

La charge de la moto légère

par Alain Gillot, en collaboration avec Eric Maurice, Bruno Fischer et Didier Ganneau.
Photos Christian Lacombe.

Depuis la veille nous avons la 400 Kawa quatre cylindres et la Honda N, la Suzuki venait d'arriver sans déchaîner les foules. Mais quand j'ai franchi le porche avec la 350 Yamaha RDLC, ils sont tous sortis de leurs bureaux. Bubu voulait à tout prix kicker, Ganneau essayer une roue arrière, et Boulmé faire un petit tour, rien qu'un petit tour. Les autres bavaient aux fenêtres, enchaînés à leurs machines. C'était Noël en plein mois de mai. Un beau jouet dans la cour. Alors ? m'ont-ils tous dit, l'œil glauque. Fantastique ! ai-je lâché, pour trois virages pris au ralenti entre l'importateur et le canard.

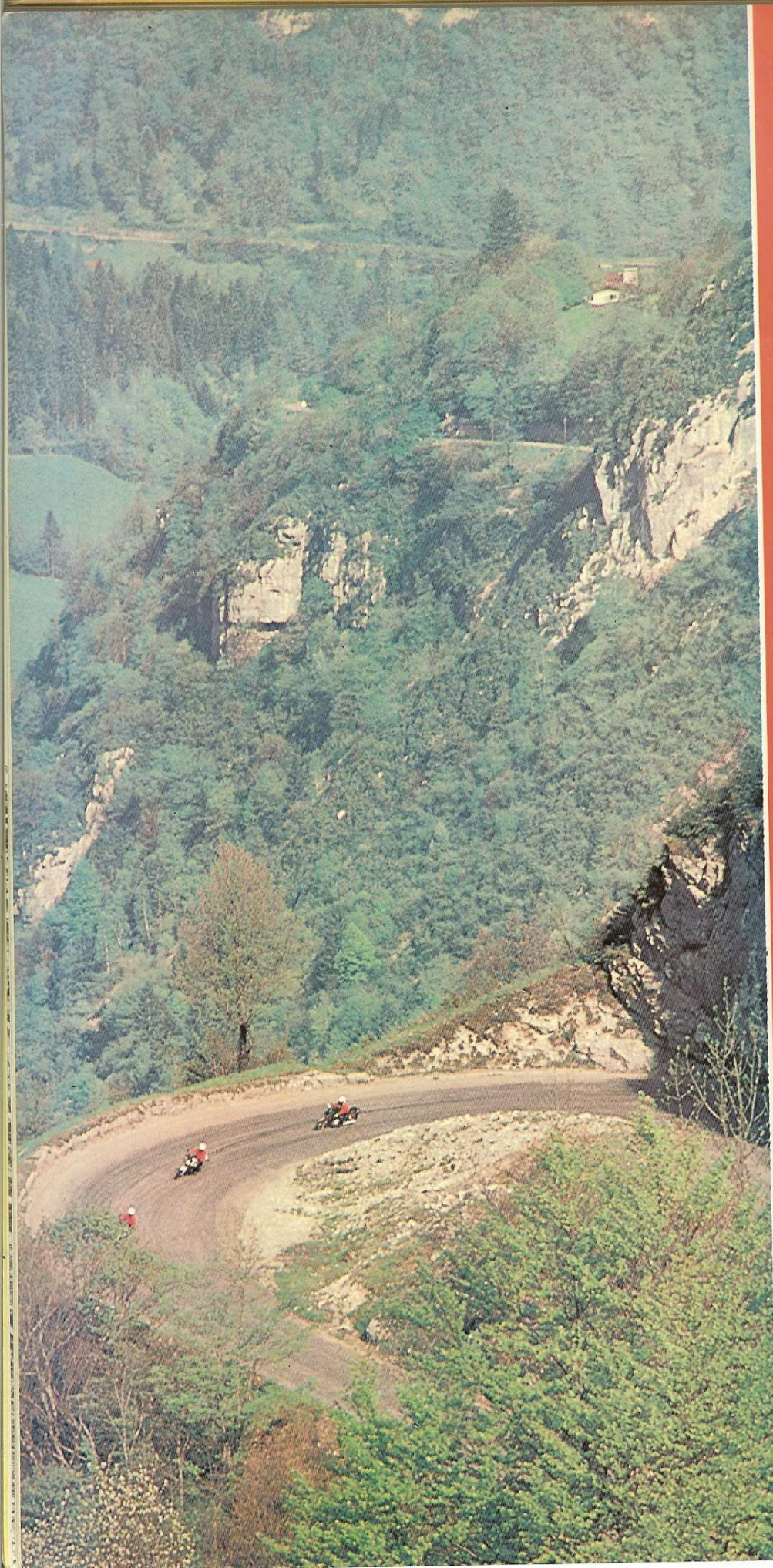
De toute façon, comme les autres, je ne me rends plus compte de rien, je suis sous le charme. Voilà bien pourquoi, au moment où le mythe RDLC prend son essor et où les carnets de commande des concessionnaires se remplissent, nous avons voulu partir sur la route avec ce qui se faisait de mieux pour contrer, troubler la LC. La nouvelle Suzuki, la nouvelle Kawa, la Honda N, parce qu'elle était jusqu'à ce jour la 400 routière de référence. Demain, nous saurons si nous avons rêvé, si la LC enterre tout ce qui bouge et remet nos désirs à l'heure, ou bien si ce n'est qu'un beau jouet monté en pub à la sauce compétition.

