



**La 250 est la plus fine et la plus petite mais laisse de la place pour qu'un grand pilote puisse se caser alors que la 400 plus volumineuse est moins conviviale pour les grands gabarits. Pour eux, la 750 est mieux dimensionnée. Pour le porte-monnaie, c'est la 250 à 34 538 F qui est la mieux dimensionnée puis vient la 400 à 48 118F et la 750 à 57 058 F.**

Pour tous les goûts ... sportifs, toutes les bourses et tous les gabarits, la gamme de machines de sport proposée en France par Kawasaki ratisse large. De la frêle 250 KR1 à la plus cossue mais toujours petite 400 ZXR jusqu'à la « grosse » 750 Stinger, il y a moyen de trouver chaussure à son pied. Conçues comme de vraies machines de course, ces motos revendiquent néanmoins l'aptitude à un usage routier et même urbain. Un roulage panaché d'auto-route, petites et grandes routes, trajets citadins et circuit sur le superbe tracé du nouveau Magny-Cours a éclairé notre lanterne sur les possibilités et l'agrément de chacune. La course ou les courses? That is the question ...

## Des GP aux Superbikes

Pas de doute, dès le premier coup d'œil, on sait que nos trois machines sont des Kawasaki. Lignes, déco, couleurs, le coup de patte maison est facilement identifiable. Il en est de même quand on se pose sur la 250, quand on s'incrute dans la 400 ou que l'on chevauche la 750. La position offerte au pilote, quoique différente d'une machine à l'autre, a des constantes reconnaissables comme l'inclinaison des bracelets ou la triangulation selle/repose-pied/guidons. L'air de famille continue quand on démarre les moteurs, les échappements offrant chacun dans son style, des résonances visiblement très étudiées pour combler votre ouïe connaisseur. Encore une constante Kawasaki!

Là où ça diffère, c'est du point de vue gabarit. La 250 KR1 semble toute menue, impression accentuée quand on est en selle par le fait que le carénage n'est pourvu d'aucun retour ni habillage dans le plus pur style Grands Prix. La selle est étroite, le réservoir fin, les bracelets assez serrés, elle fait vraiment jouet comparée aux quatre-cylindres plus trappus. Il n'empêche que ses proportions réduites mettent moins mal à l'aise les grands pilotes que celles de la ZXR 400 pourtant plus généreuses. La 400 est en effet moulée pour un pilote situé aux alentours du mètre 70. Si la nature vous a, comme moi, pourvu d'un tel gabarit, c'est l'osmose. Tout tombe parfaitement sous les mains, la selle est relativement accueillante car plus large que sur la 250, la position est confortable et, en cas d'utilisation piste, les mouvements du pilote sur la machine sont particulièrement aisés. Par contre, si l'on est plus grand, la 400 gêne davantage aux entournures. Pour les hauts perchés,

## MAGNY-COURS

En voie d'achèvement, le circuit de Nevers Magny-Cours est promu à un bel avenir si l'on en juge par les moyens mis en œuvre pour sa réalisation. Les vastes stands surmontés d'un immeuble de trois étages sont terminés de même que le mini-hôpital devant assurer une sécurité optimum aux pilotes. Dans le même esprit, la piste est sous la surveillance permanente de vingt-trois caméras vidéos télécommandées depuis la salle de commande où sont regroupés les vingt-trois écrans de contrôle. D'innombrables tribunes sont disséminées tout autour de la piste et l'échangeur, qui facilitera l'accès au circuit, est en cours de réalisation. Prévu pour accueillir les GP français de Formule 1 en 1991 et moto en 1992, le circuit de Nevers Magny-Cours peut d'ores et déjà se vanter d'être le circuit le mieux équipé et le plus moderne du monde.



**Très légère, très vive et d'un tempérament nerveuse la KR1 250 est agile et efficace mais demande un bon niveau de pilotage pour en tirer la quintessence.**



**Quasiment aussi agile que la 250, la ZXR 400 est de loin la plus facile à piloter grâce à son moteur très linéaire incroyablement doux et puissant à la fois. Elle saura contenter tous les pilotes, du débutant au confirmé.**



