d'embrayage qui ne semble pas fait pour durer...

La Kawasaki profite de sa cylindrée pour disposer du moteur avec le plus de reprise. Avec elle, moins besoin de changer de vitesse en sortie de virage serré pour bénéficier d'une patate vigoureuse. La posture de conduite est naturelle lorsque l'on se balade mais la position relativement haute des poignées du guidon m'a gêné lorsque le rythme augmentait. Côté confort, elle offre très peu de protection, les vibrations sont constantes à vitesse stabilisée et la selle est dure. Fesses de béton recommandées. La finition est meilleure que sur la Suzuki mais encore un peu trop plastique. Et puis, que ce bloc compteur fait disgracieux et daté par rapport aux autres. La Yamaha, enfin, endosse le rôle de la caractéristique du lot. Le «3 pattes» nippon est plein de punch mais les deux modes de conduite les plus vigoureux, qui permettent d'en profiter, rendent la progression instable. Difficile, voire impossible de garder une vitesse stabilisée et, en courbe, la moto avance par à-coups. La position de conduite droite, plus proche de celle d'une supermoto, me correspond moins. La suspension brille par sa souplesse mais une fois sur l'angle, la Yamaha devient instable et ne me donne pas confiance. Le freinage et la finition sont, pour moi, les meilleurs du lot et puis il y a cette électronique qui surpasse celle de la Suzuki, sans même parler de la Kawasaki qui, elle, n'en est pas pourvue.

L'AVIS DES LECTEURS



JULIEN CUYPERS

- 32 ANS, SAPEUR POMPIER
& MONITEUR DE
MOTO-ÉCOLE
- PAIFVE
- ROULE EN BMW F 800 R

Esthétiquement, je trouve la Yamaha MT-09 la mieux réussie, le petit saute-vent optionnel y contribuant. La Kawasaki Z900 arrondi les angles de l'ancienne 800 et a perdu un peu de son identité. Tandis que la Suzuki joue la carte du style classique mais in temporel. La MT-09 propose une position de conduite spéciale nécessitant un temps d'adaptation pour palier la légèreté du train avant. L'instrumentation est claire mais les commandes sont petites et fort rapprochées. Le moteur de la Yamaha reprend à bas régime, dispose d'une belle allonge et fait preuve de caractère. Sur le mode A (le plus sportif), la moto réa-

git de façon trop explosive, avec une commande de gaz mal synchronisée. J'ai également trouvé le quick-shifter un peu brutal. Le freinage, par contre, est le meilleur du comparatif même si l'ABS arrière semble fort sensible. Mais quand le rythme s'accélère, la suspension se révèle trop molle. Point faible de la Yam: son autonomie insuffisante. «Dans» la Kawa, la position fait vite souffrir. Les commodos un peu dépassés sont néanmoins pratiques à l'usage et le moteur est plein à tous les régimes. Pour le reste, j'ai apprécié une partie-cycle stable et précise et une consommation dans la moyenne. Le freinage, le plus faible de la bande, fait toutefois son travail. La Z900, dépourvue de toute assistance électronique hors ABS, joue donc la carte de la simplicité et de l'efficacité, ce qui a, par ailleurs, pour avantage de limiter le risque de

panne.

Le réservoir de la Suzuki GSX-S750 écarte fort les jambes mais à part ça, on est bien mis. Les commandes sont simples et bien placées, l'embrayage assisté et la boîte précise sont agréables à l'usage. Les rétros offrent la meilleure visibilité du comparatif. Bref, c'est la plus confortable des trois. Son moteur creux sous les 6.000tr/min et son train avant un peu lourd demanderont plus de travail pour rouler vite. À plus haut régime, le moteur offre une belle allonge et une sonorité terrible sort de l'échappement d'origine. Le freinage est bon et facilement dosable. Si je devais n'en choisir qu'une, je prendrais la GSX-S pour son homogénéité et son absence de défaut majeur.



L'AVIS D'ARNAUD BROCHIER

ESSAYEUR MOTO 80

Comme toujours, j'ai entamé ce comparo avec certains «a priori» et comme toujours, ils se sont révélés infondés. En bref, je ne me sentais pas l'âme d'un nénéphar prêt à accueillir une grenouille et j'avais tout faux. La «verte» n'a fait que me séduire tout au long de cette journée grâce à un moteur comme (presque) seul Kawasaki sait en faire et qui relaye le look et l'absence d'électronique au rang de détail sans importance. Une étonnante surprise de constater que la Z900 est la moto la plus équilibrée et la plus performante de ce comparo. Certes, la position peut paraître un peu déroutante dans les premiers kilo-

mètres mais cette sensation s'évapore dans le plaisir de chaque rotation du poignet droit. Point de modes de conduite et de contrôle de traction, juste une moto bien née qui s'ébroue d'une simple pression sur le démarreur avant de vous donner la banane en toutes situations. En deuxième position, je mettrais la Yamaha qui reste une moto de caractère avec un 3 cylindres que j'ai longtemps considéré comme le meilleur moteur «routier» existant. Elle possède aussi de beaux atouts avec une position plus relevée et plus naturelle qui résulte d'un confort incomparable. Sur ce point, elle gagne. Les 3 modes de conduite sont bien distincts et le mode A (le plus agressif) vous gratifie d'accélération pour le moins sensationnelles. Des 3, c'est aussi la MT-09 qui bénéficie de la meilleure finition. En troisième position vient la

