

MOTO

JOURNAL n° 202 LE JEUDI 4F

COMPARATIFS **2**



5
125^{CC}
ENDURO
A
MOTEUR
SACHS

SUPER CONCOURS

ERREURS
3 ET 4

16 Janvier 78 - Belgique 40 F; Suisse 3,50 F; Canada 0,20 \$; Espagne 50 Plus



LA NOUVELLE KAWASAKI 400 KZ
CONTRE LA HONDA 360 G

L'esthétique

Les goûts et les couleurs ça se discute. Suite à un sondage « Moto-Journal » portant sur 18 personnes la Kawa a été jugée la plus belle à 65,2%. Certains auraient bien vu les échappements de la Honda sur la Kawa.

La selle

Sur la Kawa elle est un peu plus longue que sur la Honda, un peu plus moelleuse aussi. Toutes deux ont un revêtement anti-dérapant. Toutes deux ferment à clé avec la même clé que celle de contact et un crochet est prévu pour accrocher un casque.

Le réservoir à essence

Le réservoir de la Honda contient seulement 11 l dont deux litres cinq de réserve. Celui de la Kawa est donné pour 14 l mais en fait il ne contient que 13 l. Sa réserve permet de faire encore 25 km à 100 km/h. Le bouchon d'ouverture du réservoir de la Kawa est plus pratique que celui de la Honda. On l'actionne avec un doigt alors que sur la Honda il faut se servir des deux mains. Aucun de ces bouchons ne ferme à clé. Les robinets, un seul par réservoir, sont faciles à actionner.

Le tableau de bord

Incontestablement celui de la Kawa est plus joli et plus complet (voir photo). La place de la clé de contact est plus logique sur le tableau de bord, comme sur la Kawa, que sous le réservoir pour la Honda. La nuit les tableaux de bord de ces deux machines sont bien éclairés.

La Clé de contact

Elle est mieux positionnée sur la Kawa que sur la Honda. Celle de la Kawa peut être introduite dans n'importe quel sens, comme cela on ne peut pas se tromper. La clé de contact de la Honda n'ouvre pas l'antivol ce qui n'est pas le cas sur la Kawa.

L'antivol

Sur la Kawa il est placé sous le T de fourche inférieur. La clé de contact qui l'actionne est néanmoins facile à introduire. La direction peut être indifféremment bloquée guidon à droite ou guidon à gauche. Dans l'ensemble l'antivol de la Kawa est fort bien fait, un des meilleurs que je connaisse. Pour la Honda c'est autre chose. La clé est différente de celle de contact.



La Kawa a une chaîne secondaire plus grosse que la Honda

Le guidon ne se bloque que dans un sens. La clé est très difficile à actionner. Cela agace et l'on finit par ne plus la mettre.

Le Rétroviseur

Ces deux machines ne sont livrées qu'avec un seul rétro à gauche. Le rétro de la Kawa reste parfaitement net jusqu'à 6.000 t/mn ensuite l'image se brouille complètement et il ne sert plus à rien. Sur la Honda c'est autre chose. Dès les bas régimes l'image se brouille et à partir de 6.000 t/mn on peut dire que la vision s'éclaircit sensiblement.

Les commodos

Une fois encore la Kawa marque des points. Ces commodos sont plus pratiques, mieux finis, plus complets. Sur la Kawa il y a un appel de phare, pas sur la Honda. L'inverseur code phare tombe juste sous le pouce gauche sur la Kawa. Sur la Honda il est un peu trop loin.

La poignée de gaz

La poignée de gaz de la Kawa est un modèle étalon. Elle est parfaitement douce et sa course est idéale (on peut la tourner d'un seul mouvement de la



et par temps sec on peut faire 1.000 km sans la retendre.

main). Une poignée bien faite est d'un rapport considérable pour l'agrément de conduite. Celle de Honda est plus dure à tourner et surtout sa course est trop longue, il faut s'y prendre à deux fois pour l'enrouler complètement. Au toucher la poignée de la Kawa est plus agréable que celle de la Honda.

La trousse à outils

Celle de la Honda est moins bien fournie que celle de la Kawa (voir photo). La qualité des outils est dans l'ensemble fort correct mais par contre les troussees en plastique sont trop petites et pas solides. Cela est valable

pour les deux motos. Autre chose. Les logements pour les troussees sont ridiculement petits et si l'on ne range pas très soigneusement les outils, on a un mal fou à introduire les troussees. Pas question non plus de rajouter des outils dans les troussees. Sur ce plan, les constructeurs japonais pourraient s'inspirer de ce que font les Allemands.