Journal d'une folie

Jeudi soir, Les Rousses. Avant de descendre pour le repas, je relis cette petite intro que j'avais griffonnée au départ de Paris et je souris. J'ai l'impression que nous avons trouvé la réponse. Aujourd'hui nous avons traversé les Vosges et rejoint le Jura par un des itinéraires les plus somptueux de France. Sur ces routes au revêtement très propre, mais au dessin méchant, nous avons retrouvé le rythme spécifique aux 400. Un rythme terriblement rapide. La 1100 que nous avons emmenée en référence « grosse moto » suit quand la science de Lacombe s'en occupe, et sinon décroche. Les souvenirs se bousculent dans ma tête. Je revois Ganneau sur la Honda suivre Momo en Yamaha dans la descente en grande courbe vers Gérardmer.

Effacé derrière le guidon de la Kawa je les ai regardés faire. La Honda saucissonnait au maximum, surtout à l'entrée des courbes,

L'impressionnante descente vers Saint-Claude avec la série d'épingles révélatrices. Le freinage de la Yamaha fait merveille mais par contre il est délicat de trouver le bon régime de passage entre une première qui fait hurler le moteur et une seconde qui le fait ratatouiller. C'est là que le couple des Honda et Suzuki joue.



La Honda reine de l'essai des 400 du printemps 79 (avec la 425 Suzuki quand même) a vieilli. C'est que les constructeurs ne chôment pas. Ils ont compris qu'on exigeait maintenant d'une moyenne cylindrée des qualités de confort que la prochaine génération Honda aura sans doute.

comme le confirmera Didier. Momo n'avait pas ces problèmes. Il jouait au chat et à la souris sans tirer de la 350 plus que la puissance nécessaire pour rester à la hauteur du twin Honda. La différence dans les courbes était scandaleuse. La LC s'inscrivait avec une facilité et une propreté déconcertante. L'apport du cantilever n'est pas une frime technique. Rien qu'à regarder travailler le bras de l'arrière on comprenait. Où la Honda se tortillait, la Yamaha passait sur son rail, le senti avalant tout ce qui dépasse comme imperfections et méchancetés du terrain.

La garde au sol et la précision de la direction faisaient le reste. Momo s'amusait à viser au millimètre le point de corde quand Didier balayait sa trajectoire au pifomètre. Prenant au fur et à mesure la 350 nous avons tous été émerveillés par cette facilité, à se poser sur la trajectoire, cette précision, qu'on ne trouve, il faut bien y faire référence, que sur des purs sangs de course.

La tenue de route de la 400 Kawasaki est tout simplement parfaite. Tout juste une petite lourdeur dans les pif-paf rapides mais quelle merveille si elle n'était pas sous motorisée.

Pendant toute cette descente rapide sur le Lac, la Kawa me laissait le temps de penser. C'est un compliment. Des trois quatre temps présents, elle a d'assez loin la partie cycle la plus homogène, en plus, super bien réglée.

A l'attaque la 350 Yamaha RDLC vieillit tout ce qui existe. Elle freine, angle, s'éjecte des courbes avec une efficacité qu'on ne connaît que sur une machine de course. Yamaha, en pleine morosité et climat de restriction prend le pari de la passion. C'est courageux mais aussi... très malin.

Elle accuse une certaine inertie dans les pif paf (200 kilos quand même, la petite), mais une fois sur l'angle, c'est la très grande sécurité, limitée seulement à gauche par la béquille centrale. Le problème de cette moto, on le voyait déjà dans cette descente où elle gueulait dans les tours pour suivre, c'est le moteur. La 500 demandait déjà qu'on la cravache pour déménager, avec la 400 Kawa, il faut constamment battre les tours en neige et ne jamais perdre de vue la zone rouge de plus de 2000 tours pour marcher fort. C'est lassant et anti-mécanique. Derrière moi, à ce moment Bruno avait d'autres soucis avec la Suzuki. Le moteur ne prenait pas encore bien ses tours (à 500 kilomètres compteur on s'y attendait) mais plus gênant il constatait que la nouvelle Suzuki tanguait bizarrement en courbe, exactement comme les 900 Honda ancienne version sur lesquelles il fallait remonter la fourche avec des cales pour gommer ce mouvement de pioche. Bruno se morfondait, car jusque-là la Suzuki avait montré ses premières cartes. Une consommation à cent à l'heure qui ne dépassait pas 3 litres l alors que la Honda faisait 3,85, la Kawa 4,25 et la Yamaha 5,78 annonçant de riches heures à la pompe. La Suzuki avait aussi frappé fort en confort routier. Sur la nationale jusqu'à Langres nous avons eu tout le loisir d'étudier selles et

Il nous a fallu du temps pour trouver le bon compromis tenue de route sur la Suzuki qui, bien réglée s'avère redoutable par sa précision de conduite et le mordant de son twin.





