

MOTO Journal Conso

NOUVEAU !

132 pages pour acheter et rouler malin

motor
presse

T 06320 - 2 - F. 5,50 € - RD

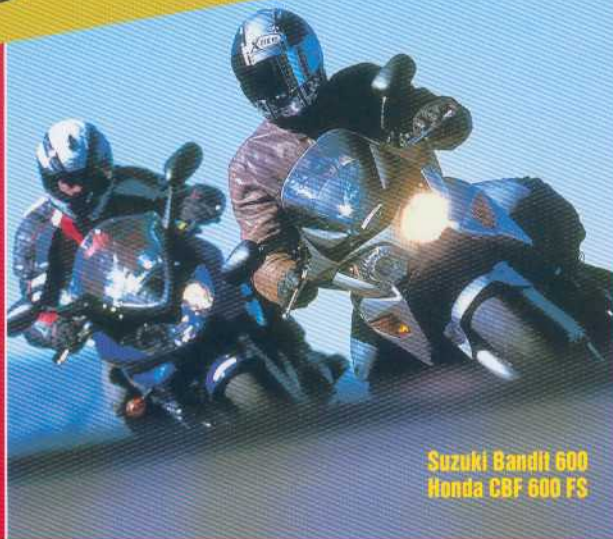


Spécial Accessoires

**TESTÉ
POUR VOUS**

Les pneus sport

**10 pots pour
la Kawa Z 1000**



Suzuki Bandit 600
Honda CBF 600 FS



TEST 50 000 KM
La Suzuki V-Strom 1000

FIABILITÉ
La KTM Duke/LC4

OCCASION
**Plus de 600 modèles
cotés de 1997 à 2003**

ESSAIS & MATCHS
Les stars 2004 au rendez-vous !



Z 1000 : c'est du pot qu'il lui faut

Le look de la Z 1000 doit beaucoup à ses quatre flûtes. Or, ces pots affectent les mi-régimes. Le 4 cylindres peut-il sortir gagnant avec des adaptables homologués? Pour le savoir, nous en avons testés dix au banc.

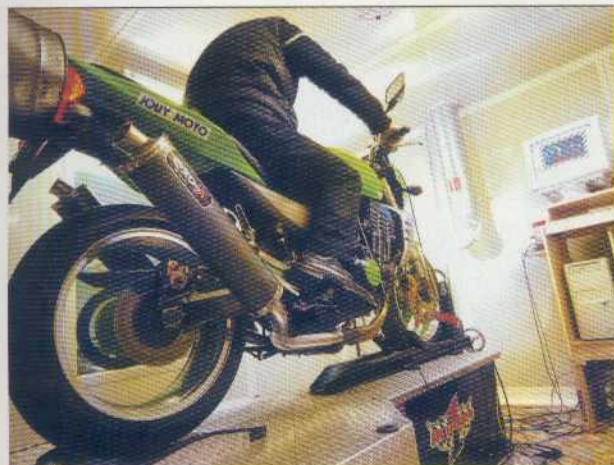
PAR J.-FRANÇOIS ROCOMMANDER - PHOTOS ALEX AKRAPOVSKI

La guerre au bruit est déclarée et cette fois les équipementiers sont rentrés dans le rang. Mieux, ils ont joué le jeu (bien obligés!), en proposant des produits à la fois silencieux et performants. Un progrès technologique indispensable qui confirme une nouvelle fois qu'avec un peu de pression, quand on veut, on peut. Les essais que nous venons de faire démontrent que les recherches en terme de bruit/performances ont été fructueuses. On peut monter un pot adaptable homologué qui marche au moins aussi bien que

l'origine, voire beaucoup mieux. Pour nous en assurer, nous avons d'ailleurs testé deux échappements identiques en versions homologuée et non homologuée (voir l'encadré). Le résultat est édifiant!

Nous avons choisi la Z 1000, car elle offre de multiples possibilités. En effet, presque tous les accessoiristes remplacent les quatre pots d'origine par une paire de silencieux. L'échappement devient ainsi un 4/2. Mais nous avons aussi retenu deux lignes complètes qui permettent d'équiper la Z 1000 d'un 4/1 et de l'alléger de

manière substantielle (environ 10 kg!). Cette solution, un peu plus onéreuse, reste malgré tout compétitive du fait de la disparition d'un des deux silencieux. Le montage d'un nouvel échappement modifie fondamentalement les accords acoustiques et devrait, en toute rigueur, s'accompagner d'une mise à jour de la carburation. C'est ce que permettent l'EMS Yoshimura et le Power Commander Dynojet (ce dernier sera en test dans le prochain numéro), des outils indispensables sur les machines modernes équipées d'une injection. □



NOS TESTS

Ils se sont déroulés sur notre banc de puissance habituel Dynojet chez Performance Motos, sur une Z 1000 d'origine totalisant 7000 km. Chaque silencieux et chaque ligne montés suivant les préconisations du fabricant ont fait l'objet de trois mesures consécutives de puissance et de couple sur le dernier rapport. Les résultats obtenus sont publiés sous forme de barres-graphes beaucoup plus explicites que des courbes de puissance. Pour les interpréter, c'est très simple: la ligne horizontale représente les performances de l'échappement d'origine. Tout ce qui est au-dessus représente du gain de puissance, tout ce qui est au-dessous exprime la perte. En un clin d'œil, on visualise donc les performances obtenues.

