

MOTO

flash

4 COMPARATIFS

50 TRAIL : Fantic - Motobécane - Peugeot

80 SCOOTER : Honda - Peugeot - Yamaha

240 TRIAL : Beta - Fantic - Italjet - Montesa



400 TOURISME : Honda CBX 400 F - Honda VF 400
Kawasaki Z 400 F - Yamaha XJ 400 - Yamaha RD 350 LC

M 2038-52-15 F

Essai comparatif :

Honda CBX 400 F - Honda VF 400 F - Kawasaki

LES MOYENNS



**Z 400 F - Yamaha XJ 400 - Yamaha RD 350 LC
LES ONT DU COFFRE**





C'est un peu une tradition à Moto-flash de faire des essais comparatifs à l'époque du salon. Ce numéro d'octobre-novembre 1983 n'échappe pas à la règle. Et parmi tous ces comparatifs que nous avons voulu concocter, un nous a tout particulièrement séduits : celui des motos routières de la classe des 400 cm³, autrement dit des motos qui ne nécessitent que le permis A2 pour être conduites.

Elles ont des avantages bien connus de légèreté, de maniabilité, de coût assez modeste à l'achat et à l'entretien (encore que de ce côté la sophistication de ces derniers temps se paiera nécessairement). A l'usage elles sont de plus agréables par le bon compromis qu'elles réalisent entre le grain de folie qu'elles permettent de se payer quand on en a envie et la sagesse coutumière à la cylindrée moyenne... encore que pour les performances une moto de cylindrée moyenne soit infiniment plus performante qu'une voiture de cylindrée moyenne. Nos chronos réalisés ici le prouvent !

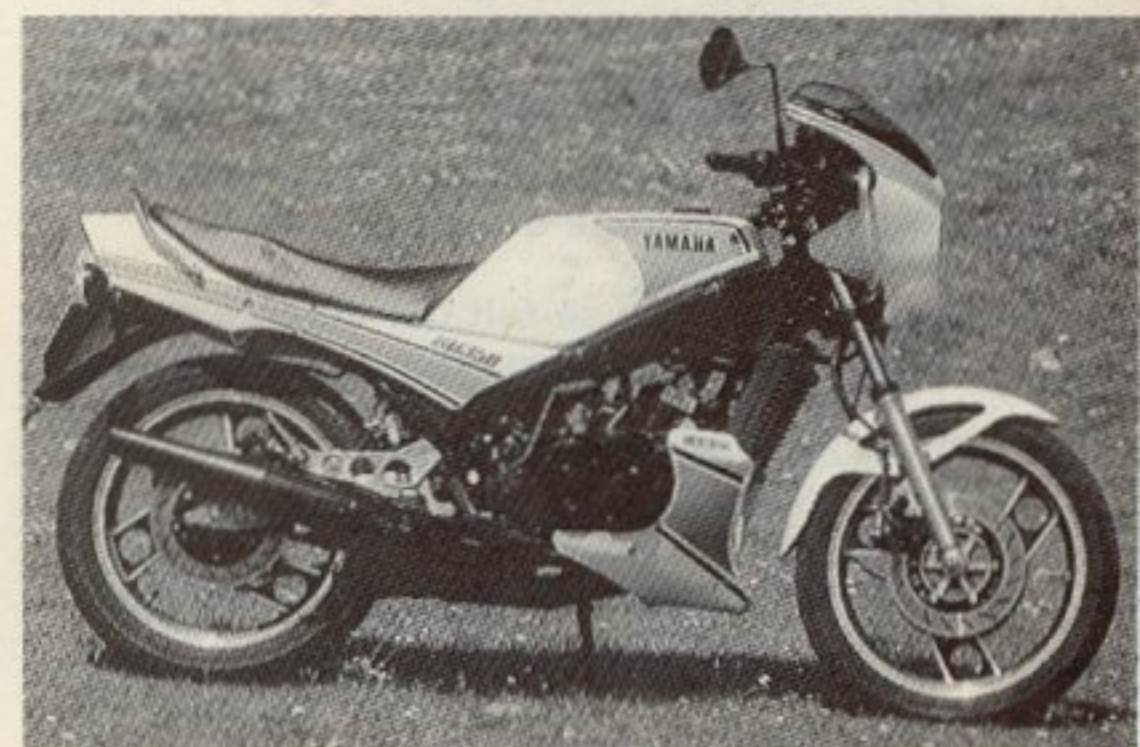
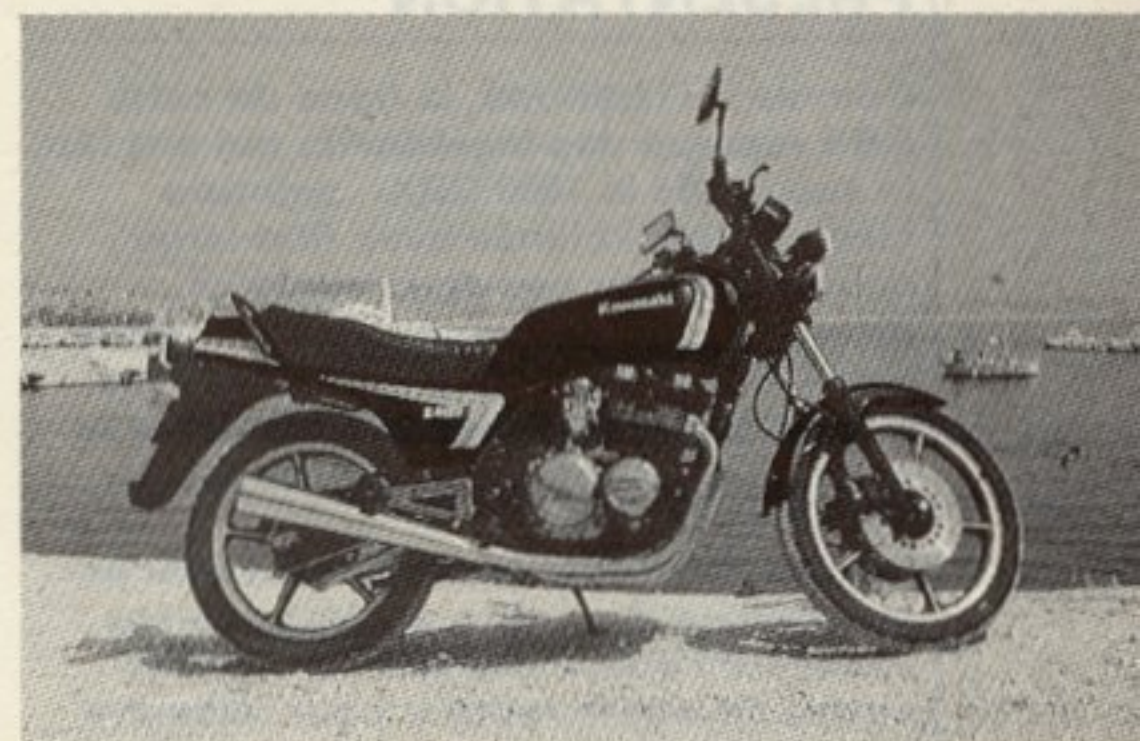
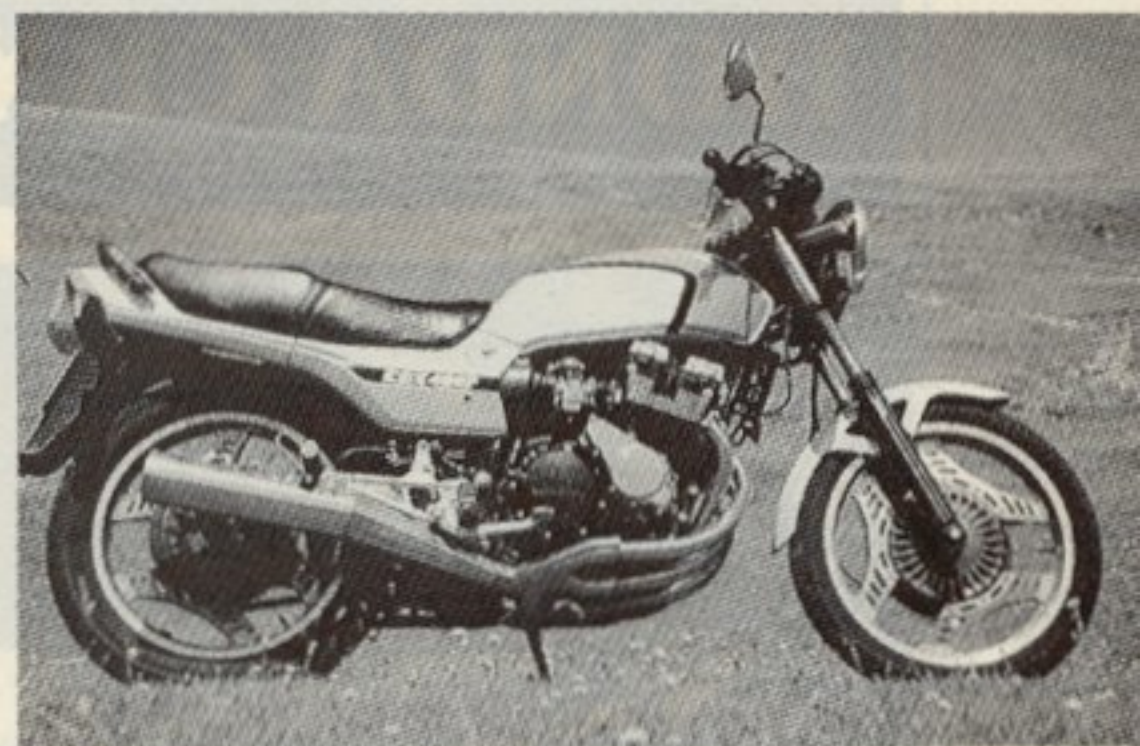
En consultant la liste des motos incorporées à cet essai, on comprend qu'il n'était pas question de faire affronter des customs au tempérament tout différent. Celles que nous avons choisies sont les motos de tourisme à tendance sportive. Et encore l'absence de la nouvelle Suzuki GSX peut-elle étonner. Malgré nos tentatives auprès de l'importateur il ne nous a pas été possible d'en obtenir une. Serait-ce qu'elle essaierait d'échapper à la confrontation ?

Pour le reste on verra bien vite que chez deux constructeurs il existe côte à côte deux motos abordant le même créneau avec des arguments bien différents. C'est le cas pour Honda où la CBX côtoie la VF : deux motos 4-temps à quatre-cylindres placés différemment, avec la confrontation au sein de la même marque de deux architectures opposées. La nouvelle disposition des quatre-cylindres en V va-t-elle balayer la disposition classique en ligne ?

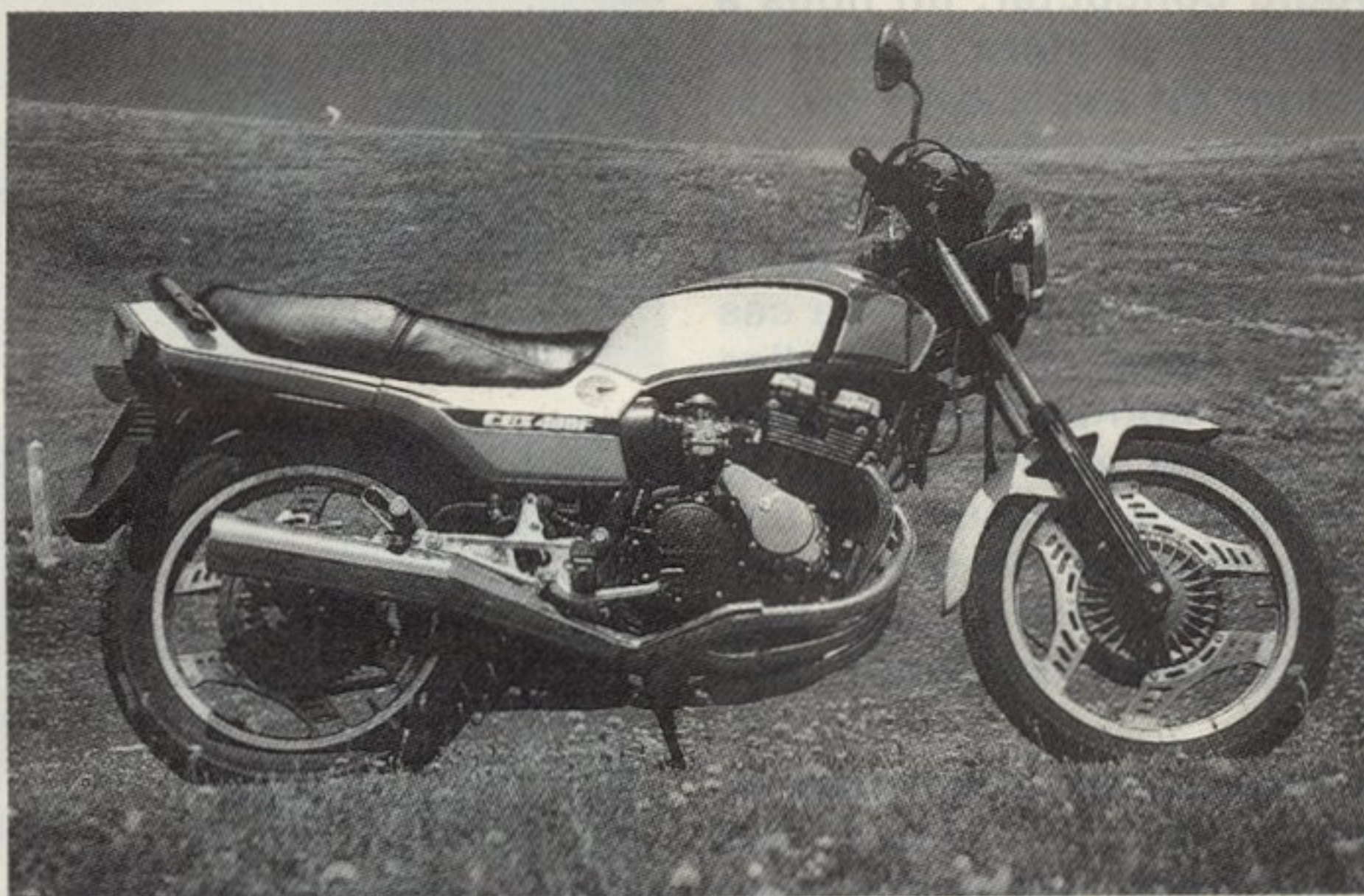
Chez Yamaha c'est différent : on trouve une quatre-cylindres en ligne à cycle 4-temps, moto qui se veut essentiellement routière, et, à son côté une moto à moteur bicylindre 2-temps aux prétentions essentiellement sportives. En effet la RD 350 LC (c'est la plus petite cylindrée de cet essai comparatif) apparaît d'emblée comme une sorte de TZ Replica. Et pourtant dans un essai routier elle saura révéler bien d'autres qualités cachées.