Et Momo dans son effort, avec prise d'appui sur la centrale et jeté battu latéral. C'est difficile mais doté d'un très bon coefficient.

positions. Côté confort de suspensions elle dominait le meilleur compromis, moins saine que la Yam et la Kawa mais plus moelleuse de réaction, côté position elle s'affichait comme la plus grand tourisme, même si nous aimions fort la Yamaha qui permet de s'effacer parfaitement derrière le guidon. Une tenue de cap parfaite l'aurait mise devant la Yamaha avant le grand baston, et voilà qu'il fallait encore attendre des réglages, un moteur libéré.

Le piège de la Schlucht

Le deuxième souvenir fort que j'ai au moment de descendre pour manger, c'est la montée de la Schlucht à froid, ce matin. Ce truc c'était un piège, j'en suis sûr. Des courbes en enfilades qui soudain se referment pour épouser la montagne, des rails partout et des sapins en contrebas pour applaudir les acrobates, le tout en ombres et lumières du matin pour bien masquer l'adhérence. Ganneau, le technicien suicide, était parti devant avec la Suzuki de plus en plus libérée et je suivais avec la Yamaha. Je devais rester avec lui vu les qualités de la moto mais je suis resté dans mon action, et je l'ai laissé filer, m'appliquant à passer au cordeau, à freiner le moins possible, à accélérer juste ce qu'il faut. C'est fantastique ce que je me sentais tranquille, à 7000 tours, la petite Yamaha était hyper contrôlable et procurait l'excitation froide de placer sa roue exactement où on le veut. Cette moto était en train de m'apprendre à conduire. Soudain je suis entré dans un gauche rapide qui s'est refermé violemment sur la montagne. Avec n'importe quelle autre moto je me serais crispé, j'aurais relevé, freiné en catastrophe, découpé le virage à l'emporte pièce. Avec la Yamaha j'ai juste eu une petite chaleur sur les tempes et j'ai coupé progressivement sans rien modifier de ma ligne retouchant juste l'angle et la courbure de la trajectoire. Cette histoire m'a beaucoup impressionné. La vitesse de passage en courbe et l'angle possible est tellement élevé avec la Yam, que face au piège qui surgit on se sent armé pour réagir, pour garder les yeux ouverts et rester sur la route ; ça s'appelle la sécurité active, docteur.

La 350 LC dos au mur

C'est juste après, sur la route des crêtes que s'est déroulé un tournant important de l'essai. Nous avions insensiblement rendu la main. Le paysage nous imposait sa majesté, et la route serpentant au-dessus du gouffre une certaine prudence. On s'était tous mis à rouler à 5-6000 tours en sizième, et mine de rien on attendait la Yamaha en utilisation

balade. Côté moteur, rouler doucement avec elle est tout de suite apparu comme pas évident. Avec cette foutue barrière des 6000 tours, elle engorge ou elle s'arrache, mais le moelleux-milieu est absent. C'était particulièrement frappant en comparant avec les Twin Suzuki et Honda qui sont deux fameux enrôleurs et tracteurs. Pourtant, point de vue confort, elle s'en était bien sortie la Yam, enfin en solo, parce qu'en duo, c'est quand même sportif. En fait, balade-duo, seule la Suzuki est vraiment OK, confort et souplesse garantie. La Kawa serait pas mal mais le pilote est trop au boulot pour tirer le tout calmement avec ses quatre petits pistons ; quant à la Honda, si bien motorisée, elle a le coup de vieux en selle et amortisseurs. C'est comme ça qu'au pied du ballon d'Alsace, la Suzuki était soudain revenue tout près de la Yamaha.

La fièvre du jeudi après-midi

Tu descend manger ? hein ? je lève la tête... c'est Momo tout propre qui me sors de l'essai. Oui, oui j'arrive... Dans le couloir je revois le visage de Christian après son petit tour sur la Yamaha. Il avait quand même l'air drôlement content lui qui n'est pas du genre excité. Sur la montée et descente du fameux Ballon, il s'était amusé comme un petit fou à avaler les grandes courbes, les bosses sur l'angle, déboulant à fond sur les épingles qui lui sautaient à la gueule, deux doigts sur ce frein avant diabolique, tout simplement parfait. A vrai dire, le seul problème qu'il a rencontré, c'est le choix du rapport en épingle. En première c'est vraiment trop court, en seconde c'est sous 6000 et elle s'engorge, la petite bombe. En sortie par contre, il ne s'est pas ennuyé. Je voyais à chaque fois la Yam délester, non pas pour guider vicieusement, mais pour se tendre, en appui sur le cantilever, comme traversée par le coup de fouet de la puissance. Derrière, on était tous à la besogne avec nos motos normales. Sans l'absolu de la Yamaha, la Suzuki libérée et réglée plus dur à l'arrière aurait fait mal avec ses montées en régimes de plus en plus impressionnantes, d'autant qu'elle découvrirait son jeu, mieux réglée ; une partie cycle très équilibrée et une précision redoutable de la direction. La Honda par contre montrait ses limites, et pour le pilote de la Kawa, en épingle, c'était la pénitence. Vous me ferez dix épingles à 9000 tours en première avec la roue arrière qui sautille sur les bosses ou la même chose en seconde avec rien en sortie. Toute cette remontée vers les Rousses avait été finalement limpide. Il nous restait l'image de la Yamaha sur son rail qui déclenchait la foudre où et quand le pilote voulait, celle de

INCIDENT DE PASSAGE

Pour suivre les 400 et assurer le reportage photo, sans pour autant négliger de les conduire à l'occasion, Christian Lacombe avait entre les pattes une 1100 Suzuki. Autant dire que cette randonnée a confirmé tout ce que nous avions vu dans notre essai comparatif inter cylindrées publié il y a quinze jours. Les 400 dament le pion d'une grosse dans les portions accidentées, la 1100 Suzuki pourtant est incontestablement la meilleure à l'heure actuelle. La puissance compense assez bien le manque d'agilité face aux 400, compte tenu du fait de l'excellent freinage et de la super tenue de route de la 1100.