LIGNE D'ORIGINE



Les canons sciés de la Z 1000 sont superbes, mais ils tirent à blanc.

Notre échappement de référence mais aussi le poids lourd de la catégorie avec un poids total de 16,2 kg! C'est aussi le plus cher, mais à sa décharge, reconnaissons aussi que c'est le seul à être équipé d'un catalyseur. Malgré tout 2000 € (un peu plus de 13000 F!) pour un échappement, même catalysé, ça fait beaucoup! Retenu par Kawa pour son look

avec ses quatre sorties, il n'est pas optimal en terme de performance. On remarque en effet un creux significatif dans la courbe de couple, entre 5 et 6000 tr/mn. C'est à cause de lui que l'on reproche un manque de caractère à mi-régime au Z 1000. Or, c'est précisément dans cette plage de régime qu'un gros roadster doit bien s'exprimer.

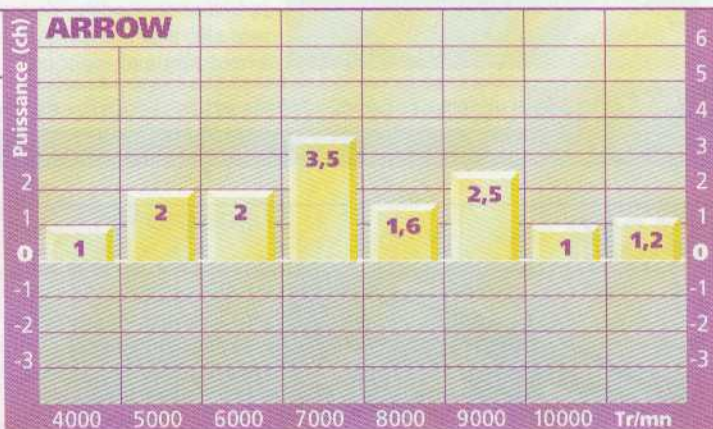
PUISSANCE: 99,6 ch à 10 350 tr/mn POIDS 12,6 kg la paire, avec collecteur: 3,6 kg. COUPLE: 8,2 mkg 7700tr/mn

Prix: 1185 € la paire, collecteur 815€

Montage: ★★★★★ Rapport qualité/prix: ★★★★★

*Prix relevés en magasin et susceptibles d'écart d'une concession à l'autre.

ARROW



De forme ovale, c'est un bon produit avec une belle finition en alu poli. Il existe aussi en version titane à 1095 € et annoncée à 4,3 kg par le constructeur. Côté performances, les résultats sont

plutôt flatteurs puisqu'il est toujours au minimum un cheval au-dessus de l'origine. À 4 500 tr/mn, il apporte un gain de 0,5 mkg, qui se réduit à 0,15 à 5 500 tr/mn, juste dans le creux

caractéristique de la Z 1000. Le gain moyen est très bien placé, le poids très bas. Dommage qu'il soit un peu cher par rapport à certains concurrents. Distribué par Art Moto, tél.: 04 66 30 98 10.

PUISSANCE: 101,4 ch à 10200 tr/mn POIDS: 5,5 kg, avec collecteur d'origine: 9,1 kg COUPLE: 8,3 mkg à 7500 tr/mn GAIN MOYEN: 1.85 ch

Prix: 835 € la paire

Montage: ★★★★★ Rapport qualité/prix: ★★★★★

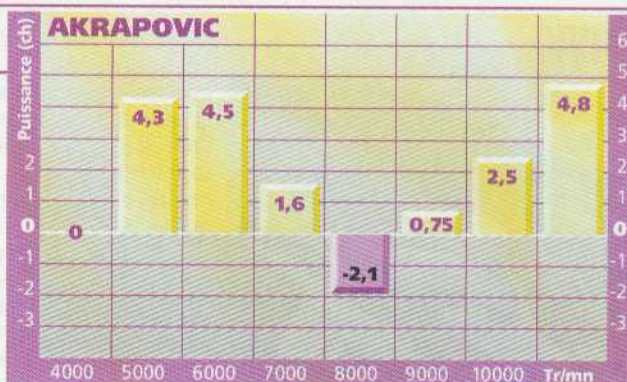
COMPARATIF

10 ÉCHAPPEMENTS POUR LA Z1000

AKRAPOVIC (ligne complète)