Les garde-boue

Que ce soit sur la Honda où sur la Kawa, le garde-boue avant protège bien le pilote. Par contre à l'arrière, sur la Kawa, la protection est bien

supérieure. Sur la Honda le garde-boue est trop étroit. Les carters de chaîne des deux motos protègent à peu près correctement.

Les béquilles

Les deux machines sont pourvues de deux béquilles chacune. Une latérale et une centrale. Elles ont toutes deux des poignées de tirage et le béquillage n'est pas plus difficile sur l'une que sur l'autre. Dans les virages lorsque l'on attaque très fort la béquille centrale de la Kawa s'use sur le bitume.

Mise en route du moteur

Il a fait très froid lors de cet essai et la Kawa a toujours mieux démarré que la Honda. La mise en température du moteur est plus rapide sur la Kawa. Sur les deux motos il est possible d'accélérer facilement le ralenti au moyen d'une grosse vis qui agit sur les deux carburateurs. Les antiparasites qui équipent les deux machines ne sont pas très étanches à l'eau. Un conseil, si un cylindre ne donne plus à cause d'un antiparasitage défectueux arrachez avec une pince la partie en métal et ça doit repartir. Sachez alors que vous n'êtes plus antiparasites.

Bruit moteur

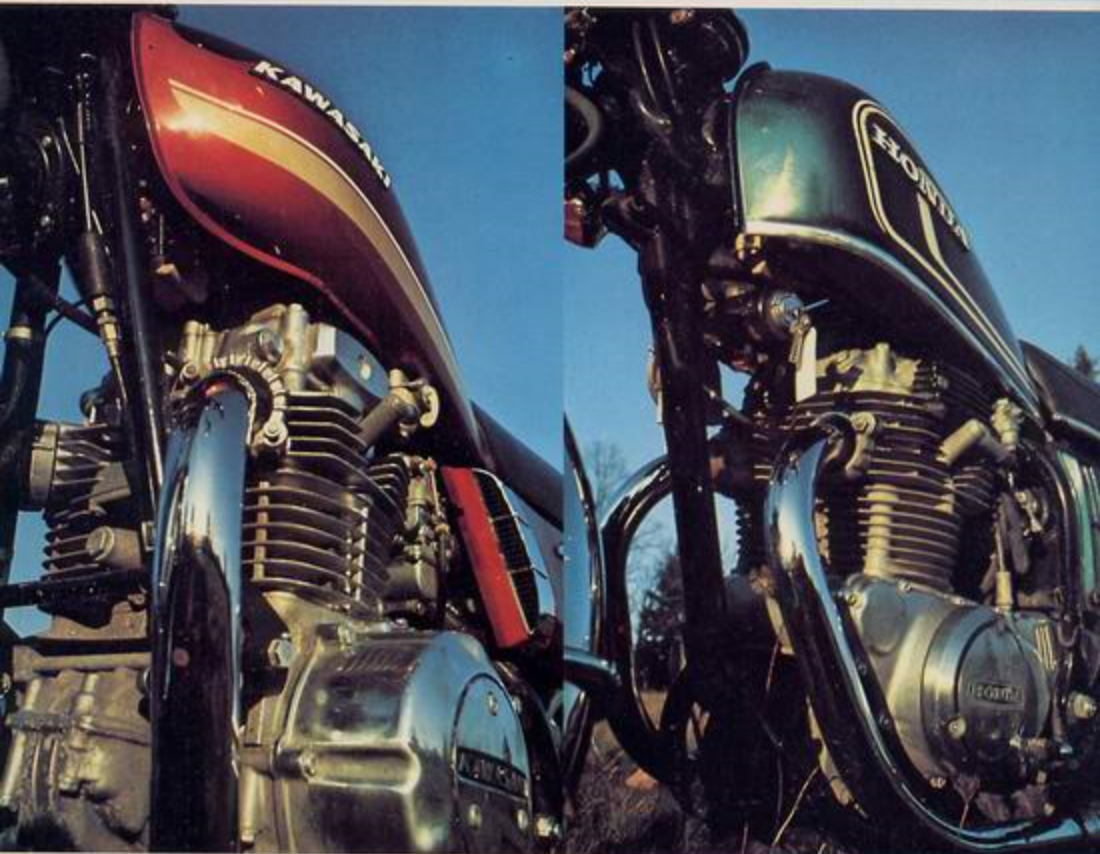
Là c'est affaire de goût. Pour mon compte je préfère le bruit de la Kawa plus net, plus franc, qui ressemble à celui d'une anglaise. J'aime moins le son de la Honda avec son frotti frotta de chaîne. Ces deux machines sont peut bruyantes pour ne pas dire silencieuses.