Cela dit, la grosse moto a peut-être trouvé sa limite dans une méchante courbe à gauche, dans le Morvan, qui d'un seul coup est apparue couverte de sable et de gravillons. Les 400 qui étaient devant sont toutes parties en sucette mais sans tomber (il y avait déjà eu deux gamelles légères de Momo et Didier). Et puis Lacombe est arrivé, il n'a rien eu le temps de voir et s'est retrouvé par terre. Vexé cela va sans dire, sa dernière chute remontait à plus de quinze ans. Mais c'est là la leçon de cette gamelle pour Christian et sa femme Dominique venue servir de témoin indispensable en duo : même le plus expérimenté peut avoir du mal en cas de coup dur avec une moto de plus de 300 kilos en charge. Là où les 400 glissent mais se rattrapent la grosse projette instantanément ses kilos. Christian et Dominique s'en sont tirés avec de gros bleus et un genou bien rapé pour Christian, rien ne prouve vraiment que la grosse moto serait passée sans chute avec 100 kilos de moins, mais tout de même, la présomption est forte...

la Suzuki à l'aise partout, de la Honda qui prenait toute la route à l'attaque et de la Kawa qui moulinait pour suivre. Je croyais, en descendant l'escalier, que l'essai était terminé et qu'on allait travailler le détail. Je me foutais dedans, l'essentiel m'attendait.

Bataille au-dessus de la nappe

C'est Lacombe qui a commencé au moment du fromage. Il repensait très fort à cette histoire de première ou seconde en épingle. « *Sous la pluie je pense quand même que des gars vont se laisser surprendre quand l'aiguille passera 6000. Un type qui a de l'expérience garde son régime tout le virage mais le propre du motard moyen c'est d'être beaucoup plus en improvisation, alors, il y a un risque.* » Papa Lacombe va chercher le fond de sa pensée. « *Depuis hier, je me demande si cette moto est vraiment un événement, une machine qui va marquer son époque. Je crois qu'on est tous d'accord pour la trouver formidable pour une utilisation à l'attaque, mais est-ce que ça correspond à beaucoup de motards je ne sais pas... Sa consommation, son utilisation réduite en duo, son absence de couple, et la patate à un régime bien précis en font une moto pour un créneau bien précis, j'aimerais en avoir une, mais pas plus qu'une cross ou qu'une trail, pour m'amuser de temps en temps à piloter sur la route. Je trouve que c'est vraiment un engin spécialisé et je me demande si c'est l'avenir ? je ne peux pas m'empêcher de penser à la XT, je l'ai vu sur les routes avec nous aujourd'hui. Elle aurait suivi à l'aise, et avec, à mon avis, plus de marge que les*

La neige s'accroche encore à la route des crêtes, et les 400 filent débarrassées de la 1100 Suzuki qui constituait notre référence grosse cylindrée. A vrai dire il faut des routes vraiment piégeuses pour que la 1100 soit décollée mais on ne sait qui il faut admirer. Les 400 qui tiennent le rythme d'un gros cube ou celui-ci, tellement sain, qui les suit.

routières en cas de coup dur sur le revêtement. Pour moi, la RDLC, quelles que soient ses qualités, est moins un événement que la XT parce qu'elle n'apporte pas un nouveau style de pilotage, cool ou attaque, mais toujours formidablement efficace. La XT ouvre une voie nouvelle très polyvalente, la LC ouvre la porte sur... les circuits. C'est pourquoi je crois que sur l'ensemble de ses qualités c'est plutôt la Suzuki qui va attirer les motards qui veulent rigoler mais aussi faire de longues distances, emmener leur copine. Les essais lecteurs valent ce qu'ils valent mais n'oubliez pas que selon eux 70 % des motards s'équipent d'un porte bagages. Vous voyez la RDLC avec un porte bagages ? »

Momo a rougi. C'était la deuxième fois de l'essai. Il a écrasé sa cigarette comme quand il a une affirmation à sortir, lui qui aime tellement douter et « Je ne me pose pas ces questions là ! l'avenir de la moto ce n'est pas mon truc ! c'est le présent de la moto qui m'intéresse ! Depuis longtemps je cherche une machine qui freine parfaitement, a de la garde au sol et se place où je veux parce que pour moi, cette précision de conduite est le plaisir même du pilotage. Je n'attendais pas une TZ de route pour me prendre pour Roberts dans le Ballon d'Alsace ! Ce qui me plaît dans une TZ, ce n'est pas le folklore de la course, c'est l'essentiel des qualités d'une moto pensée uniquement pour rouler vite et bien, une moto qui t'oblige à bien piloter pour en tirer la quintessence. La LC est inspirée de cette philosophie et c'est ce qui compte pour moi ».