**Plus lourde, la ZXR 750 Stinger est la plus physique à piloter. Son agilité inférieure est flagrante tandis que sa précision et sa stabilité sont comparables à celles de ses sœurs. Son couple et sa puissance moteur font par contre la différence.**

c'est avec la 750 qu'ils seront les mieux lotis. Ses dimensions nettement plus généreuses de partout procurent aux échelas un confort identique à celui proposé par la 400 aux gens normaux dont je suis. Les problèmes de taille résolus, force est de constater que deux familles bien distinctes coexistent sous l'appellation non-contrôlée de «Kawasaki sportives». D'un côté la deux-temps, deux cylindres, deux pots, de machine de GP replica. De l'autre les quatre-temps, quatre cylindres carrément Superbike. Tout les sépare, des dimensions à la sonorité d'échappement, du poids au tempérament, mais tout, de l'efficacité à l'agrément en passant par le pied géant qu'on prend sur un circuit, les rassemble également. Performances? Présentes. Tenue de route? Présente. Freinage? Présent. Alors on met les gaz...

## Les courses ?

Sac à dos et cuir de rigueur, odeur d'huile de synthèse qu'exhale la KR1 tandis que les moteurs chauffent, et hop, on lève haut la jambe au-dessus des dossierlets de selle et on plonge sur les guidons. Pour sortir du parking MJ, nos sportives ne facilitent pas les choses par leurs angles de braquage relativement réduits. On a vu nettement pire d'autant qu'elles compensent par une bonne stabilité statique, des moteurs souples et des embrayages progressifs. Les deux petites sont malgré tout plus à l'aise que la 750 un peu lourdingue dans les manœuvres lentes. Filet de gaz, on aborde la chaussée et on monte les rapports gentiment, la 400 affiche dans ces conditions un jeu de transmission excessif et peu agréable. Par contre, les moteurs des trois machines acceptent d'enrouler à bas régime de façon plus que correcte. Le deux-temps au rendement pourtant élevé et la 400 qui prend 14 500 tr/mn étonnent par leur aisance et la puissance disponible suffisante pour se faufiler à 4000 tr/mn entre les voitures. Un coin de rue, les machines se balancent facilement sans tomber et ressortent bien appuyées par l'accélération sur leurs larges Dunlop arrières. Finalement, sans la position fatigante à la longue et le rayon de braquage trop important, mais avec les guidons bas et relativement étroits et les moteurs souples, nos sportives ne se tirent pas si mal d'affaire de l'épreuve urbaine. A noter quand même que les deux petites sont plus à leurs aises du fait de leurs gabarits autorisant une meilleure maniabilité et une plus grande vivacité et, que la 400 prend encore le dessus grâce à son moteur très linéaire qui est hyper facile et reposant à utiliser. Bonnes pour faire les

courses donc, mais leur polyvalence n'étant pas leur qualité première, il faut bien reconnaître que leur terrain de jeu est ailleurs.

## Route, autoroute, c'est pas la déroute

On quitte vite fait les faubourgs et on attaque l'autoroute jusqu'à Bourges. Performantes, nos trois sportives autorisent une vitesse de croisière suffisante voire excessive si l'on se base sur la réglementation en vigueur. Bien sûr, la 750 avec sa puissance et le coffre de son moteur prend le large quand elle le veut et évite la plupart du temps d'avoir à rétrograder pour relancer la machine. Dans ces conditions, son gabarit est également un avantage car sa selle plus large est plus confortable, et le carénage plus volumineux protège mieux. La 400 est plutôt bien lotie également et son moteur très linéaire n'oblige pas non plus à



**Les étriers de frein sont identiques sur les trois machines, le diamètre des disques étant de 300 mm sur les deux petites et 310 mm sur la 750. A noter que seule la 400 dispose du dernier raffinement technique en vogue, à savoir la fourche inversée.**

systématiquement rétrograder dès le premier ralentissement. Néanmoins, la reprise de régime est plus paresseuse que chez son aînée. En revanche, la petite 250, si elle propose une vitesse de pointe comparable à celle de la 400, demande à jouer du sélecteur dès

## EN BREF

### VILLE

La position de conduite et le rayon de braquage important ne favorisent pas notre trio de sportives. La 750 s'avère la moins adaptée à cet usage du fait de son poids et de son gabarit plus importants que ceux de ses sœurs cadettes. La 250 reste facile quand on ne tire pas sur le moteur mais devient vite fatigante si l'on prend des tours tandis que la 400 et son moteur très linéaire est la plus vivable en milieu urbain.

### ROUTE

Nos sportives n'aime pas franchement s'aventurer sur des voies secondaires au revêtement pas toujours parfait. Les suspensions fermes vous rendent alors le confort plus que spartiate et l'on redoute souvent le guidonnage violent. Sur bon revêtement par contre, la qualité de leur partie-cycle permet bien des fantaisies. Là encore, la 400 propose sa facilité de conduite comme argument n°1 et en remonte aux deux autres sur le plan de l'efficacité, tandis que la 750 fait étalage de ses chevaux omniprésents et la 250 de ses accélérations fulgurantes.