Reste Kawasaki, avec une 400 dessinée sur le plan de la très fameuse GPZ 550, moto hors de pair dont la cylindrée a le seul défaut d'être un peu méconnue du grand public. La 400 part donc, dès son lancement, à la fois avec un parrainage somptueux, et avec des qualités de base éprouvées.

Encore un mot avant d'aborder l'essai lui-même, pour éviter des répétitions de marques nombreuses, nous avons appelé chaque moto par son prénom : CBX et VF pour les deux Honda ; XJ et RDLC pour les deux Yamaha. La Kawasaki seule de sa marque a été tout simplement dénommée Kawa... c'est plus sympa.



HONDA CBX 400



PRÉSENTATION

Comme à l'habitude, la ligne de cette CBX reprend des ingrédients qui ont fait le succès de la 1000 CBX : peinture bicolore très soignée avec filet large contrastant sur ces deux couleurs, réservoir long, ventru à l'avant et effilé entre les genoux, ligne Eurostyle avec intégration des caches latéraux dans la suite du réservoir et dans celle du dossier de selle.

Le côté sportif de la moto est accru par la présence des tubes d'échappement spaghettis qui se croisent les uns les autres devant le moteur pour rejoindre deux silencieux.

D'autres particularités de la ligne de la CBX 400 sont mises en évidence par le choix des nouvelles jantes Comstar et par les freins à disques carénés.

MOTEUR

Avec son apparence très classique de 4-cylindres en ligne, le moteur de la CBX est intéressant à plus d'un titre. Il possède une distribution par deux arbres-à-cames en tête entraînés par une seule chaîne Hy-Vo à tension automatique, et par quatre soupapes par cylindre. Celles-ci ne sont pas enfoncées par les cames directement grâce à des pastilles interposées, mais par de petits basculeurs en Y (un basculeur pour deux soupapes, donc une seule came pour deux soupapes) qui permettent en outre un réglage du jeu par vis et contre-écrou.

L'alimentation se fait par ailleurs grâce à quatre carburateurs Keihin à dépression de 26 millimètres de passage. L'allumage est de type électronique.

Le vilebrequin, lui, est de type monobloc, ce qui implique l'usage de bielles à chapeaux. Bien sûr on utilise des paliers lisses. Autre point intéressant, la transmission primaire se fait par une chaîne Hy-Vo entraînée par

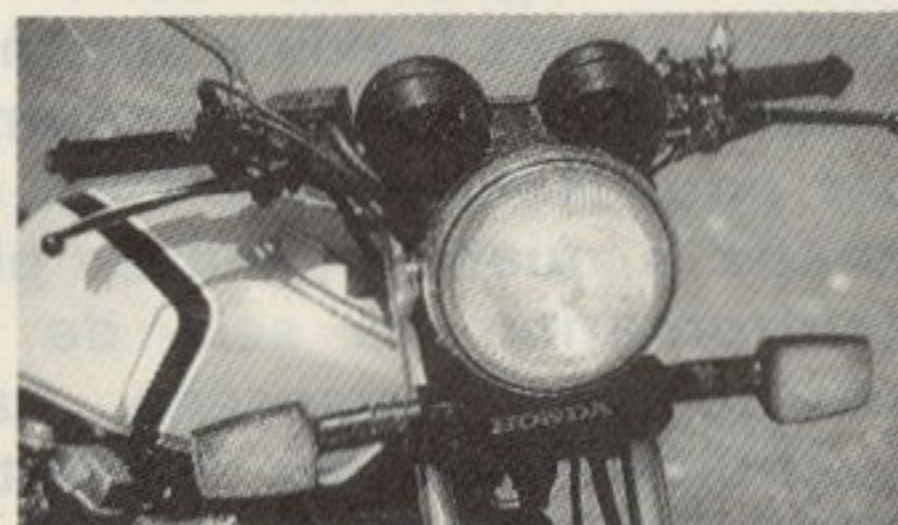
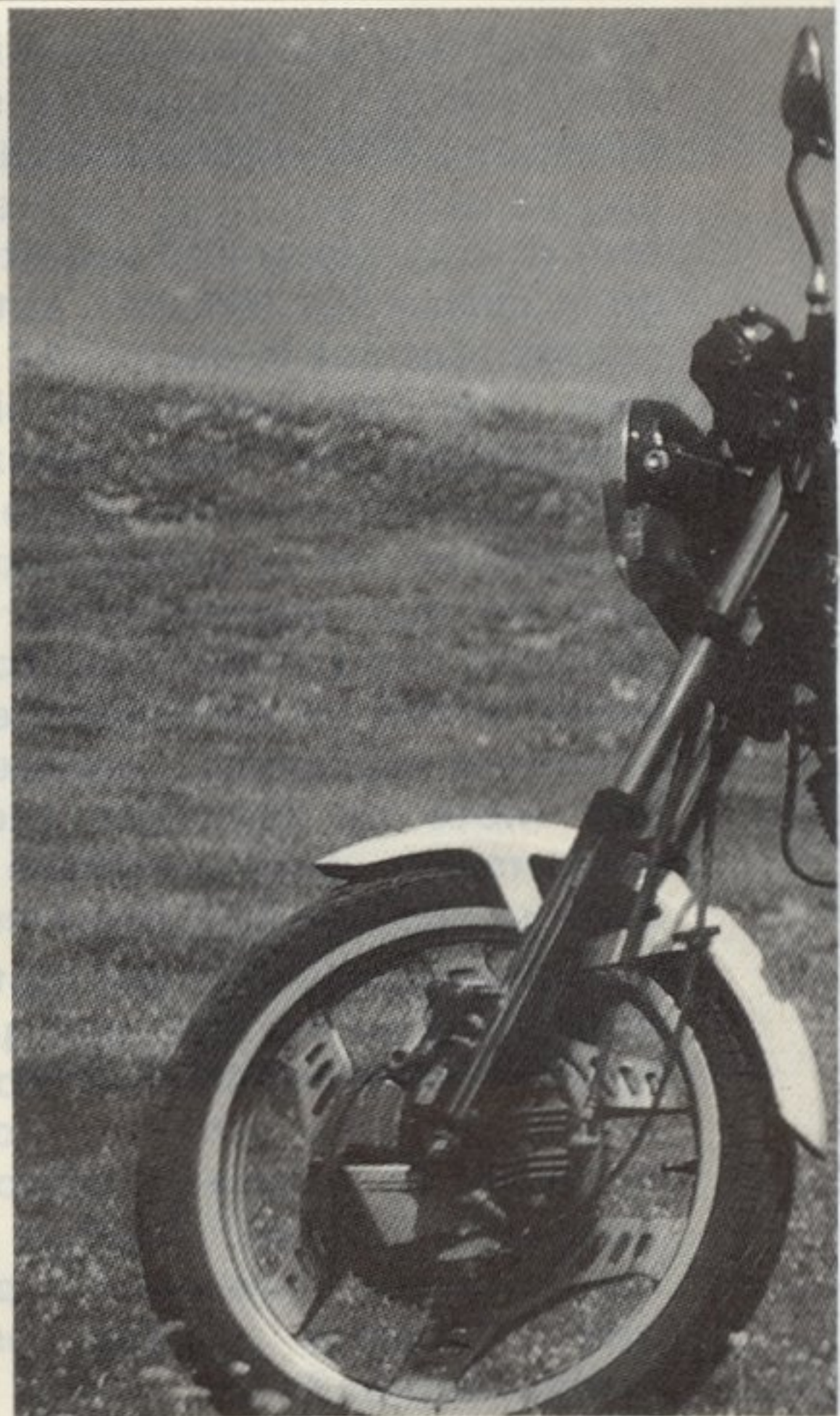


un pignon directement taillé dans la masse du vilebrequin et elle engrène sur la cloche d'embrayage. Celui-ci est un multidisque très classique en bain d'huile et la boîte comporte six rapports. Pour réduire la largeur du bloc, le démarreur est reporté derrière le cylindre et entraîne le vilebrequin par une petite chaîne.

Enfin la lubrification sous pression passe par un petit radiateur de refroidissement. 48 chevaux à 11000 t/mn, c'est une puissance appréciable mais haut placée. Parallèlement le couple de 3,2 mkg à 3000 t/mn n'est pas obtenu très bas non plus, mais sur un moteur de 400 cm³ c'est assez normal.

PARTIE-CYCLE

Le cadre double berceau est extrêmement classique et n'appelle pas de commentaire très particulier.