Bruno rumine et explose. « Il n'empêche que cette moto est un jouet et qu'il faut le dire ! Moi qui suis, je crois, un motard moyen et qui cherche une bécane pour emmener ma copine, mes bagages et en même temps me faire plaisir je suis déçu par la LC qui est formidable l'espace d'un baston mais après, comme le dit Christian, rappelle qu'elle est pour une utilisation exclusive, et puis tu as vu côté consommation ? c'est cher à l'usage un petit monstre comme ça ! »

Momo réembraye « Mais c'est pas ça l'important ! bien sûr qu'elle consomme et qu'en duo c'est limité, mais quand on tombe amoureux on ne regarde pas si l'élue fait la vaisselle et sait économiser. Il faut oser être passionné bon sang ! la LC ne se justifie que par la passion et le reste c'est derrière ! le motard qui tombera amoureux d'elle acceptera le reste, et côte plaisir il sera servi à 100 % ! et si ça ne lui plaît pas côté pratique il n'a qu'à passer à la voiture ! »

Ganneau se gratte le menton, sceptique. « Ces chevaux qui arrivent d'un coup à 6000, ça m'inquiète, je pense que les gars vont se faire peur avec en lâchant l'embrayage d'un coup et en grimant aux arbres ou en entrant brutalement dans les tours encore sur l'angle. Je ne dis pas que ce sont des défauts mais en tenant compte du niveau moyen d'expérience des motards, je crois qu'il va y avoir de la casse ! c'est comme les freins, ils sont formidables si tu as de l'expérience mais le novice qui sautera dessus par réflexe il est par terre sans comprendre ».

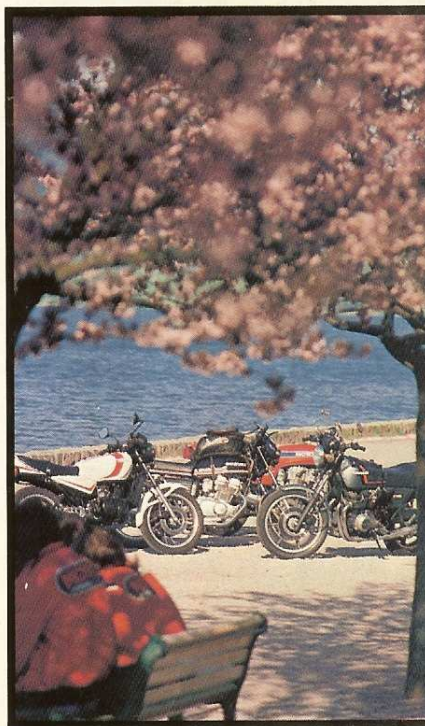


Instinctivement, je passe dans le camp de Momo. Dangereuse la Yamaha ? allons donc ! Depuis le temps que nous demandons des motos légères qui freinent fort, accélèrent et ont de la garde au sol, cette 350 LC me comble. Dire qu'une moto qui marche trop fort est dangereuse me paraît un raisonnement scabreux. Ou alors nous nous sommes trompés depuis le début, il faut réclamer des motos molles et impuissantes qui iront tellement lentement qu'elles ne sortiront jamais. Je ne conteste pas que la Yamaha est délicate à utiliser dans tout son potentiel, mais d'abord je crois que beaucoup de motards sont capables de l'apprendre progressivement, par exemple pendant le rodage, ensuite qu'on n'acquiert pas d'expérience sans accepter un minimum d'inconnues. A la rigueur la H2 était dangereuse dans la période où elle avait des freins ridicules en rapport de sa puissance terrible, mais la Yamaha est parfaitement équilibrée à tout point de vue. Si c'est un monstre, c'est un monstre d'efficacité. Non décidément, dangereuse je ne comprends pas... La vraie objection valable, c'est plutôt celle de Lacombe qui attaque moins la LC qu'il ne propose autre chose : le pilotage moins fin peut-être, mais plus sûr et rigolo de la XT. Pourquoi ne pas admettre que chacune est un sommet dans un genre ? et que Yamaha est bien malin de faire des motos aussi abouties ? A moins que Ganneau et Bruno aient senti des choses terribles que la passion de Momo et la mienne nous masquent ! Nous voilà dispersés, réduits à la guérilla des opinions. C'est la faute à cette Yam qui provoque, éblouit, révèle les bonshommes.

d'encre au-dessus des Rousses et quelques motards sortent du seul café encore ouvert où des Suisses viennent boire du Whisky au prix de la limonade. Le phénomène Yamaha 350 fausse tout. Sans elle l'essai serait bouclé depuis longtemps, dans toute sa simplicité. La route montre vite que la Suzuki est le meilleur compromis, routière confortable, plaisir, consommation. Elle devrait faire un malheur. La Honda a encore un super moteur mais le reste a vieilli et on n'admet plus une tenue de route aussi approximative. La Kawa c'est exactement le contraire, une partie cycle en or, mais le handicap d'un quatre cylindres en 400 qui ne se justifie dans aucune circonstance, ni à la pompe, ni en balade, ni au baston, à moins qu'aux

terrasses... Voilà, c'est simple et cruel comme un bon essai décanté, y'a pas à faire d'histoire ! mais la Yamaha, comment la présenter, comment dire qu'elle est fabuleuse, qu'on s'est amusé comme des fous avec, mais que son plaisir est spécifique, qu'elle peut paraître dangereuse ou éducatrice selon sa conception de l'éducation et du danger. C'est en rentrant de l'hôtel que j'ai eu l'idée. Je ne ferai pas de synthèse, je n'essayerai pas la formule miracle ; je leur dirai tout ce qui s'est passé, nos moments de panard et nos colères et ils comprendront. C'est comme ça, loin des salles de rédaction où les motos deviennent les idées qu'on peut retourner dans tous les sens, que nous avons écrit cet essai à chaud avec Christian, Didier, Momo et Bruno, dans un Hôtel de Montagne.