### AUTOROUTE

Avantage incontestable à la 750 qui, outre son confort supérieur du fait de son gabarit, possède la vitesse de croisière la plus rapide et la meilleure autonomie. La 400 croise également à vive allure et, quoique sobre, son autonomie est réduite à cause de son réservoir plus petit. Il est en outre nécessaire de rétrograder plus souvent qu'avec son aînée. La 250 est la plus gourmande, mais également la plus inconfortable et celle qui nécessite de jouer du sélecteur au moindre ralentissement. A son guidon, l'autoroute devient vite lassante voir bien pire.

### SPORT

Chacune dans son style saura vous combler en utilisation sportive. Précises, stables et freinant bien, tout y est pour l'éclate. La palme revient à la 400 qui petite et légère, est aussi facile de partie-cycle que la 250 tandis que son moteur puissant mais linéaire apporte une aisance de conduite et permet une efficacité diaboliques. La KR1, hyper légère et maniable, est par contre d'un tempérament plus délicat à maîtriser. Son accélération plus brutale est plus difficile à doser. La 750 est comparativement beaucoup moins vive et plus physique à emmener mais son moteur explosif vous catapulte en sortie de virage. Mais là aussi, il faut doser!

## PROMOSPORT

C'est officiel, après les 500 cm<sup>3</sup> c'est la catégorie 350 cm<sup>3</sup> qui disparaît au terme de cette saison Promosport 1990 remplacée par la catégorie 400 en 1991. Pour l'instant, et jusqu'à preuve du contraire, seul Kawasaki importe une sportive de cette classe de cylindrée. Quand on a roulé avec l'objet, on regrette que d'autres importateurs n'aient pas pris le risque de faire venir la leur machine réservée pour le moment au marché intérieur japonais. Moralité : Ça fera deux coupes Kawa en 1991.

### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI
Modèle	ZXR 750 STINGER	ZXR 400	KR 1 S
Prix clés en main	57 058 F	48 511 F	34 538 F
Coloris	vert/blanc/rouge vert/blanc/bleu	vert/blanc/bleu	vert/blanc/bleu
Disponibilité	immédiate		
Garantie	un an pièces et M.O. kil. illimité		
Importateur	K.M.F. rue M.-Curie, ZA B.P. 133 78312 Maurepas Tél. : (1) 30.51.61.86		
Essais précédents	MJ N° 878, 886 et 942	MJ N° 940	-

### PERFORMANCES

	STINGER 750	ZXR 4	KR 15
VITESSE MAXI			
Vérifiée	247 km/h	209 km/h	201 km/h
Lue (compteur/régime)	270/12 000 tr/mn	230/14 000 tr/mn	210/12 000 tr/mn
ACCELERATIONS			
0 à 100 km/h	3"6 (54 m)	4"1 (68 m)	4"5 (78 m)
200 m D.A.	7"5 (158 km/h)	7"9 (144 km/h)	8"2 (140 km/h)
400 m D.A.	11"4 (197 km/h)	12"5 (172 km/h)	12"7 (166 km/h)
1 000 m D.A.	21"3 (233 km/h)	23"5 (203 km/h)	n.m.
REPRISES (sur le dernier rapport)			
60 à 90 km/h	4" (82 m)	4"8 (100 m)	8"5 (177 m)
90 à 130 km/h	5"2 (161 m)	7"4 (229 m)	12"8 (393 m)
ETALONNAGE COMPTEUR			
60 km/h	55	55	57
90 km/h	81	80	84
110 km/h	98	97	104
130 km/h	116	115	122
160 km/h	144	141	150
200 km/h	178	175	185

### CONSUMMATION

MOTO	ZXR 750	ZXR 400	KR1 250
Consommation			
Mini	5,8	6,5	6,7
Maxi (circuit)	11,0	9,2	10,4
Moyenne de l'essai	8,0	7,9	8,5
Autonomie moyenne	210 km	185 km	170 km

MOTO	ZXR 750 STINGER	ZXR 400	KR1S 250
POUR	Performances Tempérament moteur	Le juste milieu Facilité de conduite Efficacité générale	Le côté jouet L'agilité
CONTRE	Suspensions raides Agilité médiocre Confort spartiate	Suspensions raides Confort spartiate	Suspensions raides Confort très spartiate