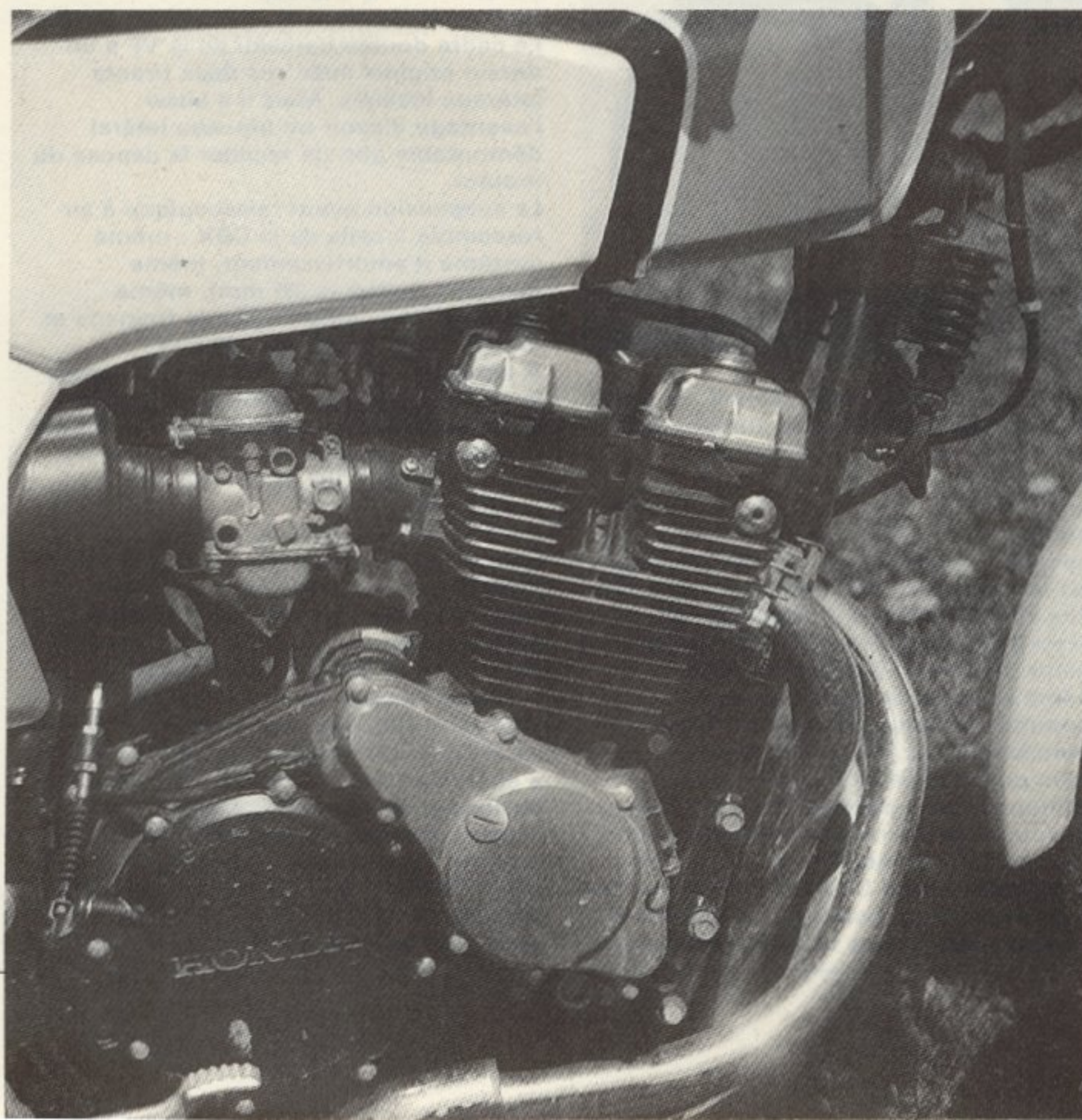
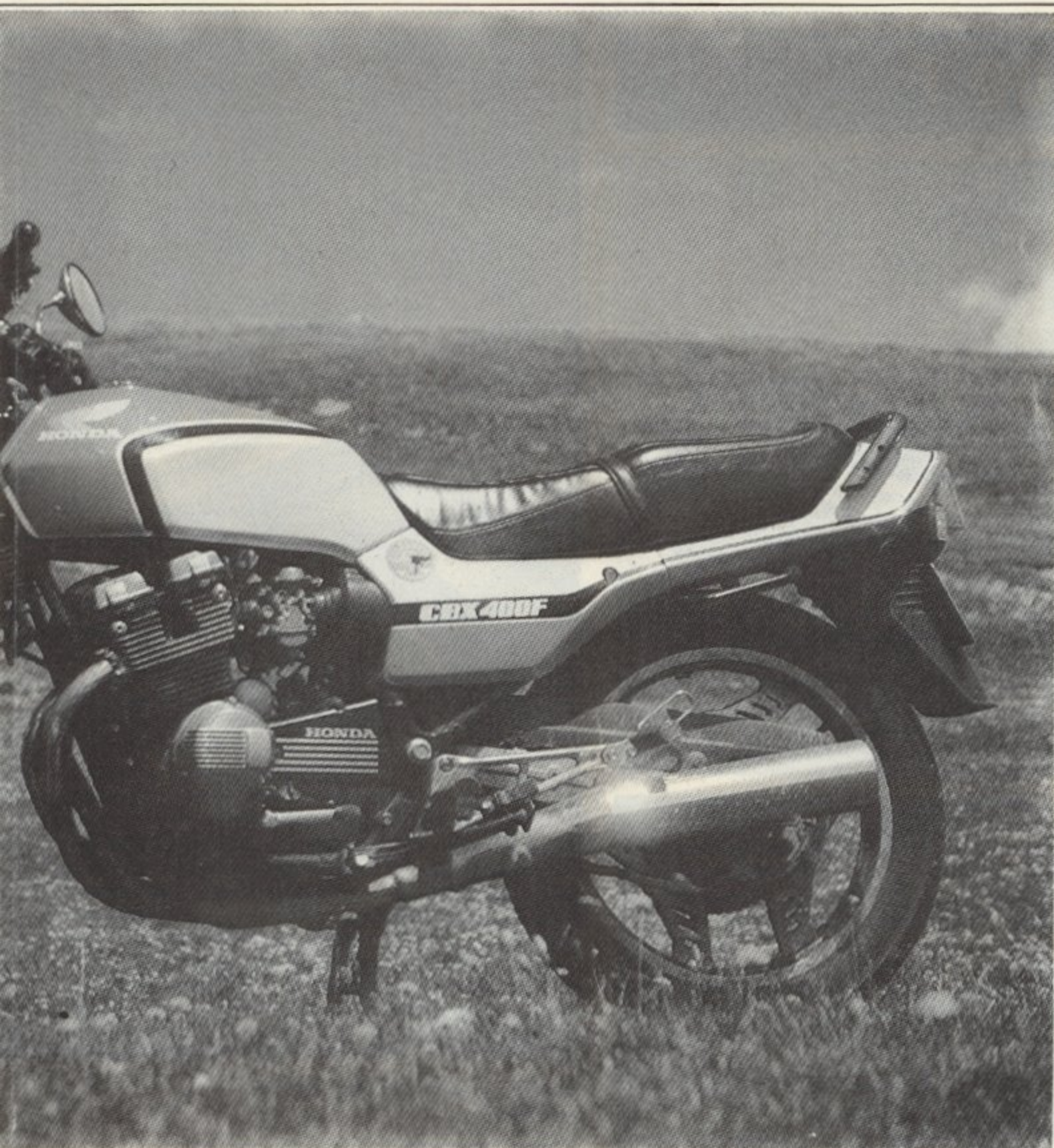


La suspension avant est de type télescopique, avec des tubes de 35 millimètres de diamètre et une assistance pneumatique. Elle offre un débattement de 140 millimètres. Elle est équipée en outre d'un système Trac antiplongée à réaction mécanique et non pas à commande hydraulique.

La suspension arrière Pro-Link utilise un bras caisson en alliage léger et un amortisseur unique agissant sur le bras par une bielle qui offre un effet progressif à l'enfoncement.

L'amortisseur se règle par pression d'air, le débattement atteint 100 millimètres à la roue.

Les freins sont deux disques en fonte de 238 millimètres de diamètre (un à l'avant et un à l'arrière) enfermés dans des carénages en alliage léger avec ventilation. Ce dispositif permet d'utiliser la fonte très connue pour ses bonnes qualités, sans avoir l'effet disgracieux de la rouille visible. Bien joué. Les étriers sont les classiques «deux pistons juxtaposés». Les roues de 18 pouces à l'avant comme à l'arrière reçoivent des pneus tubeless de dimensions très classiques à profil surbaissé.



POSITION

La Kawasaki vient en tête de ce chapitre car elle procure une position de tourisme très bonne. En fait on a strictement la même position que sur la GPZ 550 ! On est bien assis, de façon assez classique. La selle est confortable et bien dessinée. Les repose-pieds sont à l'aplomb des fesses, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas en avant, mais qu'ils ne sont pas non plus aussi en arrière qu'avec bien des motos sportives de la nouvelle génération. Le guidon entraîne l'obligation d'avoir le buste légèrement penché mais sans excès. Toutes les commandes tombent bien.

Immédiatement derrière vient la CBX qui se rapproche énormément de la Kawa. C'est là aussi classique et confortable. Toutes les commandes sont bien placées. En fait la différence entre les deux machines est extrêmement minime et au moment du bilan on ne donnera pas de handicap à la CBX car en fait le seul handicap à l'usage viendra du confort général et non pas de la position elle-même.

Arrive maintenant la RDLC. Et c'est une surprise car là c'est tout-à-fait l'opposé. Le guidon est bas. On a le buste très penché, on est en appui très net sur les poignets, on a les jambes très repliées et en arrière. Autant les deux premières motos ont une position qui incite au tourisme, autant celle de la RDLC est faite pour l'attaque. Mais cette fois c'est à l'usage qu'on appréciera, du moins si on utilise cette moto comme elle le réclame, c'est-à-dire de façon sportive. Car alors on est parfaitement installé. La position s'avère idéale pour l'attaque... et en fin de compte ce n'est pas fatigant.

On pourra être étonné enfin de trouver ex-aequo la VF et la XJ. La Honda rapproche de la position de la RDLC, mais on est installé très en avant, pratiquement en appui au-dessus de la roue, ce qui déroute beaucoup au début de la première prise de mains. Même ensuite c'est encore gênant par rapport aux autres motos qu'on «sent mieux».

Quant à la XJ, elle a un guidon qui impose d'avoir le buste très droit. C'est fatigant sur la route, on est mal à l'aise pour le placer en virages d'autant que les repose-pieds sont très avancés, et il est assez difficile de se coucher pour résister à la pression du vent.

CLASSEMENT

1 ex-aequo : CBX - Kawa

3 : RDLC

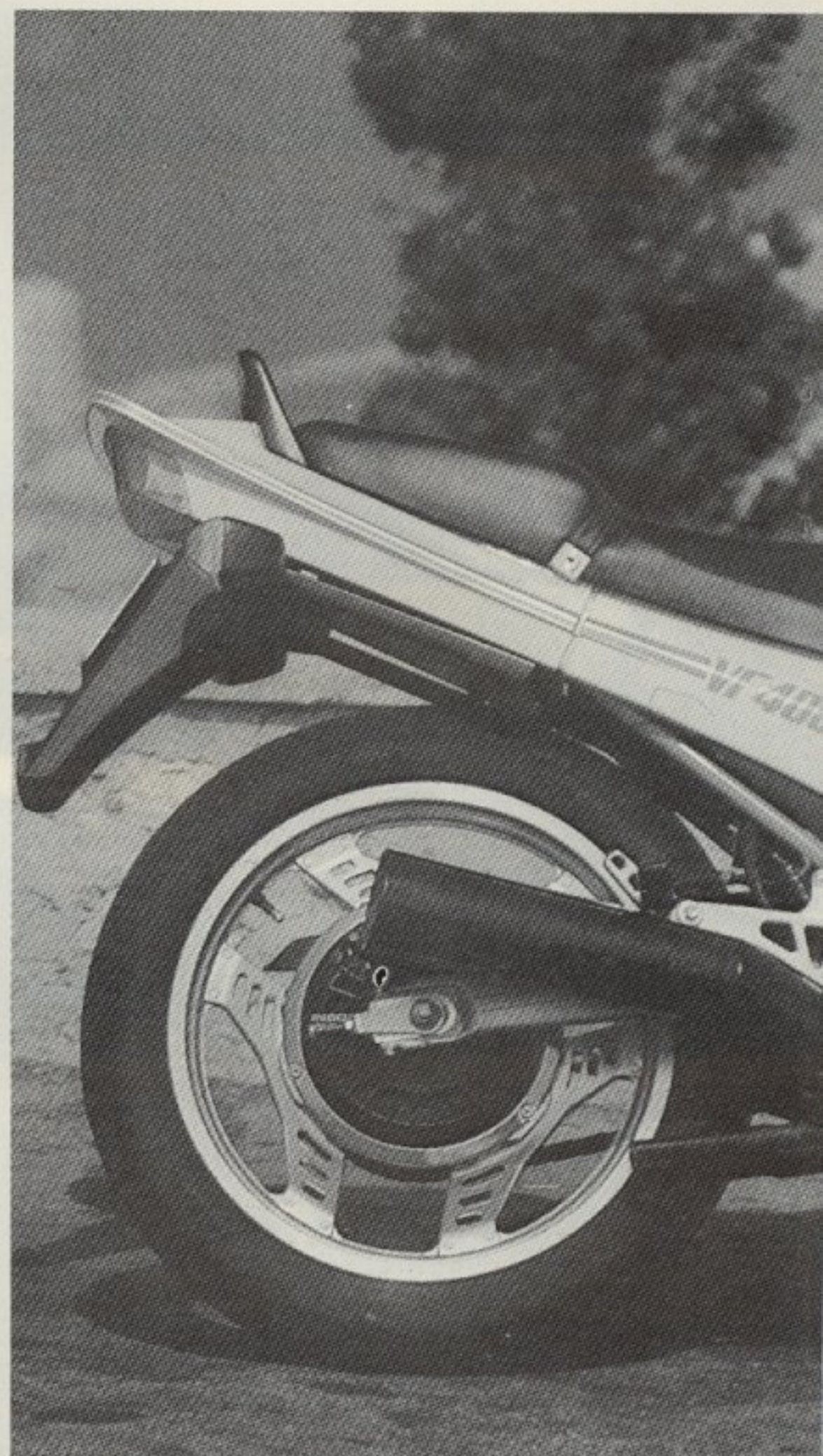
4 ex-aequo : VF - XJ

MISE EN ROUTE

Avec les motos modernes, il est rare que le démarrage ne soit pas facile. Et même si la RDLC ne dispose pas d'un démarreur électrique, ce n'est pas pour autant une opération difficile. Mais malgré cela, comme elle n'a que le kick, elle sera classée dernière dans ce chapitre, d'autant qu'en ville, lorsqu'on est en chaussures de ville, on peut se taper la cheville à l'extrémité du repose-pied, ce qui constitue le seul point gênant à la mise en route.