Les Rousses, le 22 mai 80.



Bain de soleil matinal pour les 400 sur le bord du lac de Gérardmer avant la montée de la Schlucht et la traversée des Vosges au baston.

LES CHIFFRES MOTO JOURNAL

Les poids :

Sur la bascule, et tous pleins faits, nos quatre belles ont avoué :

- 183 kg pour la Honda : 87 à l'avant, 96 à l'arrière.
- 188 kg pour la Suzuki (avec son carénage) : 87 et 101.
- 202 kg pour la Kawasaki : 95 et 107.
- 161 kg pour la Yamaha : 75 et 86.

Soit, pour toutes, un équilibre similaire : entre 46 et 47 % du poids sur l'avant.

Les performances :

A Monthléry, la Yam s'est naturellement détachée de ses concurrentes : 8"41 aux 200 mètres, 13"6 aux 400 sont des chiffres peu courants dans la catégorie, tout comme 160,6 km/h assis et 179,2 km/h couché.

Sa plus méchante concurrente est la Suzuki, avec 9"12 aux 200 m, 14"4 aux 400, mais surtout 157 km/h assis (en limite de zone rouge) et 170 km/h couché (cette fois-ci carrément 500 à 700 tours dans le rouge, à au

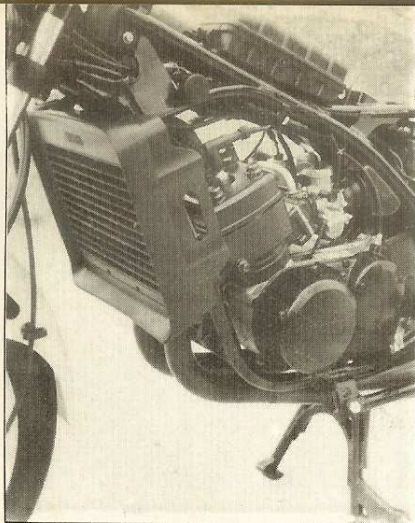
moins 10000 !) : la GSX tire plutôt court, ce dont on s'était aperçu lors de l'essai, mais son souffle est impressionnant : en duo sur l'autoroute, elle faisait jeu égal avec la Yam. Grosse surprise sur la piste : la Kawa. Son poids l'handicape en accélérations (9"58 et 15"1), elle se maintient tant qu'on est assis (152,9 km/h)... et s'envole si l'on se couche : 173,35 km/h à 10200 tours (800 de plus qu'en position assise), c'est le meilleur chrono de la journée, même si sur route un tel chrono est rigoureusement inapprochable : sur l'autoroute, la 400 Four était larguée.

Enfin la Honda tient ferme ses positions : 9"35 aux 200 m, 14"85 aux 400 m, 150,3 km/h assis, 163,2 km/h couché sont des chiffres parfaitement honnêtes et surtout très réalisables

Les consommations :

Une révélation ici : l'appétit d'oiseau de la Suzuki, qui enfonce littéralement la Honda dans toutes les conditions de route, une Honda déjà réputée pour sa sobriété. La Kawa, un peu sous-alimentée, s'en tire bien, et l'on paie sur la Yam le prix du plaisir, une fois de plus. Aux cent kilomètres, il faudra tabler sur :

	HONDA	SUZUKI	KAWASAKI	YAMAHA
à 100 km/h de croisière	3,85 l	3,00 l	4,25 l	5,75 l
en balade	5,67 l	4,90 l	6,05 l	7,33 l
en attaquant	7,60 l	5,25 l	7,80 l	9,03 l
à fond sur l'autoroute	7,94 l	6,77 l	8,02 l	9,74 l
en moyenne	6,63 l	5,07 l	6,92 l	8,18 l



Un vrai moteur de course ! Un tube coudé relie les deux pipes d'admission, pour y homogénéiser le mélange et accorder les deux carburateurs. Les carbus eux-mêmes portent une petite lucarne pour synchroniser la levée des boisseaux sans contorsions. Le radiateur est bien protégé par son petit déflecteur : ce n'est pas lui qui encaissera à la première chute.



Le twin Suzuki, comme son prédécesseur le 425, réclame un minimum de rôdage pour se révéler. Il surprend par ses performances et sa sobriété. Un gag : le GSX 250, de même calibre, n'a droit qu'à un simple berceau, alors que ce 400 est monté dans un double berceau !

Le 500 une fois dégonflé est moins convaincant. Il ne retrouve son bon caractère qu'au-delà de 9000 tours, ce qui sur route n'est pas des plus pratiques.

Un moteur pas du tout dépassé, avec notamment un couple bien agréable en tourisme. Mais le Suzuki est quand même plus agréable, vibre moins, et est à la fois plus performant et moins gourmand.