Position de conduite

Sur la Honda comme sur la Kawa on se sent tout de suite à l'aise. La position de conduite est tout à fait relax et les commandes tombent au poil sous les pieds et sous les mains. Personnellement je préfère le guidon de la Kawa plus haut et plus étroit. La hauteur de selle est semblable et permet pour un pilote de taille moyenne de poser les pieds à terre à l'arrêt.

Première prise de contact

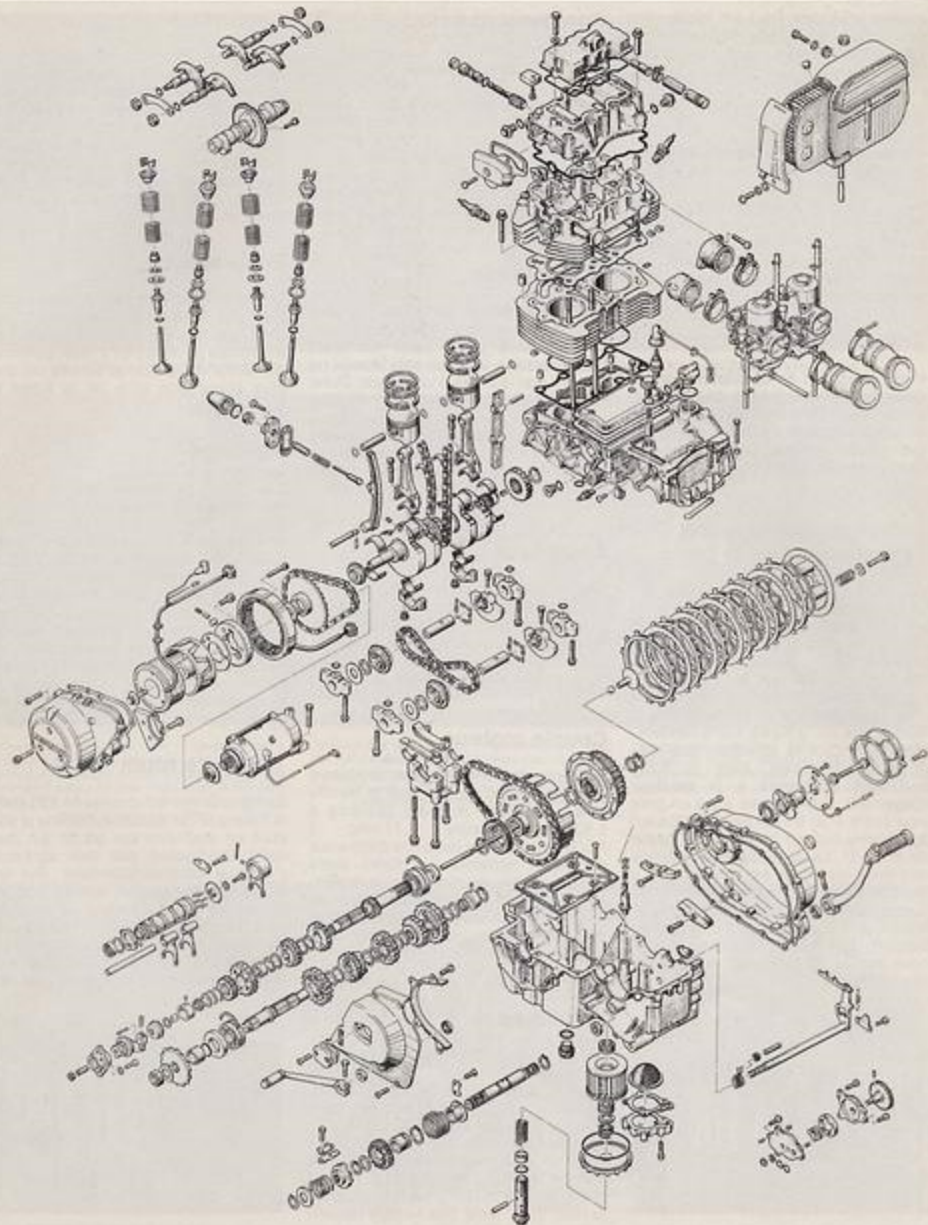
C'est important une première prise de contact. Avec une moto comme avec un être humain on sent tout de suite si ça accroche ou pas. Avec la Honda et la Kawa ça a tout de suite accroché. On a l'impression de piloter ces motos



L'excroissance sur le devant du moteur de la Kawa cache une des masselottes du système anti-vibration.