**Les qualités de partie-cycle de notre trio de sportives sont au-dessus de tout reproche sur bon revêtement et il est impossible d'approcher leurs limites sur route. Par contre, si l'asphalte est dégradé, le rodéo devient très vite un calvaire d'autant que le confort n'est pas le point fort de ces machines.**

que l'on descend en dessous de 7000 tr/mn et s'avère très vite inconfortable du fait de sa selle très étroite. De plus, elle ralentit l'allure du trio, non pas en roulant, mais lors des ravitaillements. D'une part à cause de la fréquence de ses besoins en carburant (c'est la plus gloutonne), d'autre part parce que son pilote n'est pas hyper pressé de continuer à se tanner le fessier sur sa selle en bois tendre, et enfin car il lui faut de temps en temps son petit gorgéon d'huile ce qui nécessite quelques minutes d'arrêt supplémentaire. A la sortie de Bourges, on attaque la nationale. Tant que le bitume est bon, personne ne se plaint. Toutes les trois sont capables d'un rythme de croisière très largement suffisant dans cet environnement. Les lignes droites s'avalent comme de l'auto-route, le regain d'attention en plus. Par contre dès que ça tourne, la vie est tout de suite plus gaie ! La KR1 250 redevient instantanément un jouet et met en avant sa légèreté et ses accélérations vigoureuses. La ZXR 400 agile et précise elle aussi, permet d'enrouler avec une efficacité étonnante. Tandis que la ZXR 750 impose un pilotage plus musclé qui doit tenir compte de l'inertie bien plus importante de la machine. Toutes les trois ne souffrent d'aucun reproche concernant la précision de partie-cycle, stabilité et freinage. Sur mauvais revêtement par contre, la situation se dégrade fortement. Même en réduisant l'amortissement hydraulique sur les fourches et amortisseurs pourvus de réglages, les suspensions restent trop sèches. Non que la machine ne se désunisse excepté en cas

de guidonnages rares mais violents sur les ZXR, par contre le pilote est tellement secoué, qu'il a toutes les peines du monde, lui, à rester uni avec la machine. Quelques bornes de ce régime suffisent à vous inciter à trouver un autre terrain de jeu. Aucun doute là-dessus, il leur faut du billard. La nouvelle piste de Magny-Cours fait partie de cette race de bitume, profitons-en !

### Mieux... La course !

Pas de doute, la filiation course de ces machines étale ses gènes au grand jour dès que l'on aborde la piste. Il est enfin possible d'exploiter pleinement le potentiel très élevé de nos trois vraies sportives sans courir de risques démesurés. Leur terrain de jeu, c'est là, et pas ailleurs. C'est incroyable même que des motos de route, chaussées de pneumatiques du commerce, atteignent un tel niveau d'efficacité. A leurs guidons c'est freinages tardifs, genou par terre, accélérations en dérive et tutti quanti ... Le pied, y'a pas d'autre mot. La 250, dont la réputation bâtie par la coupe Kawa n'est plus à faire, ouvre le bal. Très légère, elle se balance sans effort et trace des courbes parfaites

### AAAAHHHHH!!!! (cri d'alarme)

A quand des amortisseurs de direction en série sur toutes les machines sportives sujettes aux guidonnages du fait de leur géométrie ? Les deux ZXR de cet essai, mais aussi bien d'autres sportives de marques différentes, peuvent parfois partir dans de violents guidonnages à hautes vitesses sur les inégalités. Ça se passe bien généralement, mais ça peut aussi finir dans le rail. Alors, soyons raisonnables. Des géométries de partie-cycle de machine de course : OUI, sans amortisseur de direction : NON ! Ils en ont bien sur leur machine les Rainey, Kocinski, Roche ... C'est la sécurité qui est en jeu ! A bon ententeurs salut.