FICHES TECHNIQUES

MARQUE Modèle MOTEUR Type	HONDA CB 400 N	YAMAHA RD 350 LC	KAWASAKI Z 400 J	SUZUKI GSX 400 S
Embiellage	Bicylindre 4T Calé à 360° tournant sur coussinets dans trois paliers	Bicylindre 2T refroidi par eau Vilebrequin démontable	4 cylindres 4 T Monobloc, bielles à chapeaux	Bicylindre 4T Démontable, tournant sur roulements, bielles monobloc
Distribution	Un A.C.T. entraîné par chaîne Hy-Vo, 3 soupapes par cylindre		2 ACT, entraînés par chaîne Hy-Voo	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Alésage X Course Cylindrée Rapport volumétrique Puissance maxi Couple maxi Alimentation Lubrification	70 x 50,6 mm 395 cm ³ 9,3 à 1 43 ch/9 500 tr/mn 3,4 mkg/8 000 tr/mn 2 Keihin Ø 31 mm Sous pression par pompe trochoïde	64 x 54 mm 347 cm ³ 6,2 à 1 47 ch à 8 500 tr/mn 4,1 mkg à 8 000 tr/mn 2 Mikuni Ø 26 mm, clapets Autolube	52 x 47 mm 399 cm ³ 9,5 à 1 43 ch à 9 500 tr/mn 3,5 mkg à 7 500 tr/mn 4 Tekei Ø 21 mm par carter humide	67 x 56,6 mm 399 cm ³ 10 à 1 40,8 ch à 9 000 tr/mn 3,46 mkg 2 Mikuni Ø 34 à dépression sous pression, par carter humide démarrateur électrique, pas de kick
Démarrage	Démarrateur électrique, pas de kick	Par kick	Démarrateur électrique, pas de kick	
ELECTRICITE Allumage	Electronique CDI	électronique CDI	Batterie, bobines et rupteurs Alternateur 45/40 W	Batterie, bobine, rupteurs Alternateurs 200 W 45/40 W
Génératrice Projecteur TRANSMISSION Primaire	Alternateur 170 W A iode, 60/55 W	Volant magnétique 190 W H 4 50/55 W		
Embrayage Boîte de vitesses Secondaire Rapport PARTIE CYCLE Cadre Suspensions	Par engrenages, rapport 3,125 à 1 Multidisque en bain d'huile 6 rapports Par chaîne 2,250 à 1	Rapport 2,870 Multidisque en bain d'huile 6 rapports Par chaîne 2,438 à 1	Par chaîne Hy-Vo Rapport : 2,935 à 1 Multidisque en bain d'huile 6 rapports Chaîne à joints toriques 2,666 à 1	Par engrenages Rapport 2,714 à 1 Multidisque en bain d'huile 6 rapports Par chaîne 2,933 à 1
Freins	Simple berceau interrompu AV : Fourche téléhydraulique, débattement 140 mm AR : Amortisseurs hydrauliques, débattement 96 mm AV : double disque, Ø 240 mm AR : Tambour simple came, Ø 140 mm	Double berceau AV : téléhydraulique Débattement : 140 mm AR : type Monocross AV : double disque Ø 267 mm AR : Tambour Ø 180 mm	double berceau AV : Fourche téléhydraulique : Débattement 180 mm AR : amortisseurs hydrauliques débattement : 100 mm AV : simple disque, Ø 280 mm AR : tambour simple came Ø 180 mm en alliage	double berceau AV : Fourche téléhydraulique AR : amortisseurs hydrauliques AV : simple disque, Ø 117 mm AR : tambour Ø 167 mm
Roues Pneus	Comstar à branches AV : 3,60/19, AR : 4,10/18	AV : 3,00/18 AR : 3,50/18	AV : 3,25/19, AR : 3,75/18 14 414 F clés en main Sidem rue Claude-Bernard - ZA 78310 Coignières Tél. : 051.61.86.	en alliage AV : 3,00/18 AR : 3,50/18 10 877 F clés en main Ets. Bonnet 39, rue de la Belle-Feuille 92100 Boulogne Tél. : 604.32.20.
PRIX IMPORTATEUR	12 053 F clés en mains Honda France 20, rue Pierre-Curie 93170 Bagnolet Tél. : 360.01.00.	13 172 F clés en main Sonauto 97, rue du Moulin-de-Cage 92230 Gennevilliers Tél. : 790.63.50.		

TECHNIQUE ESSAI 400 :
L'EMBARRAS DU CHOIX

Certaines catégories sont assombries par une uniformité technique désolante : toutes les motos s'y ressemblent, on achète un autocollant. Parmi nos 400, rien de cela : plus qu'une moto, on choisit encore une technique.