La nuit, le tableau de bord de la Kawa a tout du sapin de Noël.



Le système anti-vibration, sous l'embellage, est identique à celui des 750 Yamaha

K2 410

depuis toujours. Tout est facile, rien ne choque, on est immédiatement en confiance... et tout ceci est un important argument de sécurité.

Embrayage

L'embrayage de la Honda est plus doux que celui de la Kawa, ultra-doux pour tout dire. L'hiver lorsque vous roulez avec des manchons, la pression du vent sur le manchon pousse le levier jusqu'à le faire débrayer. Ceci peut se produire au-dessus de 120 km/h. Les deux embrayages sont parfaitement progressifs.

Transmission

Il est choquant de constater que ces deux machines réputées douces aient des à-coups de transmission. Pas très violents mais tout de même désagréables. Ces à-coups se ressentent à basse vitesse lorsque l'on roule en ville.

Sélection des rapports et étagement de la boîte

La course du sélecteur de la Kawa est un poil plus court que celle de la Honda. Le sélecteur de la Honda est plus doux à manipuler mais l'enclenchement des vitesses est moins précis, ça accroche parfois. On trouve plus facilement le point mort sur la Honda que sur la Kawa. Dans l'ensemble j'ai préféré la sélection des rapports de la Kawa. Avec sa boîte 6 vitesses la Honda a le meilleur étagement. Sur la Kawa il y a un gros trou entre 4^e et 5^e. On perd 1.000 t/mn au régime moteur lorsque l'on passe de 4^e en 5^e. La démultiplication finale des deux machines est trop longue. Il faudrait être couché sur la moto et en combinaison de cuir pour espérer atteindre le régime maxi sur le dernier rapport. Les boîtes de vitesses des deux motos fonctionnent sans bruit, sans « klonck ».



La trousse à outils de la Kawa est mieux fournie mais comme pour la Honda le logement de la trousse est exigü.

Agrément moteur

Montée en régime

Les montées en régime de la Kawa sont plus franches et plus rapides que celles de la Honda. Le Kawa me fait penser à un moteur d'anglais genre Triumph 500 cc. Ces deux machines n'en finissent pas de prendre des tours. Sur les intermédiaires ça grimpe allègrement dans la zone rouge.

Accélération

Ces deux motos ne sont pas des foudres de guerre. Elles accélèrent correct, sans plus. Dans les tests d'accélération la Kawa et la Honda ne se sont pas lâchées d'un pouce. Donc match nul. Ces moteurs ont des courbes de puissance assez plates, ça pousse régulièrement. Passé 6.000/mn les moteurs continuent à accélérer mais plutôt mollement. Une caractéristique de moteur « touriste ».

Souplesse

Sur ce plan les deux machines sont bien difficiles à départager. Ce sont vraiment des moteurs très souples qui reprennent sans protester à partir de 2.000 t/mn. En 5^e on peut rouler de 50 km/h à la vitesse maximum.

Couple moteur

Si l'on compare les chiffres, la Kawa a plus de couple moteur que la Honda et à un régime moindre (2,6 mkg à 8.500 t/mn contre 3,17 mkg à 7.500 t/mn). Sur le terrain la différence est aussi sensible. La Kawa avale mieux les dénivellations que la Honda, et en duo le moteur a encore du souffle. Donc avantage à la Kawa, mais bien minime pour être honnête.

Vibrations

Là l'avantage de la Kawa est beaucoup plus net. Le système anti-vibration du moteur de cette machine est vraiment efficace. Elles sont pratiquement nulles jusqu'à 6.000 t/mn, minimales jusqu'à 8.000 t/mn, et sensibles au-delà. Sur la Honda on sent des vibrations à tous les régimes. Elles vont en s'atténuant avec le régime moteur (la caractéristique d'un embiellage calé à 180°). La Honda vibre certes, mais dans des limites raisonnables.

Pour résumer l'agrément moteur, la Kawa est plus sympathique à conduire que la Honda.

Confort

La selle de la Honda est un peu plus dure que celle de la Kawa, le moteur vibre plus mais néanmoins la Honda est plus confortable que la Kawa, qui a vraiment deux amortisseurs arrière trop durs. Le passager surtout fera les frais de cette dureté d'amortisseurs. Les fourches avant sont tout à fait comparables. Elles travaillent admirablement.

Eclairage

Même diamètre de phare, même optique japonaise... l'éclairage est à peu près égal sur les deux machines. Les ampoules ne sont pas à iode, dommage. Celle de la Honda éclaire un peu plus blanc que celle de la Kawa et c'est mieux.