de précision. Le double-disque de 300 mm et les étriers quatre pistons offrent un freinage hyper énergétique et dosable. En augmentant le rythme, sa vivacité importante la fait parfois bouger tandis que sa cavalerie regroupée à hauts régimes occasionne parfois quelques petits travers de l'arrière. Presque aussi facile à inscrire que la 250, la ZXR 400 se comporte néanmoins davantage comme un gros cube. Paradoxalement, c'est un avantage car, en conservant la facilité de la 250, la 400 offre des transferts de masses plus importants permettant un meilleur senti des appuis. Un exemple : la 400 plus lourde de 30 kg et disposant du même système de frein que la 250 freine aussi fort sur les mêmes distances en offrant en plus une impression d'aisance plus importante. Stabilité sans reproche sur l'angle, la 400 continue d'étonner dans les réaccélération. Ses chevaux bien présents distillés au compte-goutte autorisent la réouverture des gaz plus tôt et bien plus fort qu'avec les deux autres avec des risques de décrochage de la roue arrière bien moindres. En passant sur la 750, on change de monde, on n'accompagne plus la moto, il faut lui imposer sa volonté. Moins agile du fait de son inertie importante (45 kg de plus que la 400), il faut l'emmener fermement sur la trajectoire qu'elle épouse ensuite précisément et en toute stabilité. Sa puissance brutale vous extrait alors des virages accompagnée parfois de petits décrochages du pneu arrière martyrisé par la cavalerie. Deux tours chronos du circuit extérieur avec chacune situent leurs possibilités et appellent quelques commentaires. 250 KR1 : 1'14'18, 1'13'62. ZXR 400 : 1'11'86, 1'11'79, ZXR 750 : 1'09'90, 1'09'13.

La 400 surprend en taxant la 250 de deux pleines secondes ce qui est beaucoup quand on considère la similitude de performances moteur des deux machines. La 750 lui prend également deux secondes ce qui est peu, vu la cavalerie de la Stinger et les grands bouts droits du circuit. Ce qu'on remarque également, c'est que les chronos ont été améliorés de façon importante entre les deux tours avec la 250 et la 750 mais sont restés quasi identiques avec la 400. L'explication ? La facilité de pilotage de la 400 qui vous permet d'être très rapidement efficace. De fait, en descendant des machines, j'ai la nette sensation que j'aurais pu améliorer sensiblement mes temps sur la KR1 et la Stinger en tournant davantage alors que cela aurait été moins net avec la ZXR 400. Moralité : très efficace, la 400 est également celle qui facilitera le plus la vie du pilote débutant.

## Conclusion

57 058 F pour la ZXR 750 Stinger, 48 511 F pour la ZXR 400 et 34 538 F la KR1 250, il y en a pour toutes les bourses. Avec les pleins ça nous met la 750 à 232 kg, la 400 à 187,5 kg et la 250 à 157 kg, il y en a pour tous les gabarits. Pour les goûts, il y a le jouet 250 super marrant, efficace mais limité dans son utilisation, la 750 puissante, efficace mais plus lourde et difficilement exploitable sur route et la 400 qui offre un compromis assez remarquable car elle bénéficie des avantages des deux autres et offre une facilité d'utilisation étonnante sans pour autant la rendre triste et ennuyeuse. Elle représente l'alternative raisonnable mais conserve son grain de folie... Joli coup ! Un dernier conseil, emmenez-les sur un circuit, elles adorent ça ! BS