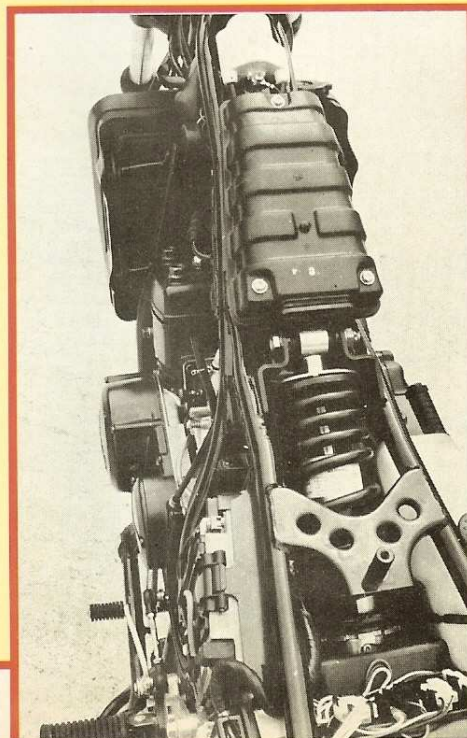
La Kawa : la 400 de celui qui voudrait plus gros

La 400, chez Kawa, c'est un premier pas vers les gros cubes : avec le permis A2, offrez-vous presque une grosse. Ça a des bons côtés, pour la frime ou le bruit, ça en a de moins bons, pour le poids et (c'est lié) les performances utilisables. Dégonfler une moto homogène existante est rarement une

réussite : on se retrouve souvent avec une moto trop lourde, sous motorisée.

Or cette 400, c'est la 500, ou peu s'en faut. Course et alésage ont été réduits (respectivement de 52,4 à 47 mm, et de 55 à 52 mm), on a rogné sur les freins (un disque et un tambour au lieu de trois disques), on a raccourci le braquet final (une dent de moins en sortie de boîte), on a monté des carbus un peu plus petits (21 mm au lieu de 22), et le tour était joué : d'une très efficace 500 était née une opportuniste 400. La base était bonne, les dégâts sont limités, mais on ne reconnaît plus guère la 500 que dans ses qualités routières (demeurées intactes) : le

On est surpris par la compacité de la Yam une fois le réservoir ôté : tout est bien tassé, pas de place perdue. Même l'amortisseur du cantilever a été raccourci (par rapport à une DTMX, par exemple) pour laisser place à la chambre de tranquillisation.





moteur a du mal à trainer tous ces kilos (il n'y en a guère que cinq de moins). Heureusement la moto est à la base bien conçue, et la 400 profite fortuitement des avantages de la 500, à commencer par une chaîne à joints toriques qu'elle est la seule à posséder dans la catégorie. Pour le reste elle conserve les caractéristiques principales de la 500, notamment les guides de soupapes en alu, uniques dans la construction « silencieuse » (comme celle de transmission primaire) à tension automatique.

Honda et Suzuki : variations sur un thème connu

Pour le grand tourisme un poil sportif, le bon vieux twin a encore quelques beaux jours devant lui : relativement léger et compact, mais moins rebutant d'emploi que le gromono, il semble fait pour les moyennes cylindrées. La Honda, depuis longtemps référence de la catégorie, n'avait été que peu ébranlée par le succès très relatif de la GS 425 Suzuki (pourtant excellente), la GSX 400 repart aujourd'hui à l'assaut du bastion. A part le principe du vertical twin, et (comme sur toutes ces motos) une boîte à six rapports...

et pas de kick (la Honda a perdu le sien en avril, discrètement...) cette Suzuki abat des atouts techniques bien différents : un vilebrequin assemblé, alors que la Honda en a un monobloc, un calage à 180°, tandis que la Honda l'est à 360°, quatre soupapes par cylindre au lieu de trois, avec le sympathique réglage de jeu par vis-écrou déjà entrevu sur les autres GSX, 750 et 1100. En espérant que sa vente sera plus encouragée par l'importateur que celle de la 425...

La Yam : en marge

Cette LC tant attendue n'a pas déçu ses essayeurs, elle ne déçoit pas plus à l'autopsie. C'est une vraie TZ de route, sinon dans le comportement (quoique...) au moins dans la conception. Dame, pour n'avouer que 161 kilos tous pleins faits, avec un réservoir de 16 litres, un refroidissement liquide et un lourd double disque, il ne faut pas trop lésiner dans le choix des matériaux et le dessin des pièces ! Et sa moindre performance n'est pas d'avoir su concilier cette technique Grand-Prix aux exigences traditionnelles de la route : graissage séparé, équipement et finition de qualité, confort

Inhabituel, non ? Tout ça pour dire que les bouchons de réservoirs ferment tous à clé (la clé de contact), avec un bon point aux Kawa et Suzuki, bien encastés et rapides à enlever, et un mauvais au Honda, traditionnellement. Les repose-pieds, très reculés sur la Yam sont à l'inverse avancés sur la Kawa, les deux autres étant « légèrement » reculés.

Le tableau de bord Suzuki, un modèle du genre, avec notamment les commodos les meilleurs du marché. Le guidon en revanche reste typiquement Suzuki, et peut en écarter plus d'un.

Le guidon de la Yam, désormais typique puisque adopté sur la 650, la 850 et la 1100, plait ou ne plait pas, avec ses branches légèrement tombantes. Le tableau de bord en tous cas est agréable et complet (avec un thermomètre d'eau), et les commandes sont doucissimes.

Tableau de bord classique mais complet pour la Kawa.

surprenant sont bien là, propres à séduire à la fois l'émule de Roberts et Ceccoto et le motard lassé de sa pseudo-sportive. En jouant ainsi sur deux tableaux, la LC a toutes les chances de marquer une époque, à la manière d'une DTMX ou d'une XT qui provenaient déjà - c'est bizarre - du même constructeur.