



RODAGE **Kawasaki GTR 1400**

Sans heurts **et sans** **reproches**

Bien née, la GTR 1400 souffrait toutefois de quelques lacunes pour prétendre rivaliser avec les pullmans du genre. Avec ce nouveau millésime revu sur des points essentiels, la grosse Kawa approche la perfection et se place en référence de la catégorie...



APTITUDES

UTILITAIRE	★★★★★
LOISIR	★★★★★
ROUTE	★★★★★
SPORT	★★★★★



Il y a deux manières de faire évoluer un modèle. Soit on se plie aux diktats du marketing, sans forcément « évoluer » dans le sens de l'usage, soit on écoute les utilisateurs et on s'applique à répondre à leurs vœux. C'est la deuxième option que Kawasaki a choisi de suivre pour peaufiner son vaisseau amiral. Bien vu.

Confort et sécurité. Au terme d'un long périple à son guidon il y a deux ans (MM n° 240), pour nous comme pour les premiers clients – après une enquête réseau –, deux points principaux se devaient d'évoluer : le confort du pilote (dont la protection, aspect essentiel sur ce type de machine) et la sécurité active. S'agissant du premier, la liste est longue : bulle plus haute et plus large, rétroviseurs rehaussés (qui font office de déflecteurs pour les mains), poignées chauffantes de série et, enfin, un meilleur contrôle de la chaleur du moteur (carénage plus ouvert, tôle anticalorique sur l'échappement). Question sécurité, la GTR est désormais pourvue d'un antipatinage et d'un freinage couplé à deux modes, une première ! (Lire encadré ci-contre). Et pour être dans l'air (pur ?) du temps, la machine propose un mode moteur « éco » à la demande du pilote, qui permet une économie de carburant comprise

entre 8 et 10 % selon Kawasaki. Esthétiquement, la nouvelle ne renvoie pas l'ancienne sur les étagères de l'histoire, mais ces changements allègent sa ligne. Les flancs plus ouverts cassent le côté massif du carénage, la bulle plus haute et les rétros rehaussés équilibrent l'avant de la machine et l'embout d'échappement plus court réduit l'effet « bazooka » de ce dernier. Évidemment, sur le papier, toutes ces modif' vont dans le bon sens, mais qu'en est-il en vrai ? Deux jours sur les routes de Toscane (Italie) dans des conditions difficiles (des seaux de flotte !) ont mis la GTR (et votre serviteur, regardez la vidéo sur motomag.com) à rude épreuve...

Agile malgré tout. Si la ligne s'est allégée, le poids, lui, n'en a pas fait de même... Une GT reste une moto lourde, qu'il faut manier avec circonspection lors des manœuvres à l'arrêt – une chute d'un confrère espagnol devant l'hôtel nous l'a rappelé... Pourtant, une fois lancée au beau milieu de la circulation florentine, la grosse GTR ne pose pas de problèmes d'équilibre particuliers. Moteur souple, transmission discrète, il n'y a que le gabarit (en largeur, surtout avec les valises) qui demande de l'attention. Mais la Kawa gagne malgré tout le match « moto » ●●●

Une première : un freinage couplé en mode standard ou mode sport

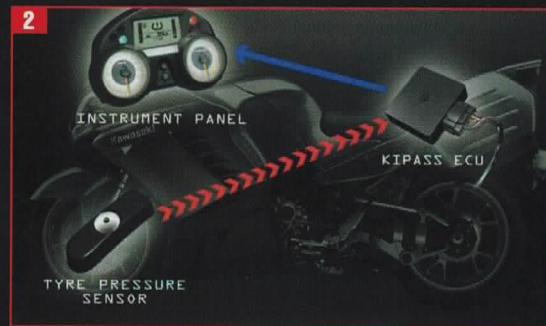
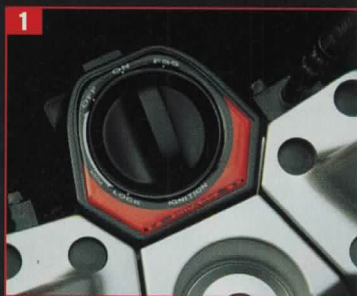


Les ouvertures dans les flancs de carénage allègent la silhouette de la moto, tout en améliorant l'évacuation des calories. Pour le reste, la ligne reste très proche du précédent modèle, un point qui limitera la ringardisation de l'ancien millésime. À Moto Mag, on apprécie la démarche...