## FICHE TECHNIQUE

MARQUE :	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI
Modèle :	750 STINGER	ZXR 4	250 KR1
<b>MOTEUR</b>			
Type	4 cylindres en ligne, 4 temps transversal, refroidi par eau	4 cylindres en ligne, 4 temps refroidi par eau	2 cylindres parallèle, 2 temps refroidi par eau
Embiellage	vilebrequin monobloc tournant sur paliers lisses	vilebrequin monobloc tournant sur paliers lisses	vilebrequin assemblé sur 4 roulements
Distribution	double ACT entraîné par chaîne à tension automatique 4 soupapes par cylindre, réglage par pastilles	double ACT entraîné par chaîne à tension automatique, 4 soupapes par cylindre, réglage du jeu par pastilles	admission par clapets dans le carter, système KIPS à l'échappement
Cylindrée	748 cm <sup>3</sup>	398 cm <sup>3</sup>	249 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	68 x 51,5 mm	57 x 39 mm	56 x 50,6 mm
Rapport volumétrique	11,3 à 1	12 à 1	7,4 à 1
Puissance maxi	100 ch ISO à 10 500 tr/mn	70 ch à 12 000 tr/mn	60 ch à 10 500 tr/mn
Régime maxi	12 000 tr/mn	14 500 tr/mn	11 500 tr/mn
Couple maxi	7,8 m/kg à 9 500 tr/mn	4 m/kg à 10 000 tr/mn	3,75 m/kg à 10 500 tr/mn
Alimentation	4 Keihin Ø 38 mm à dépression	4 Keihin Ø 32 mm à dépression	2 Keihin Ø 28 mm à boisseaux elliptiques
Lubrification	carter humide, pompe trochoïde, radiateur	carter humide, pompe trochoïde, radiateur	graissage séparé
Mise en route	démarrateur électrique	démarrateur électrique	kick primaire
<b>TRANSMISSIONS</b>			
Primeire	engrenage à taille droite, rapport 1,732 (97 x 56)	engrenage à taille droite, rapport 2,195 (41 x 90)	engrenage à taille droite, rapport 2,541 (24 x 61)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande par câble	multidisque en bain d'huile, câble
Boîte de vitesses	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
1 <sup>o</sup>	13 x 38 2,923 37%	2,846 39%	15 x 38 2,533 34%
2 <sup>o</sup>	16 x 34 2,125 51%	2,055 54%	22 x 38 1,727 50%
3 <sup>o</sup>	21 x 35 1,666 65%	1,631 68%	19 x 25 1,315 66,5%
4 <sup>o</sup>	21 x 29 1,380 78%	1,380 80%	23 x 25 1,086 79,4%
5 <sup>o</sup>	23 x 28 1,217 89%	1,240 90%	27 x 26 0,962 89,6%
6 <sup>o</sup>	24 x 26 1,083 100%	1,111 100%	29 x 25 0,862 100%
Transmission secondaire	chaîne à joints toriques, rapport 16 x 46 (2,875)	chaîne à joints toriques, rapport 15 x 45 (3,000)	par chaîne, rapport 15 x 40 (2,666)
<b>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</b>			
Générateur	alternateur	alternateur 12 V, 10 Ah	alternateur
Batterie	12 V, 14 Ah	12 V, 14 Ah	12 V, 4 Ah
Allumage	électronique digital	électronique transistorisé	CDI transistorisé
Eclairage	double H4 12 V 60/55 W	optique à iode 60/55 W	iode 60/55 W
<b>PARTIE-CYCLE</b>			
Carrosserie	carénage intégral, selle biplace (dossieret amovible)	carénage intégral, selle biplace	carénage intégral, selle biplace
Cadre	« E box », en aluminium, berceaux inférieurs et partie AR démontables	« E box », en aluminium, moteur suspendu	type « E box » constitué de 2 longerons supérieurs en aluminium, moteur suspendu
Angle de colonne/chasse	65°30'/100 mm	66°/85 mm	66°/93 mm
Suspension avant	fourche télehydraulique Ø 43 mm, réglable en détente et précharge des ressorts, débattement 120 mm	fourche inversée Ø 41 mm, réglable en détente et en précharge, débattement 120 mm	fourche télehydraulique Ø 41 mm, débattement 130 mm
Suspension arrière	Uni-Track avec combiné réglable en détente (12 p.) et précharge du ressort, débattement 140 mm	Uni-Track avec combiné réglable en détente (4 p.) et précharge du ressort, débattement 120 mm	Uni-Track avec combiné réglable en précharge du ressort, débattement 105 mm
Frein avant	double disque Ø 310 mm, étriers 4 pistons	double disque flottant Ø 300 mm, étriers 4 pistons	double disque Ø 300 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	simple disque Ø 230 mm, étrier double piston	simple disque Ø 240 mm, étrier double piston	simple disque Ø 210 mm, étrier 2 pistons
Roues	en alliage, dimensions : 3,50 x 17 AV ; 5,50 x 17 AR	en alliage, dimensions : 3,50 x 17 AV ; 4,50 x 17 AR	en alliage, dimensions : 2,75 x 17 AV ; 3,50 x 18 AR
Pneus	Dunlop SportMax, 120/70 x 17 AV ; 170/60 x 17 AR	Dunlop Sport radial, 120/60 x 17 AV ; 160/60 x 17 AR	Bridgestone radial, 100/70 x 17 AV ; 130/60 x 18 AR
<b>CAPACITES</b>			
Essence :	18 litres dont 4 de réserve	16 litres	16 litres
Huile moteur :	3,7 litres	3 litres	1,2 litre
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>			
Hauteur de selle	770 mm	765 mm	750 mm
Empattement	1 455 mm	1 395 mm	1 365 mm
Garde au sol	110 mm	120 mm	125 mm
Poids à sec (usine)	201 kg	162 kg	131 kg
Poids vérifié avec pleins	232 kg	187,5 kg	157 kg
Répartition de ce poids	AV : 51,3% ; AR : 48,7%	AV : 50,7% ; AR : 49,3%	AV : 50,6% ; AR : 49,4%