Les quatre autres motos un démarreur électrique. Trois seulement ont une commande de starter accessible au

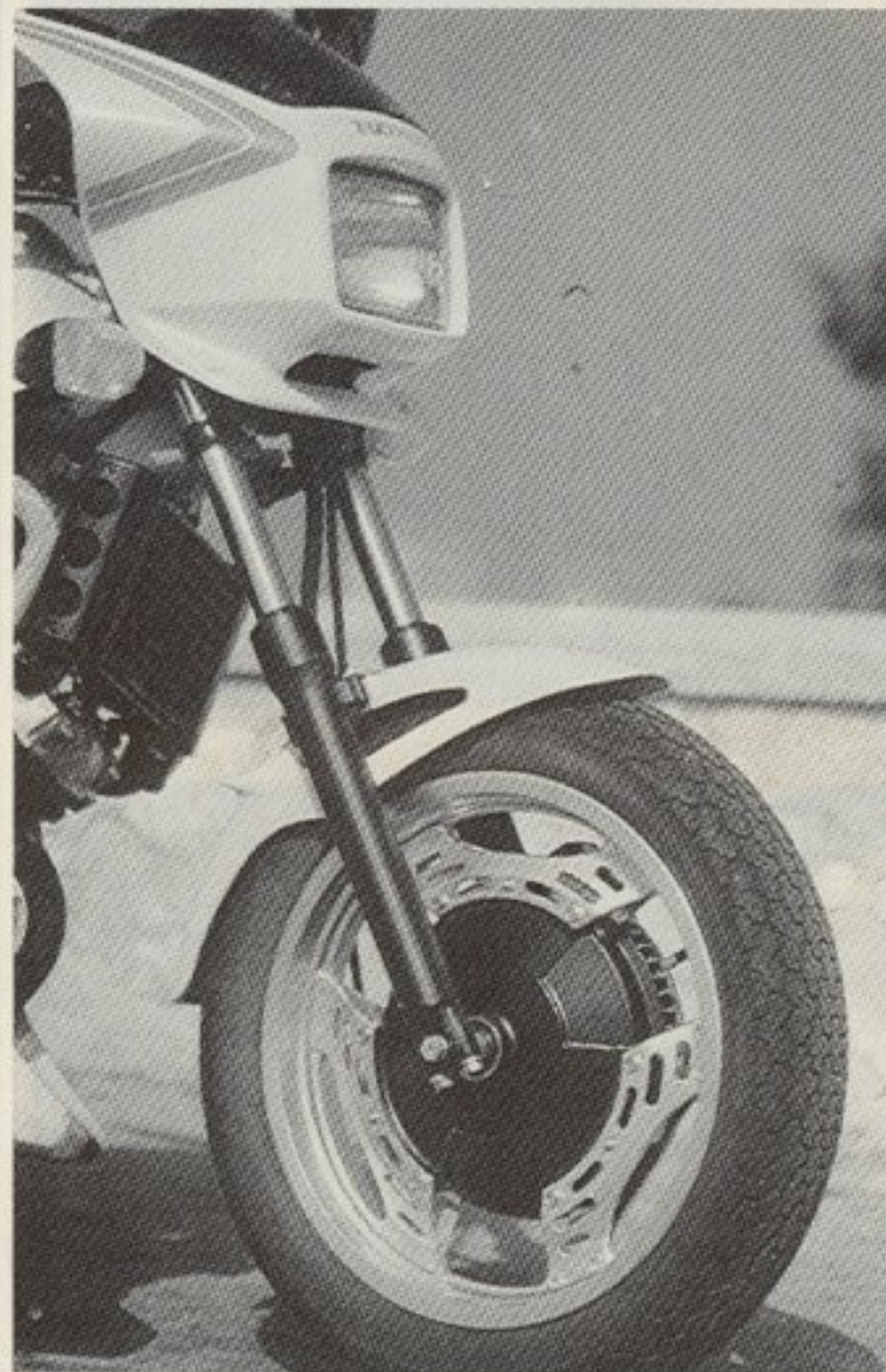
HONDA VF 400 F



bas et moyens régimes est déjà éloquente.

PRÉSENTATION

Pour affirmer ses prétentions de super-sportive la VF 400 F joue la carte esthétique de la moto type «course». Et les ressemblances avec les lignes de la RDLC ne sont sûrement pas une coïncidence, mais le résultat d'une recherche semblable, en même temps, chez les deux constructeurs rivaux. En tout état de cause, la VF reprend un cadre avec tirants médians inclinés, réservoir suivant cette ligne et ressemblant d'autant plus à celui d'une moto de course que le gros robinet d'essence rond ressemble à une vanne de dégazage. Ajoutez un petit carénage de tête de fourche et un becquet en bas du moteur, des couleurs vigoureuses avec une décoration renforçant les lignes fuyantes de l'ensemble, et vous ne pourrez pas vous tromper d'usage.



PARTIE-CYCLE

Le cadre double berceau de la VF a un dessin original avec ses deux tirants latéraux inclinés. Mais il a aussi l'avantage d'avoir un berceau latéral démontable afin de faciliter la dépose du moteur.

La suspension avant télescopique à air ressemble à celle de la CBX : même système d'amortissement, même diamètre de tubes (35 mm), même système Trac antiplongée de freinage et même débattement de 140 mm.

À l'arrière le Pro-Link est lui aussi assez semblable avec une géométrie similaire et un amortisseur réglable également en pression d'air. Mais ici le débattement est augmenté : 108 au lieu de 100 millimètres.

Pour la géométrie de la direction on notera que la VF est, de toutes les 400, celle qui a la plus petite chasse. Les roues à jantes Comstar supportent ici aussi des pneus tubeless, mais à basse section et en 16 pouces à l'avant, ce qui renforce l'image de moto sportive. Les freins Inboard sont identiques à ceux de la CBX. On notera enfin que si Honda a cherché à faire de sa VF une moto plus performante que sa CBX, c'est essentiellement en travaillant sur le moteur. Car le poids à sec est identique avec 175 kilos, ce qui fait tout de même 30 kilos de plus que la redoutable concurrente qu'est la RDLC.

MOTEUR

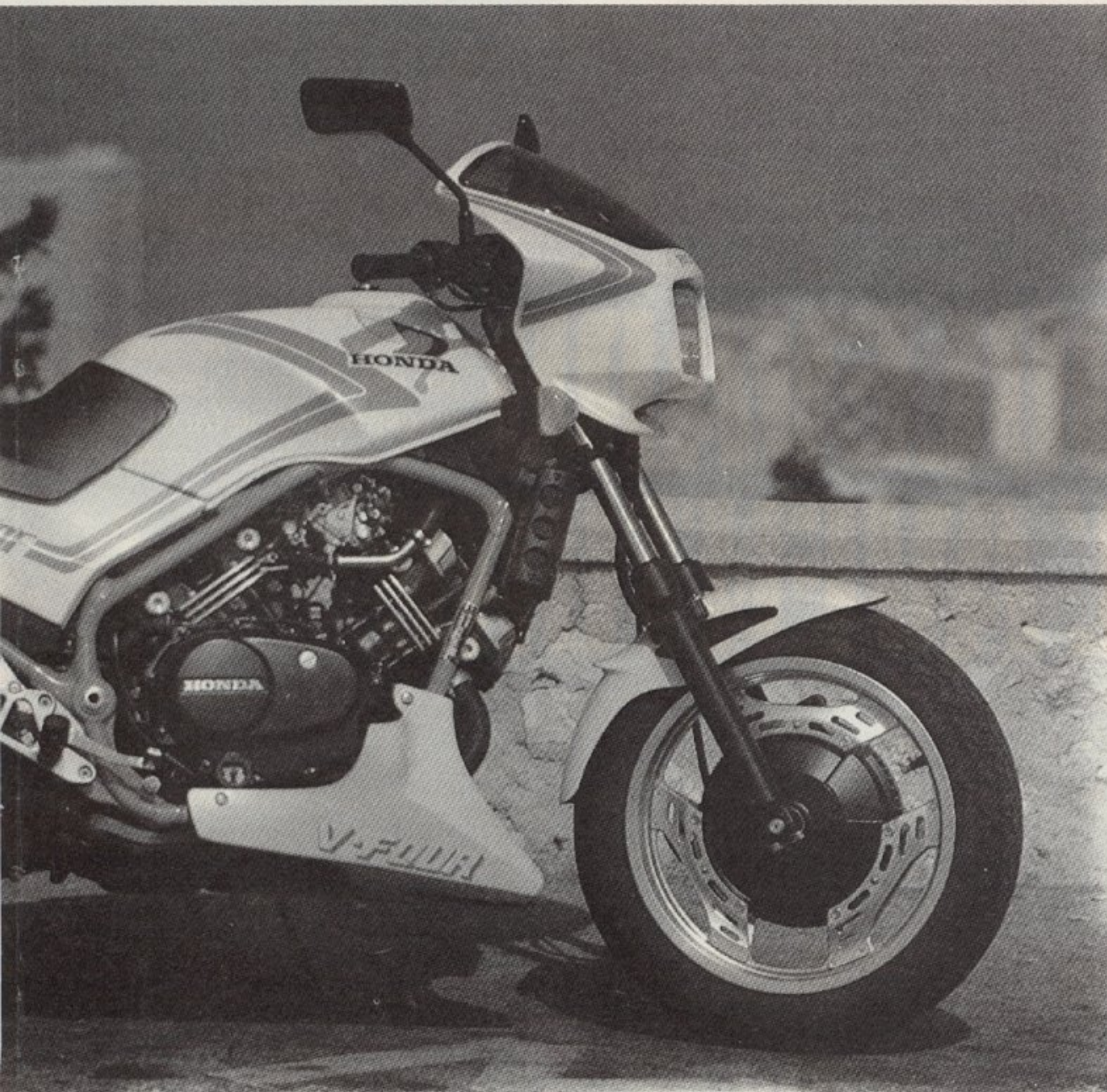
Pour mieux concurrencer la RDLC, il fallait aller plus loin que les 48 chevaux de la CBX et pour cela il fallait créer un nouveau moteur. Celui en V des 750 Sabre avait plu, la voie était bonne. On a donc ici un moteur de structure analogue, quatre cylindres en V à 90° avec refroidissement liquide. C'est le seul moteur au monde de ce type dans cette classe de cylindrée.

La distribution est assurée pour chaque rangée de cylindres par deux arbres-à-cames en tête entraînés par une chaîne classique à tension automatique et entraînant les soupapes.

Là aussi on trouve des linguets en Y pour enfoncer les soupapes : une seule came est usinée pour deux soupapes.

L'alimentation est assurée par des nouveaux carburateurs Keihin à dépression de 27 millimètres de passage et l'allumage est bien sûr électronique,

avec limiteur de régime. Bonne sécurité. Pour les transmissions, la primaire se fait ici par engrenage à taille droite, classique et ne mangeant pas de puissance. La commande de l'embrayage multidisque en bain d'huile est originale, puisque, comme sur la VF 750 F, elle se fait par circuit hydraulique. La boîte non plus ne manque pas d'originalité par sa conception à engrenages planétaires et même si elle reprend exactement le même étagement des cinq derniers rapports que ceux de la CBX. Seule la première est un peu plus longue. Enfin pour les performances, avec l'annonce de 55 chevaux à 11500 t/mn et un couple de 3,6 mkg à 10500 t/mn, on constate que le moteur est encore plus poussé que sur la CBX. Simplement pour le couple il faut observer que la courbe est plus plate et que la valeur obtenue à



guidon, les deux Honda et la XJ. La Kawa, elle, n'a qu'une commande sur le côté du starter. Du coup elle sera classée avant-dernière... pour la forme. Car en fait le démarrage des cinq 400 de pointe est une opération aisée par tous les temps, à chaud comme à froid. Le classement établi ici n'a donc qu'une valeur très faible.

CLASSEMENT

1 ex-aequo : CBX - VF - XJ
4 : Kawa
5 : RDLC

COUPLE MOTEUR

En général les 400 ne sont pas réputées pour avoir beaucoup de couple. Ce sont des moteurs qui réclament qu'on monte dans les tours pour trouver la puissance. Une seule fait exception ici, la VF Honda. Du couple, par rapport aux autres, elle en regorge. Elle a un caractère de ce fait très marqué et une personnalité bien à part.

On peut reprendre à bas régime et ça repart, à tel point qu'on croirait avoir entre les mains une moto de plus grosse cylindrée. Décidément le moteur en V à quatre cylindres apporte vraiment un «plus» par rapport à ses congénères à quatre cylindres en ligne.

Car les trois autres motos 4-temps ont bien moins de couple que la VF, y compris la CBX. En fait la CBX et la Kawa font jeu égal en reprises. C'est élastique dans le sens où le moteur peut tourner sans cogner à très bas régime, mais si on accélère, il ne faut pas être pressé. La XJ, elle, est assez proche de la CBX et de la Kawa, mais avec moins de couple encore. En fait elle se fait même coiffer par la RDLC qui a fait de gros progrès par rapport aux anciens modèles grâce à la présence du système YPVS.