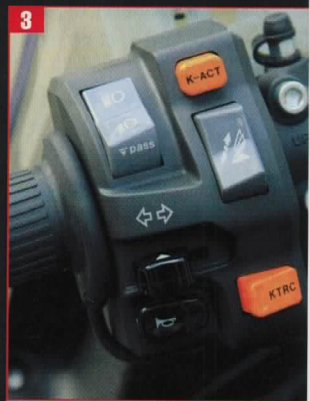
DES « K » D'ÉCOLE

Kipass, KTRC, K-ACT, K-ABS, mode « eco », TPMS, VT... Ces acronymes désignent les équipements électroniques de cette GTR 1400, porte-étendard de la flotte Kawasaki.

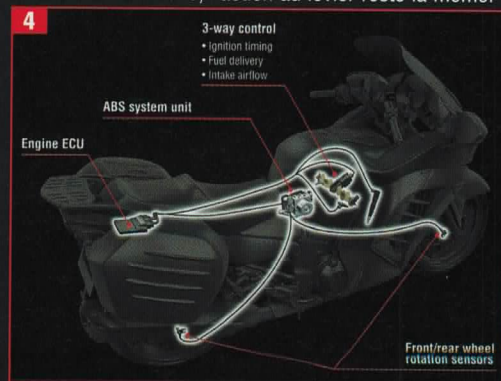
Certains dotaient déjà l'ancienne GTR, comme le KIPASS (photo 1), une clé électronique qui met le contact quand vous vous approchez de votre moto, l'indicateur de pression des pneus (photo 2) et le VVT (diagramme de distribution variable).



Mais ce nouvel opus apporte d'autres perfectionnements, comme le KTRC, un antipatinage dernier cri au fonctionnement aussi doux que performant (photo 3). Dans ce dessein, et contrairement à la concurrence, qui joue sur deux paramètres (allumage et injection), le système Kawasaki y ajoute la gestion des papillons primaires. Ce troisième paramètre est pour beaucoup dans la gestion souple de l'antipatinage.



Autre première sur une moto de série, le freinage couplé à deux modes (photo 4) : un mode standard et un mode un peu plus sport. Dans le premier cas, la course morte de la pédale au pied est « normale » ; dans le second, elle est réduite pour attaquer le freinage de manière plus dynamique. Au roulage, cette différence est tangible et efficace. En revanche, l'action au levier reste la même.



Dernière mignardise, un mode d'assistance d'économie de carburant (lire article), qui induit un changement de la cartographie moteur, mais seulement si vous jouez le jeu : jamais plus de 6000 tours et moins de 30 % d'ouverture des gaz, un indicateur au tableau de bord vous aidant à garder la bonne attitude. Bienvenue dans le XXI^e siècle !



RODAGE **Kawasaki GTR 1400**



Identique d'aspect au précédent modèle, le tableau de bord propose toutes les infos utiles (jauge, température moteur, conso moyenne et instantanée, pression des pneus, rapport engagé, trips et heure). S'y ajoutent, en 2010, la température extérieure, les voyants d'antipatinage, des modes « éco » et de freinage intégral. Lecture du manuel d'utilisateur indispensable !



Voici la transmission par arbre la plus agréable et discrète de la production motocycliste. Aucun à-coup, pas de vibrations et un silence de fonctionnement digne d'une machine à laver allemande. À ce jour, aucune autre marque n'atteint ce niveau. À essayer de toute urgence !



Le vide-poches (à verrouillage synchronisé avec la mise sous tension) est passé du réservoir au flanc gauche du carénage. Pas grave en soit, mais il a perdu un peu de sa contenance... Notez le rhéostat de commande des poignées chauffantes, facile d'accès quand on roule.