Suzuki qui ne peut que s'incliner en raison d'une cylindrée inférieure. Chez Suzuki, on innove peu, et le moteur de l'ancienne GSX-R750 légèrement retravaillé fait le travail tout en ayant subi la castratrice norme Euro 4. En résulte un bloc en retrait, qui peine à lever la roue avant en 2^e vitesse. Pas besoin de vous dire que la déception est grande pour un amateur de wheeling comme moi. De plus, la géométrie globale porte la majorité du poids sur le train avant et ce dernier révèle une certaine lourdeur mal venue pour cette catégorie de machine. La finition est à l'avenant au même titre que la Kawasaki qui est aussi décevante sur ce point.



NOS TROIS MACHINES SE VALENT FINALEMENT AU NIVEAU DU TARIF. QUELS PARAMÈTRES POURRAIENT ENCORE INFLUER SUR LA DÉCISION?



R1. Et la Suzuki dans tout ça? Une fois que vous avez compris comment «jeter» son train avant dans les virages, plus de stress. Très naturelle, elle se laisse guider sans souci. C'est simplement un peu plus physique. Bien entendu, pour tenir la cadence des deux autres, il faut piocher davantage dans la boîte. Mais celle-ci se révèle d'une extrême douceur, heureusement.

AVEC OU SANS ASSISTANCE

Que les fans de Suzuki nous pardonnent, nous allons couper le moteur de la GSX-S750 un instant, afin d'aborder «le» sujet chaud de ce comparatif. Votre roadster, vous le prendrez avec toutes les assistances à la conduite (la Yamaha) ou brut de chez brut (la Kawasaki)? Lors de la sortie de la Z900, Kawasaki n'a pas hésité à la présenter comme le roadster

le moins cher de sa catégorie, à grands coups de slogans marketing. C'est absolument vrai. Elle se négocie précisément 696€ moins chers que la Yamaha (et à peine 100€ moins chers que la Suzuki). Par contre, le rapport équipement/prix inverse cette tendance. Faisons abstraction de la cavalerie et de l'embrayage assisté que proposent Z900 et MT-09 pour observer que la Yamaha dispose, de série, de trois cartographies moteur, d'un contrôle de traction ainsi que d'un quick-shifter. À titre personnel, je considère qu'un roadster moderne en 2017, relativement puissant (comme c'est le cas ici) et tarifé autour des 9.000€ se doit de proposer un minimum d'électronique de série. Au moins le contrôle de traction réglable sur trois niveaux (plus, c'est du pur produit marketing hormis sur circuit) et deux «mappings», un premier conçu pour un

usage «balade sportive» et un second pour les conditions précaires de roulage, qui fera par ailleurs également l'affaire en ville en apportant un peu plus de rondeur et de douceur au moteur. J'aurais donc tendance à dire que la Yamaha offre le meilleur rapport équipement/prix de la bande. Un avis renforcé par nos lecteurs lors de l'essai.

Oui mais. Car il y a un mais. Nos deux essayeurs, Arnaud et Bruno, ne partagent pas cet avis. Commençons par Arnaud, toujours à la recherche de plaisir rock 'n roll sur ce type de machine. Tout ce qu'il souhaite, c'est une conduite à l'état pur, sans aucun artifice. Entendez, sans aucune aide électronique. Arnaud n'en a pas besoin et, quand c'est possible, la première chose qu'il tente de toute façon en montant sur un roadster, c'est de couper le contrôle de traction, castrateur de sensation moteur. Son choix est donc vite opéré. Il craque pour la Kawasaki dont il apprécie justement la démarche: oser venir sur le marché avec un produit à contre-courant. Je me tourne alors vers Bruno, notre «sage» du jour (quoique...). Et sa réflexion me tacle définitivement, car en fait, elle va encore plus loin. «Si tu achètes ce genre de machine, en te disant que le contrôle de traction te sauvera en cas de besoin, tu fais une erreur. Prends une machine moins puissante, développe ton pilotage, et après passe à quelque chose de plus sérieux. Si tu ne peux pas te canaliser, tu arriveras de toute façon trop vite au premier virage, et contrôle de traction, cartographie, shifter ou quoi que ce soit ne pourront rien pour toi.» Un deuxième fan de la démarche de Kawasaki. Ces lascars me poussent à réfléchir. Car en fait, ils ont raison. À ceci près qu'Arnaud dispose d'un coup de guidon nettement supérieur à celui du motard lambda et que Bruno a roulé pendant des dizaines d'années avec des motos dénuées de toute électronique. Pour nombre de motards, bénéficier d'un petit coup de main restera intéressant. Mais pas indispensable, je dois le concéder.