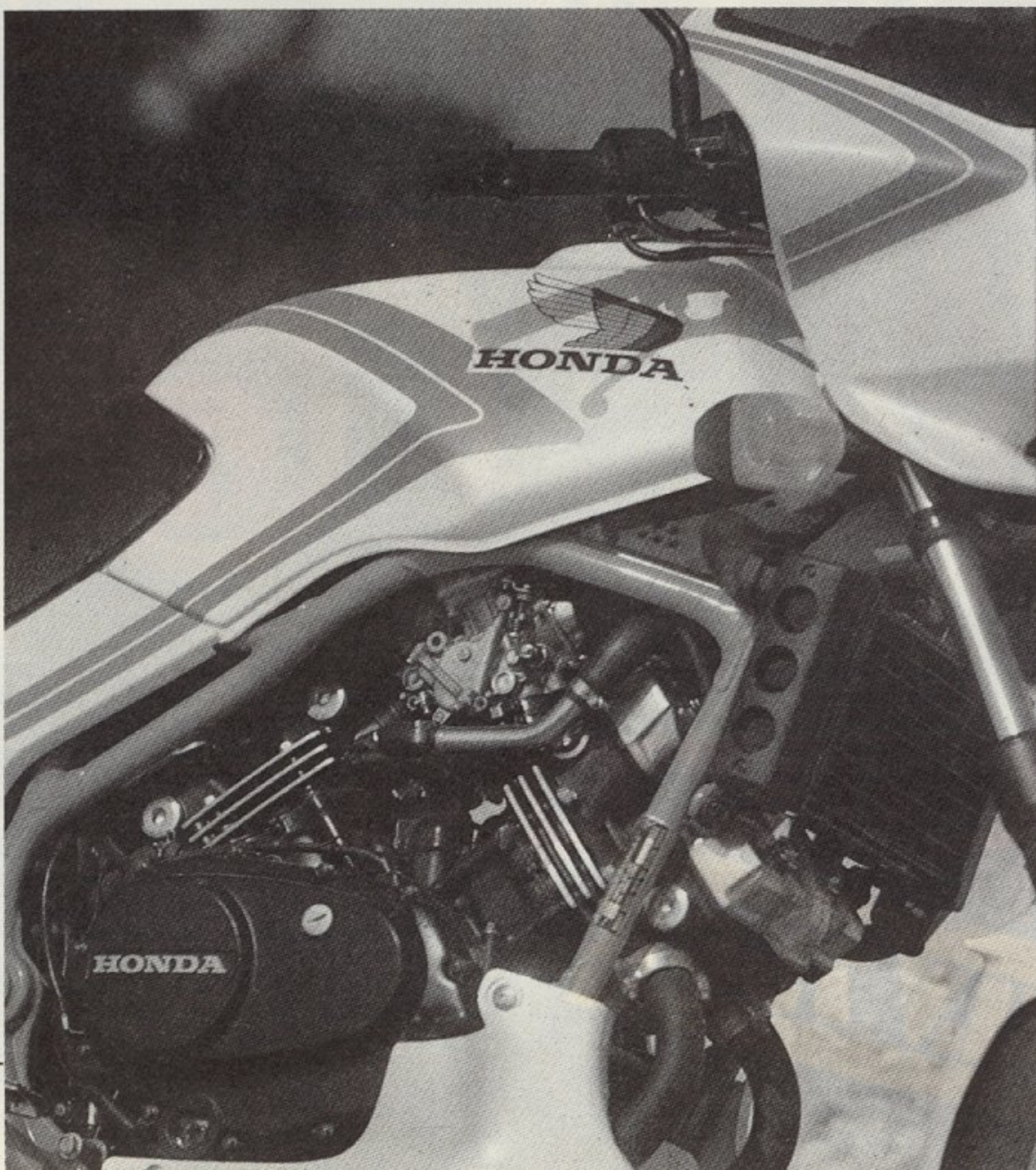
CLASSEMENT

1 : VF
2 ex-aequo : CBX - Kawa
4 ex-aequo : XJ - RDLC

PUISSANCE

Incontestablement la RDLC est la moto qui domine au chapitre de la puissance. Elle a de l'allonge et beaucoup de chevaux. Le tempérament en outre est assez vif et comparativement aux autres, la RDLC pourrait même passer pour brutale... sauf pour ceux qui ont connu les moteurs deux-temps d'il y a une bonne dizaine d'années. Passé 6500/7000 t/mn les chevaux arrivent en force et sont assez impressionnants. Avec une boîte très bien étagée (nous le verrons plus loin) la RDLC peut toujours être maintenue dans la plage de puissance idéale. Mais attention aux «roues-arrière» inopinées qui peuvent se produire si vous n'êtes pas doux avec la poignée des gaz.

Derrière la RDLC on va trouver la VF qui décidément n'est pas très loin. Et là, comme au chapitre du couple, le moteur en remonte aux autres 4-cylindres qui sont, eux, en ligne. En fait la VF tire long en sixième et arrive à accrocher une bonne vitesse. Mais il faudra tirer à fond la cinquième si l'on veut pouvoir aller vite en sixième.



KAWASAKI Z 400 F



PRÉSENTATION

La nouvelle Z 400 F apparaît en 1983 dans la robe de sa réputée devancière la GPZ 550. Et la robe est de qualité à la fois au niveau de l'esthétique très tendue et nerveuse (avec les lignes bien harmonisées entre elles) et en ce qui concerne la finition. En outre les peintures sont particulièrement soignées et séduisantes dans les différents coloris proposés. Ainsi tous les composants viennent de la 550, y compris les demi guidons à bracelet, le poste de pilotage, le phare ou les accessoires. Seul n'a pas été repris le petit carénage de tête de fourche, ce qu'on regrettera peut-être, mais qu'on comprendra si l'on considère le souci de ne pas grever le prix de vente.

MOTEUR

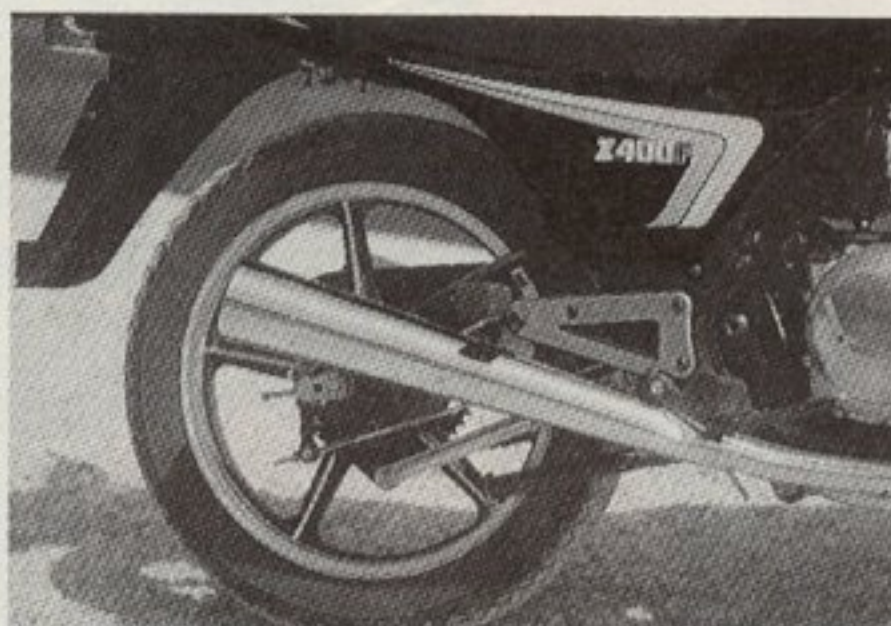
Pour la mécanique le classicisme est toujours de mise chez Kawasaki. La Z 400 F ne fait pas exception à la règle. Elle reprend le bloc de la GPZ 550 avec une cylindrée réduite à la fois par modification de la course et de l'alésage. Le moteur est donc un quatre-cylindres en ligne, quatre-temps à distribution par deux arbres-à-cames en tête. Ces arbres-à-cames sont entraînés par une chaîne Hy-Vo à tension automatique. À la différence des Honda, la culasse de la Kawasaki comporte seulement deux soupapes par cylindre. L'alimentation est confiée à quatre carburateurs Tekei à dépression de 24 millimètres de passage, valeur la plus faible de toutes les motos de cet essai comparatif. L'allumage bien sûr est électronique. La transmission primaire se fait par une chaîne Hy-Vo. L'embrayage est tout à fait classique (multidisque en bain d'huile commandé par câble). La boîte, comme toutes les autres, comporte six rapports et la transmission secondaire est assurée par une chaîne.



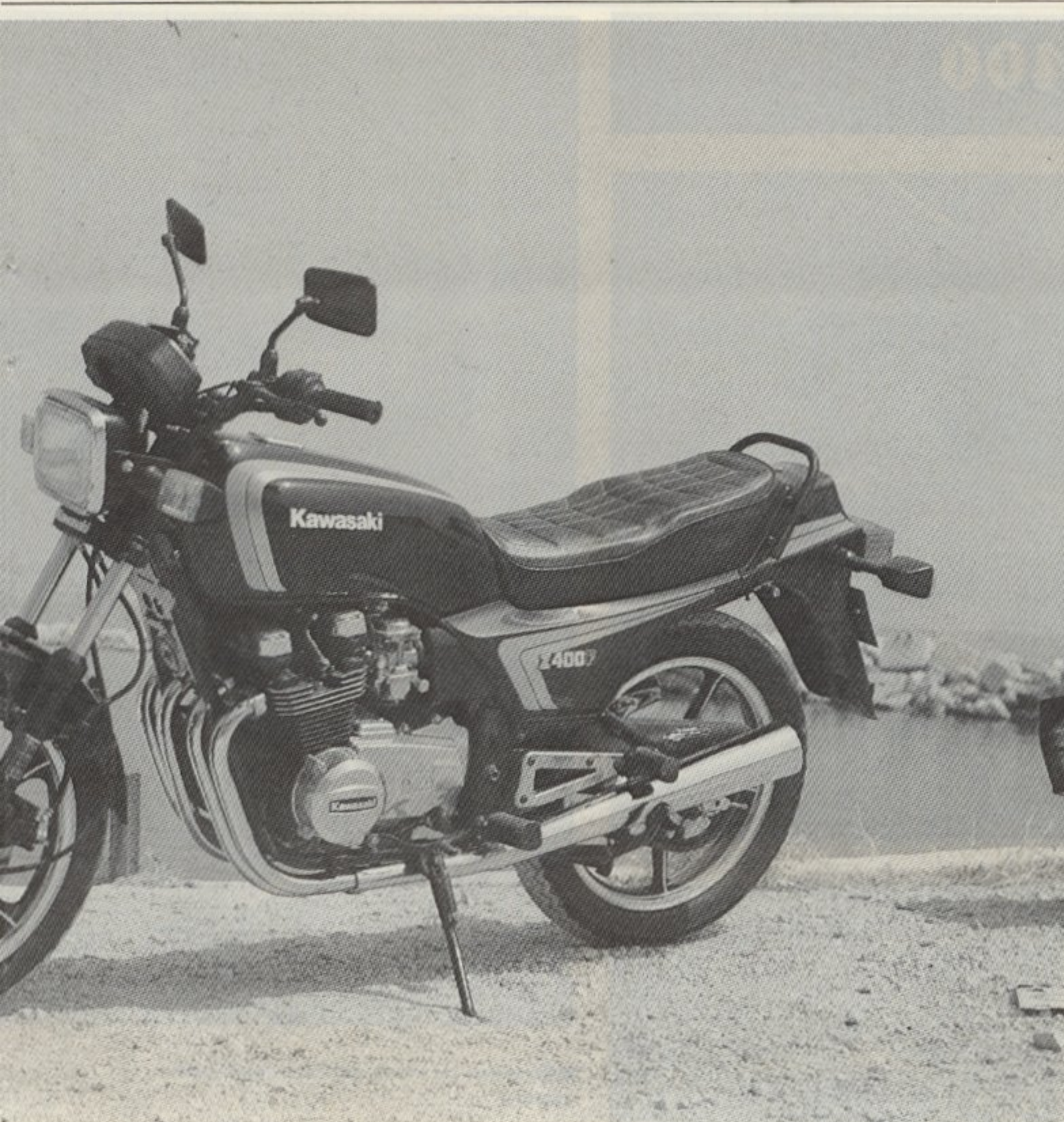
En ce qui concerne les performances annoncées par Kawasaki, il est évident que les 48 chevaux mettent la moto à égalité (du moins sur le papier, et les chronos permettront de vérifier) avec la CBX. Mais la Kawa a l'avantage d'atteindre cette puissance maxi à un régime inférieur de 1500 tours. Même remarque pour le couple : avec 3,5 mkg, il y a un poil plus que sur la CBX et là aussi à un régime inférieur de 1500 tours, ce qui ne doit pas être négligeable à l'usage.

PARTIE-CYCLE

Pourquoi changer ce qui donne satisfaction ? La Z 400 F reprend donc le cadre tubulaire double berceau de la GPZ 550, avec ses suspensions, c'est-à-dire, à l'avant, une fourche télescopique à air offrant le débattement le plus important pour les 400, à savoir



175 millimètres, rien de moins. L'arrière n'est pas en reste avec 140 millimètres, valeur, là aussi, la plus élevée. Par ailleurs l'Uni-track est un système à amortisseur unique agissant de façon progressive par l'intermédiaire d'une biellette. Le bras oscillant est ici en tubes d'acier et non en caisson d'aluminium. Quant à l'amortisseur, il est réglable en cinq crans de dureté. Les roues de dimensions classiques (18 pouces à l'avant comme à l'arrière) adoptent des pneus tubeless à basse section. Les freins sont, eux, légèrement différents de ceux de la 550. C'est évident pour le tambour arrière qui a remplacé le disque. C'est vrai aussi pour les deux disques de 260 millimètres à l'avant dont l'acier est encore meilleur et dont les étriers ont aussi été modifiés pour mieux mordre. Bien sûr les plaquettes sont de type tout-métal. Enfin par son poids de 180 kilos à sec, la Kawa est bien dans le ton par rapport à la concurrence.