La ligne «Akra» est sans conteste le plus bel objet de ce comparatif. Sa finition est extraordinaire. Le collecteur 4/2/1 tout inox, avec ses tubulures coniques et ses soudures très fines, est magnifique, tout comme le silencieux ovale en titane brossé. Cerise sur le gâteau, le collier de fixation du silencieux est en carbone. Sur la bascule, l'ensemble est presque aussi léger que la paire d'Exo7, qui sont les moins lourds de ce test. Par rapport à la ligne d'origine, le gain atteint 10,8 kg! Tous les assemblages se font par ressorts. Rien à redire, malgré son prix de 1405 €. Au chapitre des performances, le gain moyen « n'est que de 2 ch », en raison d'un trou



de 2 ch à 8000 tr/mn qui fait chuter la moyenne. Il est probable qu'une reprogrammation de l'injection avec un Power Commander ou un boîtier Yoshimura EMS permettrait de le gommer. En effet, une ligne complète permet de modifier fondamentalement les accords d'échappement et donc le remplissage du

moteur. Un tel changement doit donc nécessairement s'accompagner d'une nouvelle cartographie d'injection. À noter enfin, une très belle allonge (presque 5 ch de plus à 11 000 tr/mn !) et une puissance maxi, proche de 104 ch. Un excellent produit au parfum de compétition. Distribué par C & M Racing Europe, tél.: 00 32 69 25 30 30.

LES MESURES **MOTO** Conso **POUISSANCE**: 103,8 ch à 10300 tr/mn **POIDS**: silencieux 2,8 kg, ligne complète 5,4 kg **COUPLE**: 8,2 mkg à 6700 tr/mn **GAIN MOYEN**: 2 ch

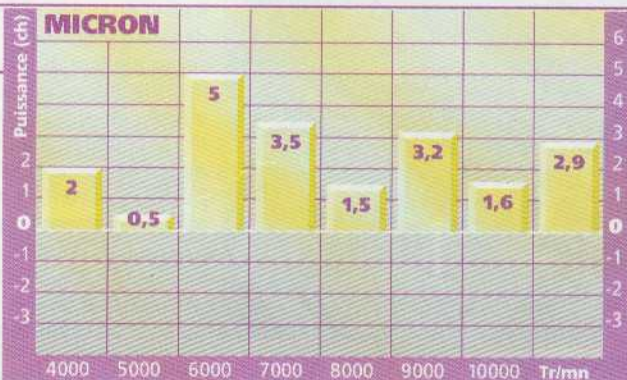
Prix: 1405 € la paire

Montage: ★★★★★ Rapport qualité prix: ★★★★★

MICRON (ligne complète)



En remplaçant les quatre échappements par ce 4/1, on gagne presque 10 kg sur la moto (9,6 exactement). Du fait de ses deux silencieux, la Z 1000 est en effet une des rares machines où le remplacement de la ligne complète est une alternative intéressante du point de vue qualité/prix par rapport aux silencieux seuls. Les concurrents de la Super Roadsters Cup apprécieront cette option. Le collecteur Micron est en inox, alors que le silencieux essayé est en alu poli (splendide d'ailleurs). Micron propose pour les plus exigeants, un silencieux carbone ou titane à 1335 € (tou-



jours avec le collecteur inox). Le bruit est rageur et laisse présager un moteur bien rempli. Le gain atteint 5 ch à 6000 tr/mn. En moyenne la ligne Micron fait gagner 2,5 ch sur toute la courbe (qui passe à 3,4 ch en ajoutant un boîtier Power Commander),

avec une allonge intéressante à 11 000 tr/mn (+ 3 ch). Un bon résultat global donc, pour un prix relativement compétitif qui lui vaut d'être notre choix pour ceux qui souhaitent une ligne complète. Distribué par Tournay distribution, tél.: 03 85 72 90 06.