CONSOMMABLES

Avant de tirer les conclusions définitives de ce comparo, finalisons le dossier finance. On vient de le voir, nos trois machines se valent finalement au niveau du tarif. Dès lors, quels paramètres pourraient encore influencer sur la décision? La taxe de mise en circulation? Oui, un peu: 123€ pour la Suzuki et la Yamaha, 495€ pour la Kawasaki. Le rythme des entretiens? Pas vraiment. C'est tous les 10.000km sur la MT-09 et la Z900, et tous les 12.000km sur la GSX-S750. Une différence peu significative. La consommation? On joue vraiment dans un mouchoir de poche: 5,72l/100km pour la Suzuki, 5,89l/100km pour la Yamaha et 6,21l/100km pour la Kawasaki lors d'un essai mêlant autoroute, routes secondaires à très bon rythme et séances photos. En usage quotidien, ces moyennes déjà honorables



LAURENT VERHOEVEN
 • 46 ANS
 • DIRECTEUR COMMERCIAL
 • ROULE EN KAWASAKI ZZR1400

La Z900 est un véritable régal à piloter, surtout pour les aficionados de la conduite sans électronique. Son moteur se montre très coupleux dès le bas régime, ce qui permet de rouler dans des rapports supérieurs à ceux habituels, même parfois sans s'en rendre compte. Le comportement routier de la Kawa rassure avec un train avant très incisif en entrée de courbe et une prise d'angle presque naturelle. Les enchaînements de virages sont un véritable terrain de jeu pour ce roadster survitaminé. Par contre, la selle d'origine n'est pas des plus confortables, une option en gel ne serait certainement pas un luxe. La MT-09 ne possède pas qu'un look agressif, son comportement routier l'est tout autant. Un moteur riche en sensations et en montées d'adrénaline, à temporiser malheureusement par la difficulté de canaliser cette énergie pour les balades tranquilles. La position très droite déplace le centre de gravité vers l'arrière en délestant la roue avant, cette dernière a donc tendance à pointer vers le ciel dès la première accélération musclée. Le freinage en provenance directe de la série hypersport ne manque pas de mordant mais le débattement de la fourche donne une impression d'écrasement moins agréable. Enfin, je vois dans la Suzuki une moto très polyvalente mais qui manque cruellement de caractère au niveau moteur, même si l'accélération et le couple de la GSX-S ne sont pas en reste face aux concurrentes. Relevons encore une position de conduite très agréable et une électronique pas envahissante au niveau des comodos. Le look avant-gardiste de la Yamaha fait paraître la GSX pour un produit low-cost mais son rapport qualité-prix ne doit pas la faire rougir. Pour les puristes, un passage par le magasin d'accessoires devrait la transformer à moindre coût. Mon classement: Yamaha, Kawasaki, Suzuki. Malgré son train avant qui donne l'impression de «pomper», la MT-09 reste la plus confortable et la plus joueuse des trois, en plus de son look «Transformers».

ON AIME



ON N'AIME PAS



KAWASAKI Z900



L'astucieux «placement Euro 4»!



Le compteur repris de la Z650. Cheap pour une 900.

SUZUKI GSX-S750



Le son jouissif grâce à une boîte à air retravaillée.



Le travail bâclé des designers sur les détails.

YAMAHA MT-09



La position de conduite très décontractée.



Le levier pas réglable, gare aux petites mains!

MAKING OF **MOTO 80**





**LA Z900 RÉUSSIT SON PARI:
CELUI DE VENIR SÉRIEUSEMENT
BOUSCULER CELLE QUE TOUS
RECONNAISSAIENT COMME «LE»
ROADSTER DE RÉFÉRENCE.**

devraient donc certainement descendre de quelques dixièmes. Le prix d'achat des pneumatiques alors? C'est encore pire: du 180 à l'arrière pour tout le monde, donc aucune différence. En résumé, seule la taxe de mise en circulation nivèle un peu le budget total, qui s'élève donc, avant de rouler, à 9.222€ pour la Suzuki GSX-S750, à 9.494€ pour la Kawasaki Z900 et à 9.818€ pour la Yamaha MT-09.