La XJ est la plus puissante des machines à quatre-cylindres en ligne, mais d'assez peu toutefois. Le moteur n'a pas beaucoup de couple et impose de tirer sans cesse sur les régimes. Mais en haut, il a bien du coffre et se montre étoffé. On va trouver ensuite ex-aequo la CBX et la Kawa qui manquent de quelques chevaux par rapport aux autres... même si à l'usage elles restent très performantes. Mais elles ont un petit handicap sur le plan de la puissance pure.

CLASSEMENT

1 : RDLC
2 : VF
3 : XJ
4 ex-aequo : CBX-Kawa.

AGRÈMENT MOTEUR

La VF bien évidemment a le moteur le plus agréable à utiliser, essentiellement en raison de son couple élevé pour la cylindrée, mais aussi par sa puissance étonnante. C'est une pure réussite et on pourrait facilement la comparer à bien des 500 à la fois sur le chapitre de l'allonge et des reprises. À l'usage c'est la moto sur laquelle on a le moins besoin de se soucier du régime ou du rapport de boîte. Elle permet de rouler fort en cravachant comme sur n'importe quelle sportive, ou de rouler «cool» comme avec une grosse G.T.

En deuxième position nous placerons la RDLC pour des raisons toutes différentes. Certes elle parvient à s'accommoder d'un usage calme, mais c'est dans le feu de l'action, lorsqu'on fait parler la poudre que le moteur deux-temps se montre amusant. Et si l'on aime cela, il vous en donne vraiment pour vos sous. C'est lui aussi, dans son genre, une pure réussite. Et même ce qui pourrait être un défaut sur une autre machine (la brutalité aux accélérations) devient ici une qualité intrinsèque qui fait partie du caractère et de la personnalité de la RDLC.

La Kawasaki et la CBX ont toutes deux des moteurs polyvalents qu'on utilisera du bas jusqu'en haut grâce à l'élasticité et à l'allonge. Ils n'ont pas beaucoup de caractère, n'offrent pas beaucoup de sensations, mais sont réguliers et performants. Enfin le moteur de la XJ a un peu moins de couple que les autres et ne parvient pas à surmonter ce handicap par sa puissance importante car, cela oblige trop à tirer constamment. Par ailleurs il émet des vibrations très importantes et gênantes.

CLASSEMENT

1 ex-aequo : CBX-Kawa-RDLC
4 : VF
5 : XJ.

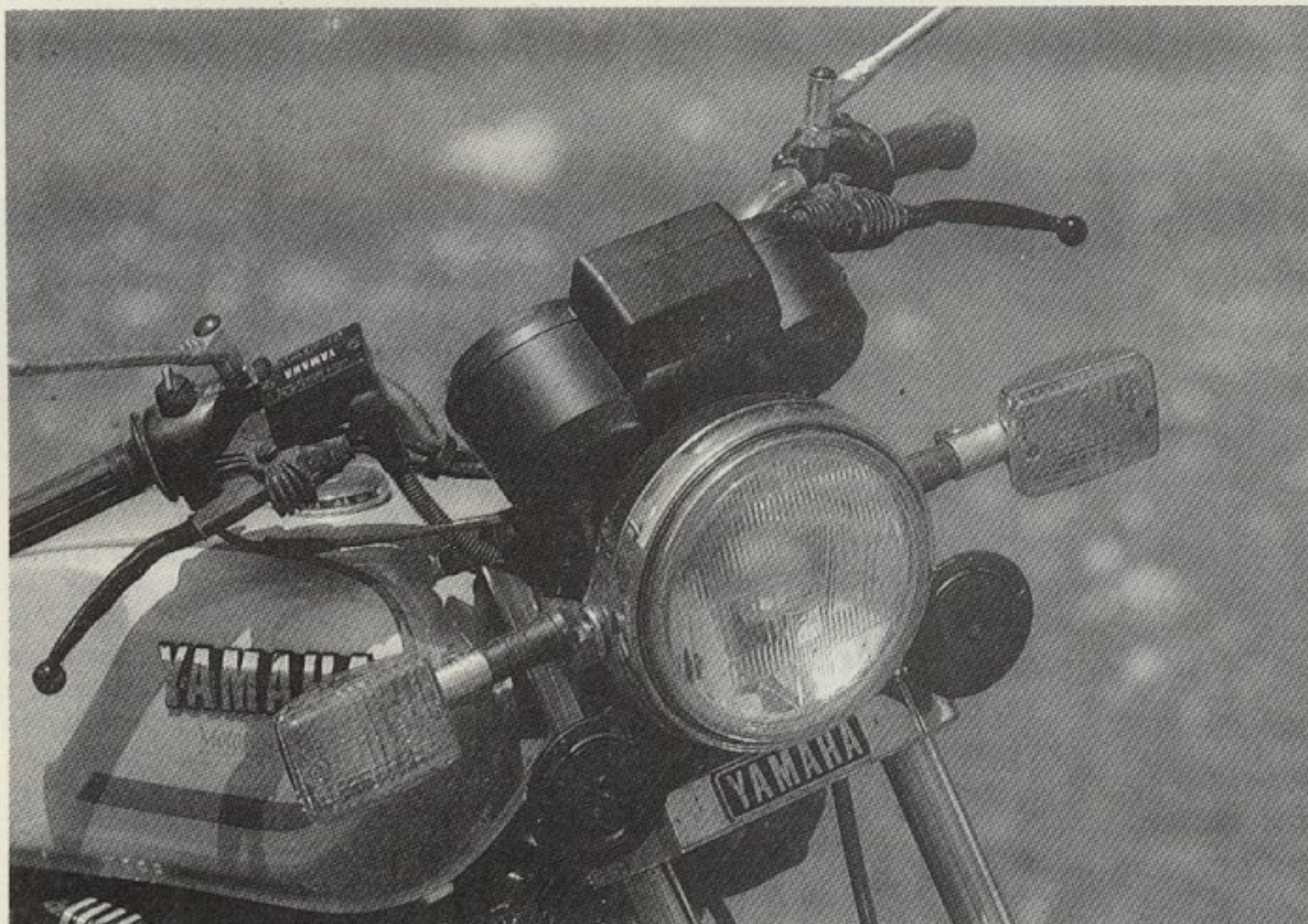
TRANSMISSIONS

Pour les embrayages trois motos sont ex-aequo, la CBX, la Kawa et la RDLC. En effet ces organes recueillent toutes les qualités, à savoir des commandes très douces et progressives et une excellente endurance.

Derrière la VF et la XJ sont un peu distancés. La VF a une commande hydraulique très douce, mais qui enlève un peu de précision à l'attaque. Sur la XJ la commande est à câble, mais moins douce et moins agréable. En fait la vraie différence



YAMAHA XJ 400



PRÉSENTATION

La Yamaha XJ 400 est bien connue depuis près de trois ans qu'elle existe. Cette anti RDLC au sein même de la gamme de Yamaha s'avère en fait comme une petite sœur de la fameuse XJ 650 qui a conquis le marché dans sa catégorie. On retrouve un esprit assez semblable dans la ligne générale, même si aucune pièce de carrosserie n'est commune ou même vraiment semblable. En fait le «look» de cette moto est plutôt Bon Chic Bon Genre que vraiment sportif, même si la XJ prétend être autre chose qu'une simple routière. Et il faut avouer qu'à sa sortie, dans un marché en stagnation technologique, elle a marqué un pas en avant. Reste à savoir si aujourd'hui encore, face à une concurrence aux dents longues, elle saura se montrer dans le corps.

MOTEUR

Le quatre-temps quatre cylindres en ligne de la XJ est refroidi par air et possède une distribution désormais classique avec deux arbres-à-cames en tête et deux soupapes par cylindre... comme la Kawasaki. A ce niveau Yamaha n'a pas joué la carte de la sophistication. L'alimentation se fait en outre grâce à une batterie de quatre carburateurs Mikuni de 28 millimètres à pompe de reprise. Mais ce n'est pas tout puisqu'on trouve le YICS (Yamaha Induction Control System) maintenant bien connu qui dérive les gaz venant à une soupape fermée vers celle ouverte d'un autre cylindre pour créer un tourbillon favorable à la combustion. Et de fait nous verrons que le moteur est économe en essence. L'allumage est de type électronique quant à lui. Pour la transmission on trouve un système à double étage : chaîne Hy-Vo puis



engrenage qui entraîne la cloche d'embrayage, ce dernier étant un classique multidisque en bain d'huile. La boîte comporte six rapports et la transmission secondaire, à la différence de celle de la XJ 650, se fait par chaîne. On notera encore le report du démarreur et de l'alternateur derrière le cylindre pour gagner quelques centimètres en encombrement latéral, ainsi que le système de coupure du circuit électronique si le niveau d'huile est insuffisant. Excellente protection ! Pour les performances Yamaha annonce prudemment 46 chevaux à 10000 t/mn. Et pourtant la moto nous paraîtra plus puissante lors de l'essai que ses deux rivales de 48 chevaux. Il est vrai qu'en compensation son couple de 3,5 mkg à



8500 t/mn ne nous est pas aussi bien apparu...

PARTIE-CYCLE

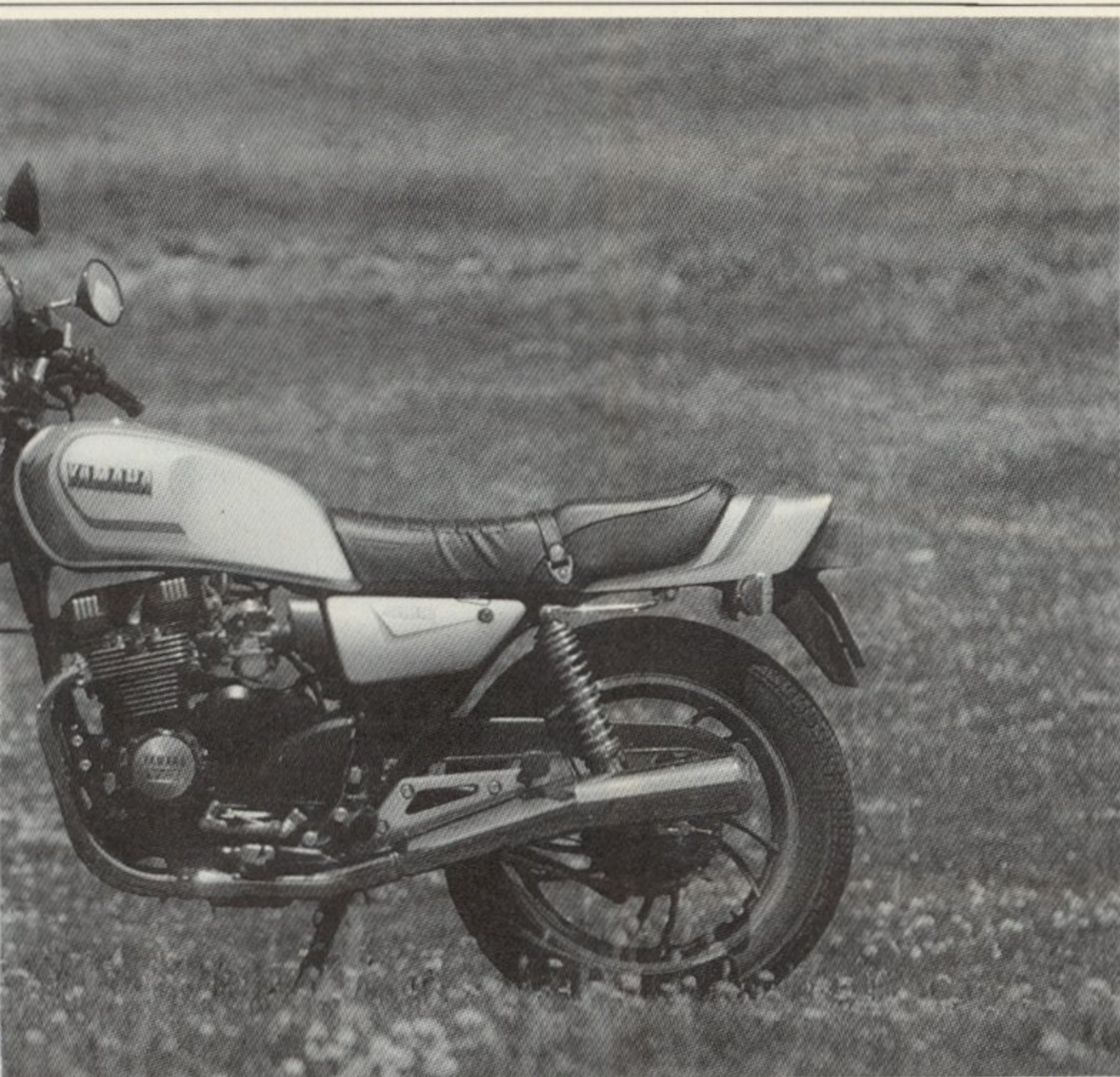
Le cadre double berceau tubulaire de la XJ 400 n'est pas plus original que la plupart de ses concurrents. En outre la moto se distingue au niveau de ses suspensions... mais par leur aspect classique. On pourrait même dire vieillot !