Freinage

Les freins à disque ont la même puissance et la même efficacité sur les deux motos, mais il faut plus tirer sur le levier de la Honda que sur celui de la Kawa pour arriver au même résultat. Les freins arrière de ces deux motos sont progressifs mais pas très puissants. Il faut dire aussi que l'équipement pneumatique d'origine (neus japonais) n'est pas génial. Avec de bons pneus le freinage avant et arrière s'améliorera encore. A noter que le frein moteur de la Kawa est légèrement supérieur à celui de la Honda.

Tenue de route

En ligne droite au-dessus de 120 km/h la Kawasaki se dandine, comme si elle était en équilibre sur un fil. En duo cette impression pas très agréable s'atténue considérablement. Sur les stries d'autoroute et autres bandes jaunes, la Kawa dandine de plus en plus. Là c'est franchement désagréable. Avec le temps on s'habitue mais ce n'est pas une raison. Ces dandinements peuvent s'expliquer par un



La trousse à outils de la Honda contient le strict minimum.



Dans cette série vue de face et de derrière vous noterez que la Honda a les repose-pieds passager plus haut perchés que la Kawa. Sous le Mt de fourche inférieure de la Kawa, l'antivol.



Commodo gauche de la Kawa: Turn = clignotants; Horn = avertisseur; Pass = appel de phare. Si vous appuyez sur Horn et klaxone et si vous poussez vers Pass la phare s'allume. On peut simultanément appuyer et pousser histoire de bien se faire voir et entendre. Lights = lumières; H = plein phare et Lo = code. Ce curseur tombe bien sous le pouce.

Tableau de bord de la Kawa: Turn = clignotants; Neutral = point mort; Oil = pression d'huile. Dans le compte-tours: High beam = témoin de plein phare. Stop lamp s'allume en rouge chaque fois que vous freinez aussi bien de l'avant que de l'arrière. Cette lampe permet de vérifier si la lampe du stop fonctionne.

Commodo droit de la Kawa: Start = bouton du démarreur électrique; ON, PO, OFF = sélection des lumières, veilleuse et code phare. Normalement avec l'obligation de rouler en code vous pouvez toujours laisser le curseur sur ON. Enfin sur le commodo le bouton coupe-contact.



Commodo gauche de la Honda: Turn = clignotants; Horn = avertisseur; Lights = lumières; H = plein phare et Lo = code. Ce bouton est un peu loin du pouce et il manque un appel de phare.

Le tableau de bord de la Honda est un peu tristouillet par rapport à celui de la Kawa.

Commodo droit de la Honda: Start = bouton du démarreur électrique. L'autre bouton qui glisse sous les lettres P.H sélectionne les veilleuses et les lumières. Le bouton du dessous du commodo est un coupe-contact.

mauvais accord de suspensions et des pneumatiques inadaptés. Dans les grandes courbes le dandinement est toujours là. Dans les virages pris à moins de 120 km/h il disparaît et la tenue de route peut être jugée correcte. La Honda est plus stable en ligne droite mais dans les courbes, les suspensions trop molles qui n'amortissent pas occasionnent des louvolements. Dans les petits virages elle se balance même d'avant en arrière comme une 2 CV. Voyez chacune de ces motos à sa tare et la tenue de route de la Kawa comme celle de la Honda peuvent être taxées de médiocres. On veut bien que ce soient des motos au caractère « paisible » mais ce n'est pas une raison pour les affubler de tenue de route pareille.

Maniabilité

Ce sont toutes deux des motos extrêmement maniables, faites pour virer dans les coins de rue. Impossible de dire si l'une est plus maniable que l'autre. Cette maniabilité est obtenue grâce à un angle de chasse de la fourche réduit. Le revers de la médaille pourrait être que ces motos soient sensibles au guidonnage. Ce n'est pas le cas. Toutefois en duo, la Honda n'est pas exempte de guidonnage et la Kawa engage de la roue avant dans les petits coins.

Garde au sol

Avec ses pots relevés la Honda a plus de garde au sol que la Kawa. Mais pour que cette dernière touche la béquille centrale il faut déjà bien attaquer.

Agrément de conduite en ville

Ce sont de grosses motos de ville, agréables parce que maniables et souples. Dans ces conditions d'utilisation elles sont difficiles à départager. En ville on tourne souvent la poignée de gaz et on freine souvent et pour cela déjà je préfère la Kawasaki.

Agrément de conduite sur route

Pour la Honda, son confort, contre un moteur moins agréable et une autonomie plus réduite. Là encore je préfère la Kawa.