LES MESURES **MOTO** Conso **POUISSANCE**: 101,9 ch à 10 300 tr/mn **POIDS**: silencieux 3,8 kg, ligne complète: 6,6 kg **COUPLE**: 8,3 mkg à 6800 tr/mn **GAIN MOYEN**: 2,5 ch

Prix: 1075 € la paire

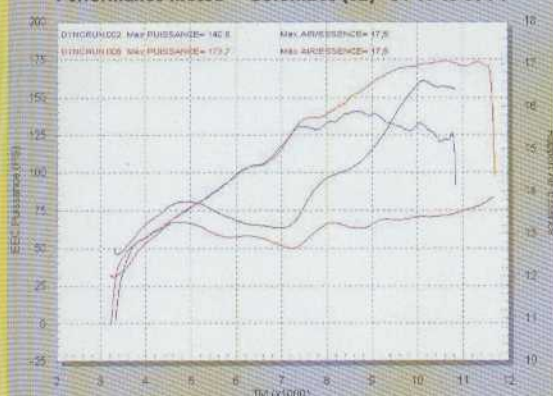
Montage: ★★★★★ Rapport qualité prix: ★★★★★

7 silencieux et trois lignes au verdict du banc Dynojet

	ORIGINE (ligne)	ARROW	EX07	IXIL	LASER	MIVV	NIKKO	SCORPION	AKRAPOVIC (ligne)	MICRO (ligne)
Poids seul (kg)	12,6	5,5	4,8	7,7	8,5	6,9	7,1	6,5	2,8	3,8
Poids complet (kg)	16,2	9,1	8,4	11,3	12,1	10,5	10,7	10,1	5,4	6,6
Puissance max (ch)	99,6	101,4	102,9	99,5	101,5	99,5	101,1	101,5	103,8	101,9
Couple max (mkg)	8,2	8,2	8,5	8,1	8,3	8,1	8,3	8,3	8,2	8,3
Gain moyen (ch)	-	1,85	3,00	1,25	1,87	0,11	1,6	1,3	2	2,5
Prix (la paire)	2000 €	835 €	770 €	1100 €	709 €	884 €	1022 €	670 €	1405 €	1075 €
Montage	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

DU BRUIT DANS LE LANDERNAU

Performance Motos Colombes (92) 01 46 49 06 74



Courbes comparatives Micron homologué (bleu), racing (rouge) mesurées sur une ZX-12R. Gain moyen: 0,53 ch.

L'interdiction des pots non homologués fait ressortir chez certains, de vieux démons du genre « un peu de bruit, c'est bon pour la sécurité, comme ça les automobilistes font gaffe » ou encore, « le bruit pour nous c'est une question de survie, il faut sauver notre peau. » Mais dans sa voiture climatisée, l'automobiliste écoute sa radio et à moins de 105 dB, il est peu probable qu'il jette un œil dans son rétro. Bien sûr, quand une ambulance arrive toutes sirènes hurlantes avec son gyrophare, il dégage la route, prouvant ainsi malgré tout, sa sensibilité aux stimuli extérieurs. Certains vont donc conclure qu'en roulant sur des engins émettant 120 dB, nous aurions plus facilement le champ libre. Mais faut-il leur rappeler qu'une ambulance est un véhicule prioritaire ? Se faufiler entre les voitures n'est pas un dû. Juste une tolérance de bonne logique. Si les gens ne sont pas assez attentifs, prenez vos distances, respectez un écart de vitesse raisonnable, surveillez leurs rétros voir s'ils regardent dedans, regardez leurs roues qui braquent souvent avant le déclenchement du clignotant. La route est à tout le monde et le comportement de certains deux roues, pas vraiment respectable, n'améliore pas la situation, bien au contraire. Faire du bruit fait peur aux automobiliste, (mais ne les éduque pas) et emmerde les riverains. La chasse est donc ouverte. Faut-il sauver notre pot (non homologué) ? Non, et en voici la preuve en chiffres ! Le graphique ci-dessous montre la différence entre un Micron homologué et « son homologue » non homologué. Le gain moyen sur la totalité est de 0,5 %, avec même une puissance maxi en retrait d'un cheval. Beaucoup de bruit pour rien, non ?

REMERCIEMENTS À :

■ **THIERRY JOUY**, concessionnaire Kawasaki à Villeneuve-Saint-Georges, pour le prêt de la Z 1000. Tél. : 01 43 89 15 00.

■ **PERFORMANCE MOTOS**, pour l'utilisation du banc de puissance Dynojet. N'hésitez pas à aller sur son site www.performance-motos.com pour consulter les courbes de puissance de la plupart des modèles phares du marché. Tél. : 01 46 49 06 74.

JOUEZ GAGNANT

avec **FRANCE EQUIPEMENT**

Photos non contractuelles.

WHOOOPS !



Pour viser juste et mettre toutes les chances de votre côté, choisissez les produits **FRANCE EQUIPEMENT**. Ils sont identiques à ceux développés en compétition. Cet engagement dans le monde de la course est un gage de fiabilité et de compétitivité.

FRANCE EQUIPEMENT est également le spécialiste des motos de route, des motos de vitesse, des cyclos, des quads...

FRANCE EQUIPEMENT

Z.I. BP 4115
58641 Varennes - Vauzelles CEDEX
Tél. : 03 86 71 83 71
Fax : 03 86 38 01 15

www.franceequipement.com