La fourche télescopique hydraulique fonctionne sans assistance pneumatique. Elle offre toutefois un débattement très correct de 150 millimètres. Mais nous verrons que les performances ne sont tout à fait à la hauteur. Même chose à l'arrière où en outre les deux amortisseurs ne fournissent pas d'effet d'enfoncement progressif. Ces combinés offrent cinq positions de prétension du ressort et procurent 80 petits millimètres de débattement, valeur la plus modeste ici.

Pour les roues on pourra regretter que les jantes n'autorisent pas le montage de pneus tubeless.

Le pneu avant de 19 pouces est de section traditionnelle alors que celui de l'arrière en 18 pouces est à profil basse section. Cela peut étonner.

Les freins sont constitués d'un simple disque de 257 millimètres à l'avant et d'un tambour de 180 millimètres à l'arrière. Disons tout de suite que ce ne sera pas à la hauteur de la concurrence. Enfin pour le poids la XJ 400 est la plus lourde mais avec seulement deux kilos de plus que la Kawa.



va se faire essentiellement sur les boîtes de vitesses. Et là on va retrouver les trois mêmes ex-aequo à la première place, la CBX, la Kawa et la RDLC : bonne sélection, grande douceur dans les changements de rapports, excellente précision de la boîte, facilité à retrouver le point mort, etc... La VF est un bon cran derrière. Sa boîte est déjà un peu plus dure, mais précise. On retrouve la dureté et la lenteur relative de la boîte de la VF 750 F, avec la même gêne parfois à se mettre au point mort. Enfin la XJ de notre essai avait une boîte très lente et à la sélection difficile, contrairement à celle que nous avons essayée précédemment (MF N° 37).

CLASSEMENT

1 : VF
2 : RDLC
3 ex-aequo : CBX-Kawa
5 : XJ.

SUSPENSION AVANT

La Kawa et la RDLC ont d'excellentes fourches souples, sans problème et qui amortissent parfaitement bien. Elles sauront toujours effacer les irrégularités du revêtement, autorisant ainsi à la fois une excellente tenue de la direction sur les mauvaises routes, en même temps qu'un bon confort, ce qui est loin d'être négligeable.

La VF va bien aussi mais de par la position on a une impression assez bizarre qui se ressent essentiellement au niveau du confort de conduite. Car pour les qualités pures elle offre la même tenue de route.

La CBX suit sa jeune sœur. La suspension est un peu molle et donne parfois une sensation de flou comparativement aux trois déjà citées.

Enfin la fourche de la XJ semble manquer de débattement, s'avère peu progressive et amortit nettement moins bien que les autres, ce qui se ressent à la fois en confort et tenue de route.

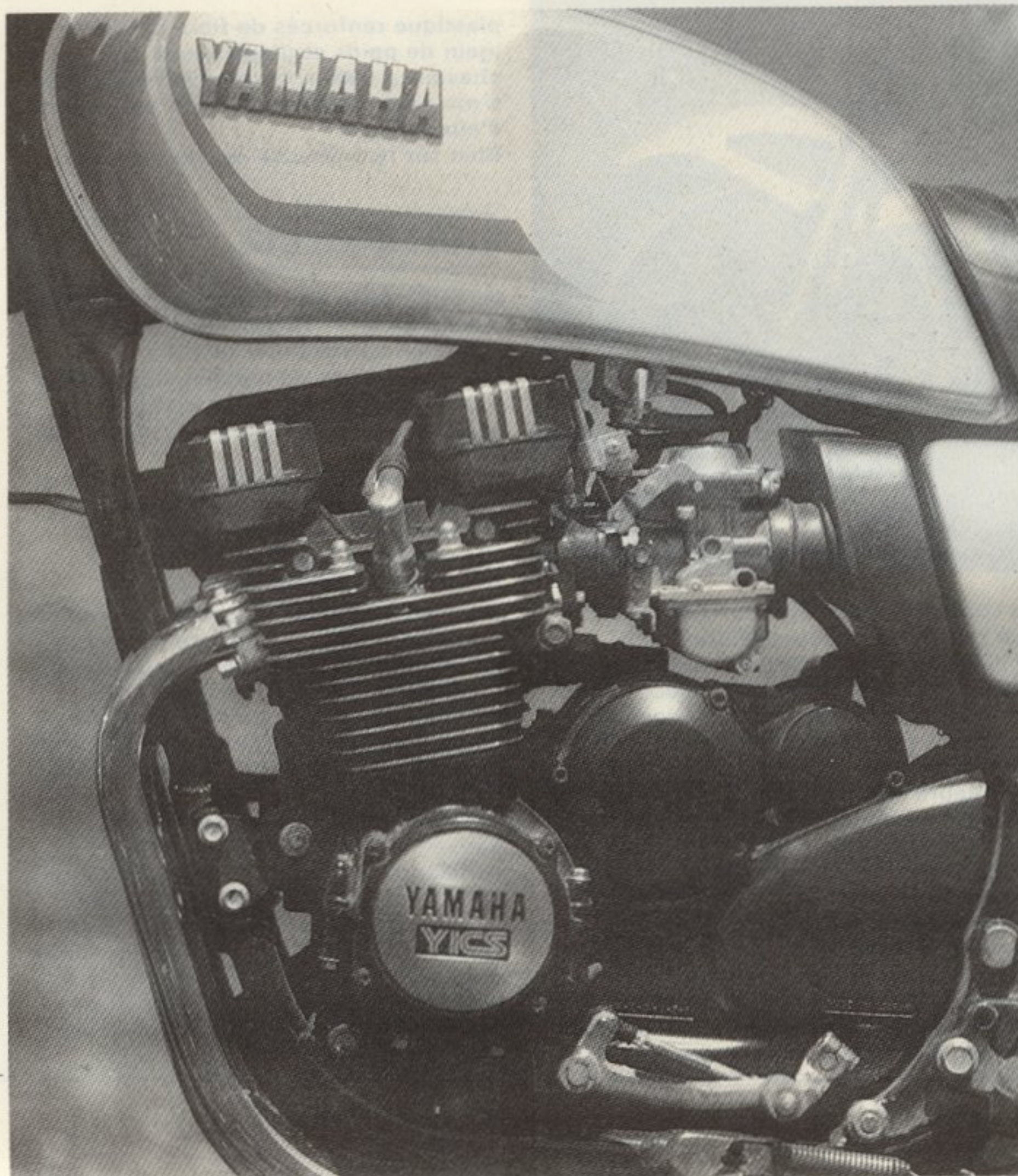
CLASSEMENT

1 ex-aequo : Kawa-RDLC
3 : VF
4 : CBX
5 : XJ.

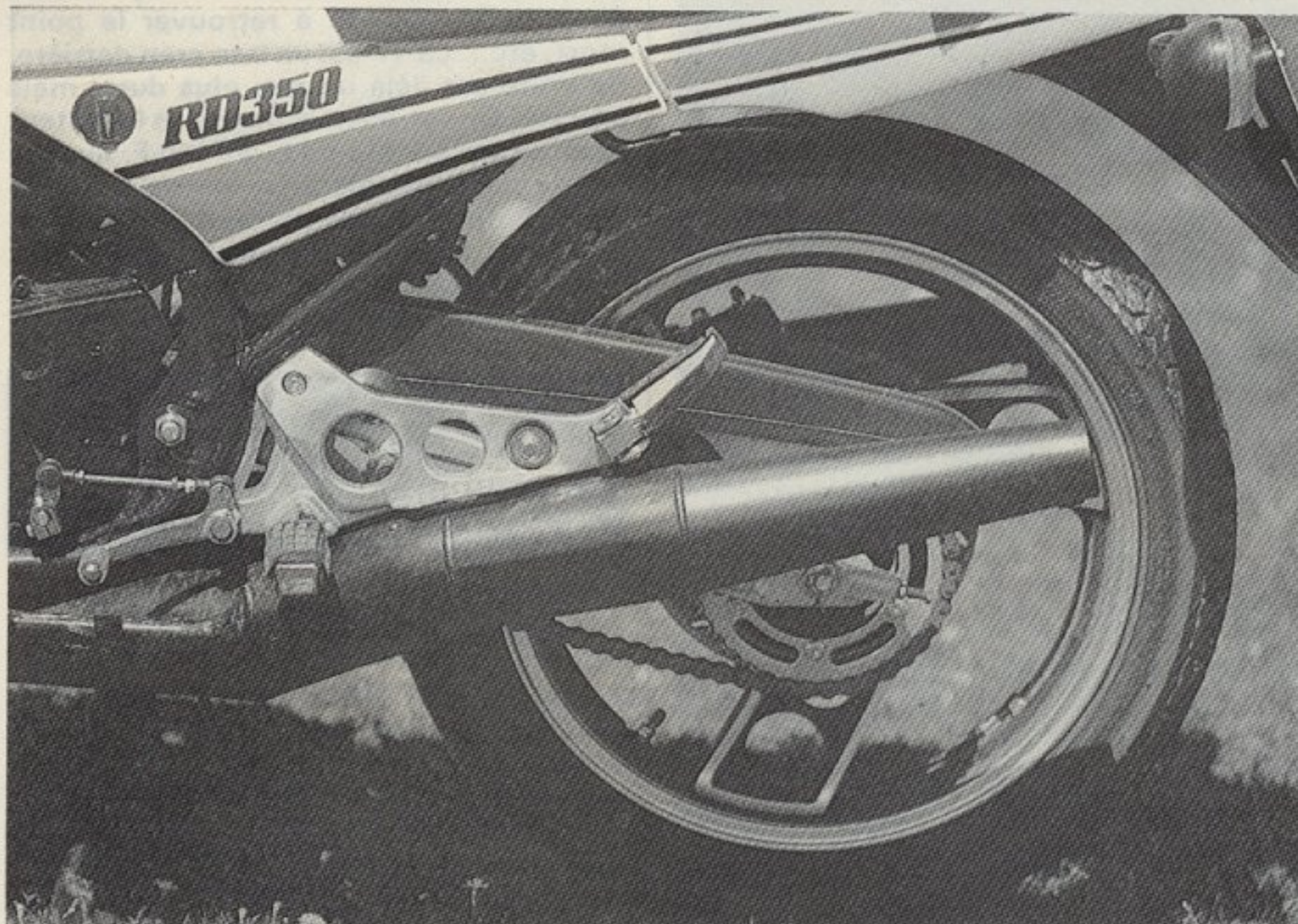
SUSPENSION ARRIÈRE

L'Uni-trak de la Kawa est le même que sur la GPZ 550 et on retrouve toutes les qualités que possédait déjà cette machine. Toutes les réactions sont impeccables, que l'on aille vite ou qu'on se promène, à la fois en importance du débattement, en souplesse et douceur ou en qualité de l'amortissement.

Nous mettrons en seconde position la RDLC qui, elle aussi, a une suspension arrière très douce et amortissant très bien, particulièrement efficace en tenue de route, et donnant elle aussi un excellent confort. Mais par rapport à la Kawa, la suspension de la RDLC est légèrement distancée par le fait qu'au freinage on est un peu jeté en avant et la roue arrière a tendance à se délester. Cela vient-il de l'absence d'un dispositif anti-plongée sur la fourche, ou de la légèreté de la moto ? En tout cas ce que nous mettrons sur le compte de la suspension Cantilever avec l'ancienne RDLC existe encore ici où l'on trouve pourtant un monoshock progressif.