Consommation

Pour des motos dites économiques la consommation est plutôt élevée. Ces deux machines ont rigoureusement

englouti le même nombre de litres de carburant. En roulant à fond sur l'autoroute, soit à 130 km/h, nous avons consommé sur la Honda comme sur la Kawa 8,2 l. Sur route nationale en respectant la limitation de vitesse on fait ses 6 l au 100 ce qui est quand même beaucoup par rapport à une 900 cc B.M.W. qui ne dépasse pas 5,5 l. Le super est préconisé pour ces deux motos.

Performances

Nous vous l'avons déjà dit ce ne sont pas « des avions ». En position assis avec un pilote gros comme un bibendum dans sa tenue d'hiver la Kawa comme la Honda ne dépassent pas le 130 km/h. La Honda est alors à 7.200 t/mn en 6^e et la Kawa 7.500 t/mn en 5^e. En position couchée on grignote des tours pour atteindre un petit 150 km/h. Les temps d'accélération sont aussi comparables sur les deux motos. Le 400 m D.A. est couvert en 15 s. et le 1.000 m en 32 secondes.

COMPARATIF TECHNIQUE

Le cadre

Le cadre de la Honda est un simple berceau dédoublé sous le moteur. L'épine dorsale est une poutre en tôle emboutie. Le cadre de la Kawa est plus lourdement construit. Il s'agit d'un double berceau, avec renfort sur le devant du moteur. L'épine dorsale se compose d'une poutre toute simple. Ces deux types de cadre sont très classiques et suffisamment rigides. Ils ne sont pas responsables de la mauvaise tenue de route, due aux suspensions.

Les suspensions

Les fourches avant sont toutes deux des télescopiques à double effet. Celle de la Honda a une course de 114,5 mm tandis que celle de la Kawa débat sur 135 mm. Les amortisseurs arrière réglables en dureté ont des défauts bien marqués. Ceux de la Kawa ont des ressorts trop durs (même en position souple) et ceux de la Honda ont des ressorts bien mous mais les amortisseurs par eux-mêmes ne font pas leur travail. Les suspensions arrière de la Honda ont un débattement de 77,6 mm et celles de la Kawa de 80 mm. Il est certain que sur la Kawa les ressorts trop durs limitent le débattement des suspensions.



Le frein avant de la Honda freine aussi bien que celui de la Kawa mais il faut tirer plus fort sur le levier.



Gros plan sur les carburateurs. Sous les tuyaux du carburateur de la Honda la grosse vis de ralenti. Pour la Kawa cette vis est sur l'autre carburateur.



Sous la selle de la Kawa, le logement exige de la trousse à outils... et une pochette hermétique qui peut contenir papier et manuel d'entretien.



Sur le carter droit de la Kawa on voyait d'huile moteur. Il faut mettre la moto sur la béquille centrale pour juger du bon niveau. C'est plus pratique que de dévisser une jauge.

Les freins

Les freins à disque des deux motos sont à simple piston. Si le frein de la Honda est un peu plus dur à actionner c'est une question de mauvais rapport entre le piston de la poignée et celui de la pince. Les disques sont en acier. Les freins arrière sont à tambour simple came et d'un diamètre de 180 mm. De l'extérieur il est possible de juger de l'usure des garnitures.

Allumage

Ces motos ont le même type d'allumage à batterie bobine. Les batteries sont des 12 V-12 AH. Ces allumages sont assez puissants pour alimenter les démarreurs électriques et permettre de rouler en code de jour.

Carburateurs

Ce sont des carburateurs Keihin de 36 mm de diamètre et à dépression. Sur la Kawa la levée du carbu se fait au moyen d'une cloche tandis que sur la Honda on trouve une membrane. Sinon ces carburateurs sont sensiblement identiques. A noter une vis unique pour le réglage du ralenti. Cela permet de tenir le moteur accéléré le temps qu'il soit monté en température.

Embiellage

L'embiellage de la Honda est calé à 180°. Lorsqu'un piston est en bas l'autre est en haut. Les biellets tournent sur roulements aiguille et l'embiellage repose sur quatre roulements. L'embiellage de la Kawa repose sur quatre paliers recouverts de coussinets. Les biellets sont à chapeau avec aussi des coussinets lisses. Tout cela est une technique de grosse cylindrée ou disons automobile. L'embiellage de la Kawa est calé à 360° comme sur une anglaise, les deux pistons montent et descendent ensemble. La technique de l'embiellage de la Kawa présente l'avantage de réduire les bruits mécaniques. C'est à peu près tout.