En position haute, la bulle est un véritable rempart : elle ne vibre pas (elle est épaisse) et ne génère pas de remous, sinon une petite dépression qui vous pousse un peu dans le dos sans pour autant devenir gênante. Elle est réglable en 4 positions à mémoire présélectionnable par le pilote. La grande classe...

●●● contre Italiens distraits et volubiles au volant », et ce n'est pas une mince victoire...

Sportivo-GT. En sortie d'agglomération, l'horizon s'éclaircit, l'occasion de taper un peu dans ce gros moteur... et de voir que le principal reproche (le manque de coffre sous les 4 000 tours) n'a fait l'objet d'aucune attention de la part des ingénieurs. Le Système VVT (distribution variable), censé apporter couple à bas régime, est toujours aussi inef-

Confort et protection parfaits, antipatinage docile, la 1400 devient une référence

ficient, dommage... Il faut donc jouer de la boîte de vitesses, au demeurant un modèle de douceur et de précision, pour ne pas rester scotché en sortie de virage. En revanche, les 155 ch (en version libre...) sonnent la charge à la moindre sollicitation, réveillant l'antipatinage (déconnectable au guidon) à tout bout de champ sur les routes grasses de Toscane, la faute aux oliviers qui bordent les routes. Il faut le noter, ce système baptisé « Kawasaki Traction Control » s'est non seulement montré d'une redoutable efficacité, mais aussi d'une souplesse d'action vraiment plaisante, dont une absence d'à-coups façon coupure d'allumage comme sur une BMW par exemple. Ce garde-fou électronique assimilé, on se plaît à solliciter un châssis qui ne fait pas son poids et qui autorise un pilotage au cordeau. Une Kawa reste une Kawa, me dis-je en frottant avec plaisir les repose-pieds sur les routes épargnées par les orages... Car la tenue de route de cette GTR s'apparente plus à celle d'une sportivo-GT (genre K 1300 GT), qu'à une GT routière (genre R 1200 RT). Du coup, on se pique au jeu, au point parfois de déborder d'enthousiasme... Heureusement, le freinage couplé (répondant au nom barbare de K-ACT...) ramène la brebis égarée dans le droit chemin... Une trajectoire qui se dérobe, une pression sur la pédale au pied, et la machine se replace aussitôt... Le freinage intégral devrait être OBLIGATOIRE !

Verdict. Bilan sur le chemin du retour, calé sur l'autoroute (140 km/h, 4 000 tours, 5,6 l de conso moyenne au tableau de bord). Profitant d'une protection et d'un confort maintenant parfaits, je ne peux que constater l'excellent travail des « verts ». Tous les points critiquables soulevés sur cette machine (voir MM n° 240 et 243) ont été corrigés : aujourd'hui, la GTR 1400

FICHE TECHNIQUE Données constructeur	
MOTEUR	
Type	4-cylindres en ligne refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (al. x cse)	1352 cm ³ (84 x 61 mm)
Puissance maxi	155 ch (106 ch) à 8 000 tr/min
Couple maxi	12,3 m.kg (121 N.m) à 4 500 tr/min
Alim./dépollution	injection Ø 40 mm/Euro 3
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par arbre et couple conique
PARTIE-CYCLE	
Frein Av (étrier à x pist.)	2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier à x pist.)	1 disque, Ø 270 mm (2 opp.)
Réservoir (réserve)	22 litres (4)
Poids à sec	280 kg (estimation)
PRATIQUE	
Coloris	gris magnésium, bleu nuit
Garantie	3 ans pièces et M.O., assistance
Prix	16 000 € (estimation)

→ POUR

- Concept désormais abouti
- Transmission exemplaire
- Rapport tarif/prestations

→ CONTRE

- Moteur creux à bas régime
- Coloris tristes et échappement disgracieux

s'annonce comme une nouvelle référence dans le cercle ouaté de la GT. Et si le prix n'est pas encore annoncé, nul doute qu'il sera placé et assorti d'une garantie de 3 ans pièces et main d'œuvre (bravo !). De quoi ébranler peut-être un certain impérialisme bavarois... ■

AXEL MELLERIN
PHOTOS DR