CONCLUSION

Pour la troisième marche du podium, la Suzuki récolte le plus de suffrages. La faute à un design un peu daté, à une finition un poil «cheap» - ou en tout cas moins travaillée - et, surtout, à une répartition du poids pénalisante à basse vitesse. Sur ces trois points, elle fait l'unanimité contre elle. Et c'est bien dommage, car elle fait aussi l'unanimité sur des points nettement plus positifs! La GSX-S750 ne démerite vraiment pas en usage dynamique, malgré un poids supérieur et des valeurs moteur en retrait face à ses concurrentes. Et puis, quelle bande-son! Ensuite... à moins de tirer à pile ou face, nous allons être obligés de nous quitter sur un ex-æquo. Et donc de conclure que la Z900 réussit son pari: celui de venir sérieusement bousculer celle que tous reconnaissent comme «le» roadster de référence. Mais alors, impossible de se décider? Pas du tout. C'est en réalité extrêmement simple. Les deux machines ont fait l'unanimité auprès de

nos lecteurs et de nos essayeurs pour leurs prestations globales. Et plus spécifiquement, dans les deux cas, vous serez ravi par le caractère expressif du moteur, ce qui reste finalement le point le plus important pour un roadster. Il conviendra donc de trancher sur d'autres critères, selon vos attentes et besoins personnels. Si vous attachez de l'importance au confort, qu'un look tape-à-l'œil ne vous laisse pas indifférent et que vous n'envisagez pas de mettre

9.000€ sur la table pour vous retrouver privé d'assistance à la conduite, alors foncez chez un dealer Yamaha. Si vous préférez une «conduite brut de décoffrage», si vous voulez une machine précise comme un rasoir dans les courbes et une partie-cycle exempte de reproche, alors dirigez-vous vers le concessionnaire Kawasaki de votre région. Mais quel que soit votre choix, le plaisir de conduite sera au rendez-vous avec ces trois roadsters, c'est garanti. ■



ESSAI COMPARATIF | 3 ROADSTERS

FICHE TECHNIQUE		Kawasaki Z900	SUZUKI GSX-S750	YAMAHA MT-09
MOTEUR				
Type	Quatre cylindres, refroidissement liquide	Quatre cylindres, refroidissement liquide	Trois cylindres, refroidissement liquide	
Cylindrée	948cc	749cc	847cc	
Puissance maximale	125ch à 9.500tr/min	114ch à 10.500tr/min	115ch à 10.000tr/min	
Couple maximal	98,6Nm à 7.700tr/min	81Nm à 9.000tr/min	87,5Nm à 8.500tr/min	
Cartographies	Non	Non	3 (A, Standard, B)	
Contrôle de traction	Oui	3 modes - Low/Middle/High	Oui (2 niveaux de réglage) + déconnectable	
TRANSMISSION				
Boîte de vitesses	À 6 rapports	À 6 rapports	À 6 rapports	
Transmission finale	Par chaîne	Par chaîne	Par chaîne	
PARTIE-CYCLE				
Cadre	Trellis, acier haute résistance	Périmétrique acier	Type diamant fonte d'Alu	
Chasse / Angle de chasse	103mm / NC	104mm / 25,20°	137mm / 25°	
Suspension AV / Débattement	Fourche inversée 41mm entièrement réglable / 120mm	Fourche télescopique inversée 41mm réglable en précharge / 120mm	Fourche télescopique 41mm entièrement réglable / 137mm	
Suspension AR / Débattement	Back-link horizontal, réglable en détente et précharge / 140mm	Mono-amortisseur / 138mm	Mono-cross / 130mm	
Frein AV	Double disque en pétales semi-flottantes 300mm, étriers quatre pistons opposés	Double disque pétales 310mm, étriers radiaux 4 pistons	Double disque 298mm, étriers radiaux 4 pistons	
Frein AR	Simple disque en pétales 250mm, étrier simple piston	Simple disque 240mm, étrier simple piston	Simple disque 245mm	
Pneus AV / AR	120/70-17 / 180/55-17	120/70-17 / 180/55-17	120/70-17 / 180/55-17	
INFOS				
Coloris	Pearl Mystic Gray / Candy Lime Green / Metallic Flat Spark Black	Triton Blue/Black / Mira Red / Mat Black	Night Fluo / Race Blue / Tech Black	
Prix de base	8.999€	9.099€	9.695€	
Garantie	24 mois, km illimités	24 mois, km illimités	24 mois, km illimités	
Taxe de circulation	56,10€	56,10€	56,10€	
TMC (full power)	495€	123€	123€	
Rythme des entretiens	10.000km	12.000km	10.000km	
DIMENSIONS				
Longueur	2.065mm	2.125mm	2.075mm	
Empattement	1.450mm	1.455mm	1.440mm	
Hauteur de selle	795mm	820mm	820mm	
Poids	210kg (en état de marche)	213kg (en état de marche)	193kg (en état de marche)	
Réservoir	17l	16l	14l	