La distribution

Ce sont toutes deux des motos à simple arbre à came en tête. L'A.C.T. est entraîné par une chaîne pourvue d'un tendeur et tourne directement dans l'aluminium de la culasse. Les portées sont abondamment graissées ce qui remplace avantageusement les roulements... si vous prenez soin de bien vérifier votre niveau d'huile.

Le système anti-vibrations de la Kawa

Il s'agit tout simplement de deux petits contrepoids supplémentaires équidistants du centre de l'embiellage et qui tournent dans le sens opposé à celui de l'embiellage. Ces masselotes pourvues d'amortisseurs de transmission sont entraînées par une chaîne complétée d'un guide-chaîne. Ce système antivibrations n'est pas nouveau dans la technique moto ; il est identique à celui qui équipe la TX 750 Yamaha.

Une tenue presque idéale (mais très chère) pour rouler l'hiver

Ce comparatif Honda-Kawa s'est déroulé sur plus de 1.000 km, au cœur de l'hiver. Juste ce qu'il fallait pour tester un équipement bien chaud mais, hélas ! bien cher aussi. Si, comme moi, vous vous tapez 10.000 km de grandes routes tous les hivers, alors là, l'investissement vaut le coup. La tenue idéale doit être chaude mais sans pour autant vous transformer en un monstre pataud, lourd et malhabile. Une grande liberté de mouvements est indispensable pour une bonne sécurité. Commentons par les dessous. Des chaussettes de soie (30 F), un collant de soie (160 F), un col roulé en cachemire (250 F). Là-dessus, une combinaison en cuir (800 F) et une paire de grosses chaussettes (20 F). Si la combinaison est assez ample mettez un autre pull par-dessus le cachemire. On continue. Une veste en vrai duvet spécialement faite pour la haute montagne (380 F), un pantalon qui va avec la veste (280 F). Le vrai duvet, seul, vous tiendra chaud. Et on repart. Une paire de gants en soie (25 F), une paire de gants en cuir doublés soie (120 F), il faut que les doigts soient bien libres et le cuir souple. Une paire de bottes de cross (400 F), ce n'est pas l'idéal mais c'est ce qui se fait de mieux. La suite. Une combinaison étanche (250 F). Pour la tête, une casquette de soie (35 F) et un bon casque intégral (420 F). Dernier truc, une paire de manchons pour les guidons. S'ils sont fourrés c'est mieux et vous pouvez obstruer les fuites avec des bouts de mousse. Zinzin, lui, avait fourré ses manchons avec de grosses poignées de paille.

Tout ces prix sont approximatifs. Les tenues en soie et en duvet peuvent se trouver au Vieux Campeur : 48, rue des Ecoles, 75005 Paris.

Les pistons

Les pistons des deux motos ont tous trois segments. Les pistons de la Kawa ont une calotte doucement arrondie tandis que ceux de la Honda ont un profil plus tourmenté qui permet le « squish effect ». La forme du piston fait que le mélange gazeux est canalisé en force vers le centre de la chambre de combustion. Cette caractéristique permet une meilleure combustion.

Transmission primaire

La transmission primaire de la Honda se fait par pignons à taille droite. Celle de la Kawa fait appel à une chaîne très particulière. La chaîne HY-VO, c'est son nom, n'a pas de maillons (voyez sa forme sur le croquis de l'éclaté). Cette chaîne révolutionnaire, qui équipe déjà les transmissions primaires des quatre pattes Honda, n'a pas besoin d'être retenue, elle est incassable et fonctionne plus silencieusement qu'une transmission par pignons. Alors, direz-vous, pourquoi pas cette chaîne miracle pour la transmission secondaire ? Voilà, elle a besoin d'être abondamment graissée et ne supporte pas les distorsions latérales.

Embrayages

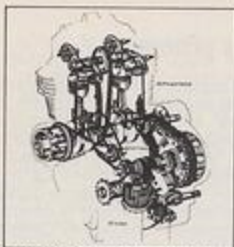
L'embrayage de la Kawa comporte 6 disques de friction et 5 disques acier. Les 4 ressorts de la cloche d'embrayage sont épaulés dans leur travail par 6 ressorts annulaires logés contre les disques acier. D'autre part, la cloche d'embrayage comporte 6 amortisseurs de transmission. L'embrayage de la Honda à 8 disques à friction et 7 en acier... et pas d'amortisseur de transmission.

Boîtes de vitesses

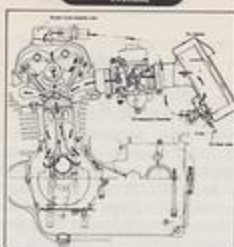
Dans leur construction les boîtes de vitesses de ces deux machines sont tout à fait semblables. On trouve sur les deux arbres de boîte des roulements à billes et à aiguille. Le système de sélection est aussi semblable (barillet et fourchettes). Seule différence, la Honda a un rapport de plus que la Kawa.

Graissage

Les deux motos ont des pompes trochoidales. Sur la Honda la pompe est entraînée par une cascade de pignons à partir du bout de l'embiellage côté droit. Sur la Kawa la pompe est entraînée par un arbre de la boîte.



Le schéma de lubrification sur la Kawa, côté du filtre à huile, la pompe à huile.



Avec son système de recyclage des gaz, Kawasaki assure réduire de 40% les émissions d'hydrocarbures.



Le schéma de lubrification de la Honda.

| Prix pièces détachées | Kawasaki | Honda |
|---------------------------|----------|---------|
| Fourche complète | 2.088 F | 893 F |
| Clignotant (un) | 80 F | 45 F |
| Lévier frein | 26 F | 21 F |
| Réservoir | 576 F | 380 F |
| Feu rouge (caboçon) | 12 F | 26 F |
| Garde-boue AV | 183 F | 170 F |
| Piston | 91 F | 156 F |
| Embiellage | 2.240 F | 1.316 F |
| Jeux disques embr. | 164 F | 219 F |
| Chaîne secondaire | 248 F | 170 F |



Ce qu'il reste d'une Honda CB300 après le dernier entretien à la bome de l'IRA.

FICHES TECHNIQUES

| | KAWASAKI | HONDA |
|------------------------|---|--|
| Moteur | 2 cyl. 4 t. un ACT | 2 cyl. 4 t. un ACT |
| Alésage/course | 64 x 62 | 67 x 50,6 |
| Cylindrée | 398 cc | 356 cc |
| Puissance | 35 ch à 8.500 t/min | 31 ch à 9.000 t/min |
| Couple | 3,17 kgm à 7.500 t/min | 2,6 kgm à 8.500 t/min |
| Compression | 9 : 1 | 9,3 : 1 |
| Embrayage | Multidisque ds bain huile | multidisque ds bain huile |
| B.V. | 5 rapports | 6 rapports |
| Etagement | 1 ^{re} : 2,571 - 2 ^e : 1,684 3 ^e : 1,273 - 4 ^e : 1,040 5 ^e : 0,889 | 1 ^{re} : 2,500 - 2 ^e : 1,750 3 ^e : 1,375 - 4 ^e : 1,111 5 ^e : 0,965 - 6 ^e : 0,866 |
| Transmission prim. | par chaîne | par pignon |
| Allumage | batterie - bobine | batterie - bobine |
| Cadre | double berceau | simple berceau |
| Suspensions | AV télescopique, AR oscillante | AV télescopique, AR oscillante |
| Freins | AV disque, AR tambour | AV disque, AR tambour |
| Roues | 3,25 x 18 AV, 3,50 x 18 AR | 300 x 18 AV, 350 x 18 AR |
| Réservoir | 13 l | 11 l |
| Poids avec huile seul. | 176 kg | 165 kg |
| Dimensions | L. 2.070 mm l. 800 mm h. 1.090 mm | L. 2.040 mm l. 820 mm h. 1.115 mm |
| Prix | 9.946,66 TTC | 8.793 TTC |
| Importateurs | Sté S.I.D.E.M.M. 12-14, rue de l'Eglise 75015 Paris Tél. 578-01-02 | Honda France 20, rue Pierre-Curie 93 Bagnolet Tél. 287-49-29 |

La Honda a un filtre principal centrifugeur. Celui de la Kawa est à cartouches interchangeable. La Kawa a une pression d'huile standard de 4 kg/cm à 4.000 t/min. La construction de l'embiellage de la Honda ne nécessite pas une pression aussi forte.

Techniquement, dans l'ensemble, la Kawasaki est plus évoluée que la Honda dont le moteur a été créé voici dix ans. Il ressort de ce comparatif que la Honda est dépassée un peu sur tous les plans mais au moment du choix il faudra aussi tenir compte avec le service après-vente qui est particulièrement au point chez Honda.

Honda

J'ai aimé :

La souplesse moteur
Le confort
La maniabilité.

J'ai pas aimé :

La tenue de route
La finition et l'aménagement par rapport à la Kawa
Les vibrations.

Kawasaki

J'ai aimé :

La poignée de gaz
L'absence de vibrations
La souplesse moteur

J'ai pas aimé :

La tenue de route
Les amortisseurs arrière.