YAMAHA RD 350 LC

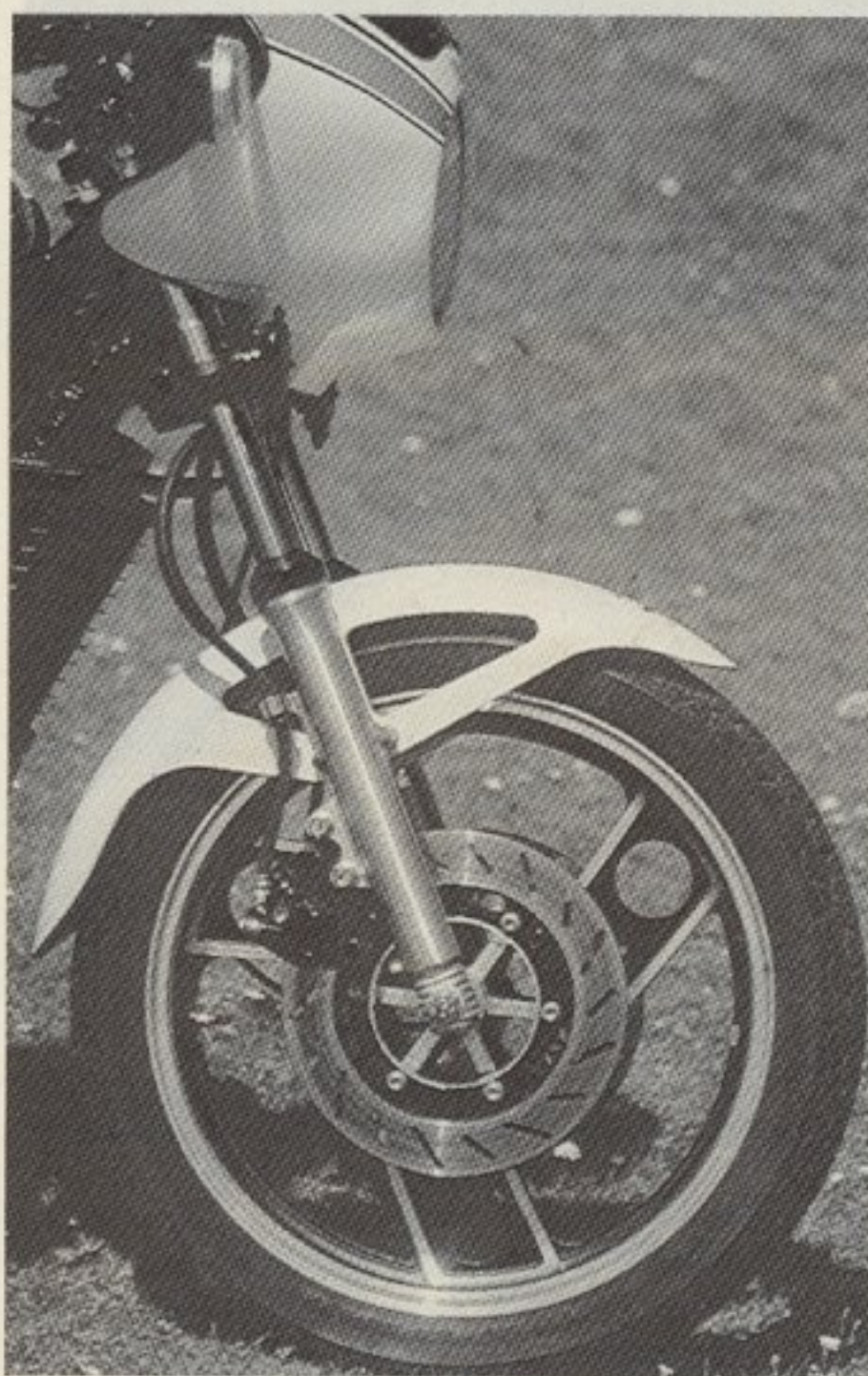


PRÉSENTATION

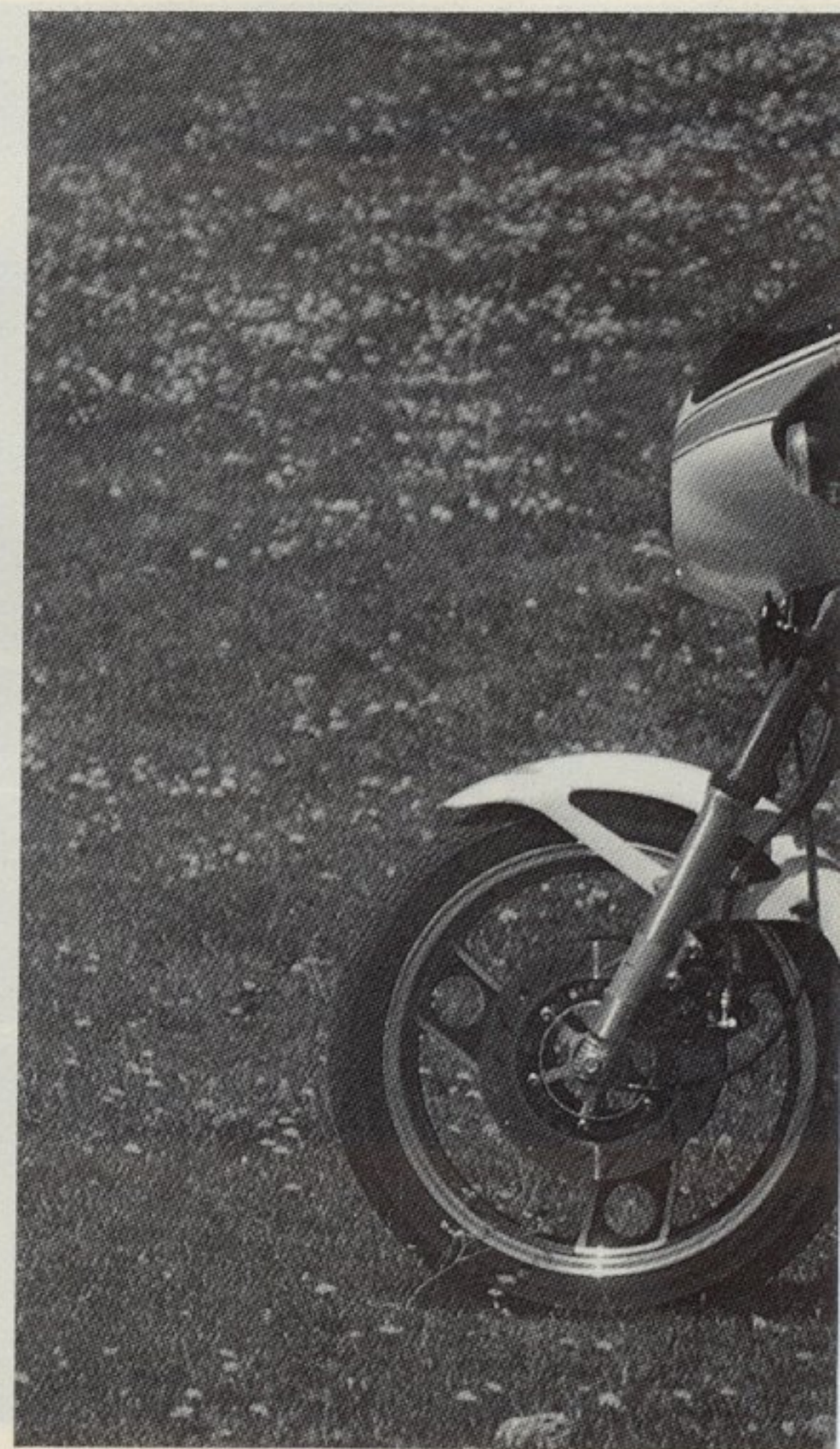
Comme pour la VF Honda, la ligne est une petite merveille de style «racing» avec le cadre aux tirants centraux inclinés et débordant entièrement sous le volumineux réservoir trapézoïdal qui suit exactement leur ligne. Ici le robinet est encastré dans un flanc. Il n'y a aucune interruption dans le dessin depuis le réservoir jusqu'au dossier de selle englobant le feu arrière. Comme pour la VF, sa concurrente directe, on trouve ici aussi un petit carénage de tête de fourche et un becquet à l'avant du moteur. Esthétiquement il y a donc une grande différence avec les motos à l'esprit plus tranquille et touristique. La finition toutefois est extrêmement soignée.

MOTEUR

Avec son bloc deux-temps, la RDLC est très originale. Depuis sa première sortie il y a déjà trois ans, cette moto qui semblait aller à contre-courant s'est affirmée et s'est fait une place, non seulement parmi les nostalgiques du moteur deux-temps, mais encore dans une importante partie de la souche jeune qui constitue la nouvelle base des motards. Ce bloc cylindre à refroidissement liquide est entièrement remanié cette année par rapport au modèle 82. Il se caractérise par une admission à clapets de plus grande taille et surtout par le YPVS (Yamaha Power Valve System) qui consiste en une valve rotative à commande électromécanique destinée à faire varier, par son ouverture plus ou moins partielle, le diagramme d'échappement afin de favoriser soit le couple à bas régime, soit la puissance maximale. Il y a bien sûr une valve à la sortie de chaque cylindre. Lors de la mise du contact les valves s'ouvrent et se referment pour nettoyer



la conduite. L'alimentation est assurée par deux carburateurs Mikuni de 26 millimètres à pipe d'équilibrage. L'allumage est entièrement électronique (avance comprise). Le refroidissement utilise un nouveau radiateur monobloc en alliage léger avec thermostat (meilleure régulation de la température). La transmission primaire se fait par un engrenage à taille oblique. L'embrayage multidisque en bain d'huile reçoit une nouvelle commande à came (et non plus à vis) comme sur la TZ. La boîte comporte six rapports et la transmission finale se fait bien sûr par chaîne. On ne terminera pas sans signaler que le moteur RDLC 83 a des carters en



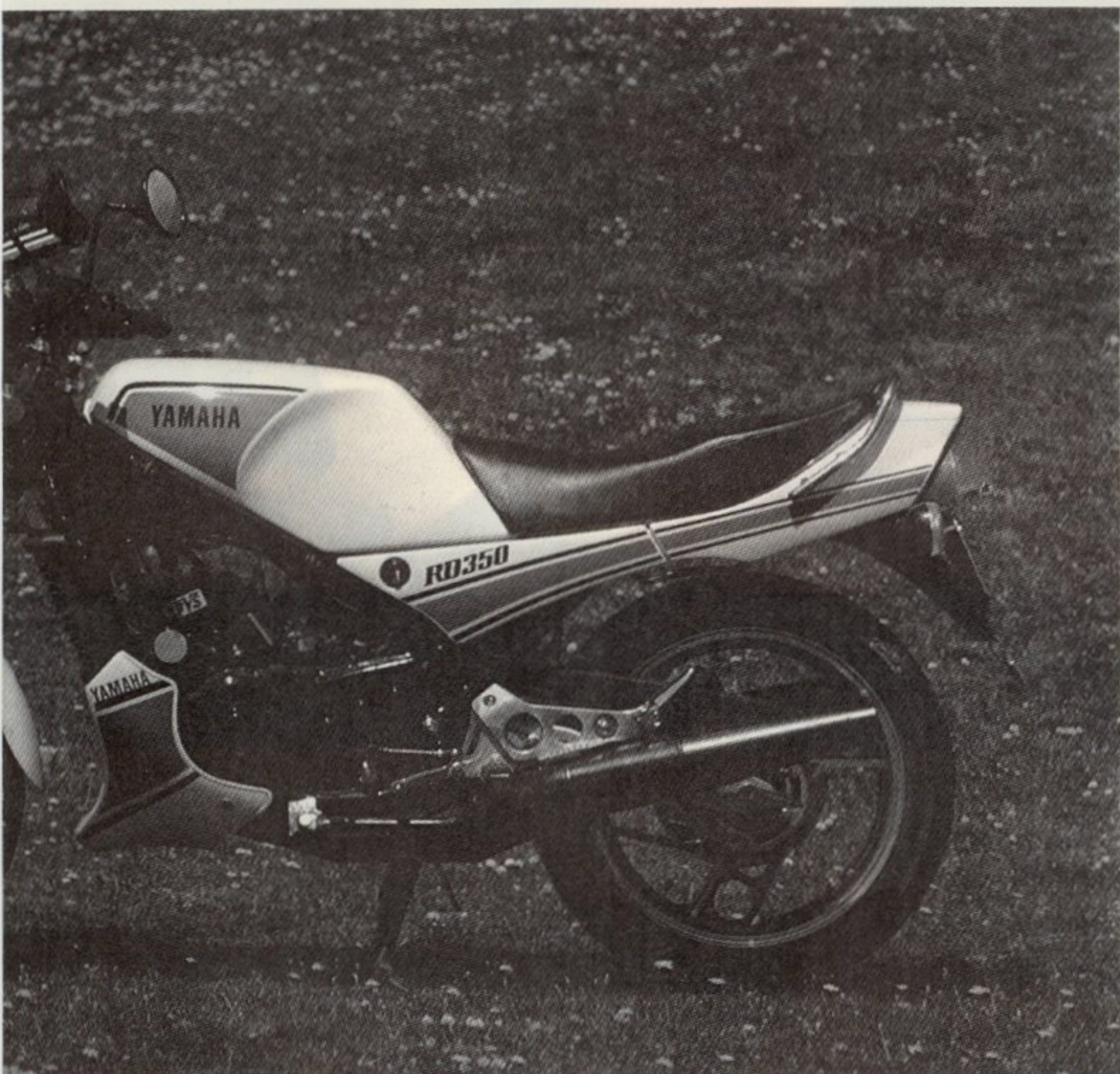
plastique renforcés de fibre de verre (gain de poids et d'épaisseur). 59 chevaux à 9000 t/mn et 4,74 mkg à 8500 t/mn sont enfin des chiffres qui parlent d'eux mêmes. Bien sûr le graissage est du type séparé.

PARTIE-CYCLE

Le cadre de la RDLC est assez semblable à celui de la VF Honda en ce qui concerne sa structure très renforcée. Mais lui n'a pas de berceau démontable. Il est vrai que son moteur est peu volumineux et se sortira tout de même aisément.

La fourche à air possède un système de laminage variable pour la détente (système anti-rebond) mais elle est dépourvue de système antiplongée. A l'arrière le nouveau monocross progressif remplace avantageusement le vieux Cantilever. Il consiste en un bras en caisson d'acier et un amortisseur de type De Carbon à azote (bonbonne scellée) réglable en précontrainte du ressort agissant par l'intermédiaire d'une bielle. Ici le débattement est de 100 millimètres.

Pour les roues, pas de jante de 16 pouces à l'avant, mais une largeur suffisante pour monter des pneus à taille basse bien larges (c'est essentiel pour une moto qui tournera sur circuit). Quant aux freins ils sont soignés : deux disques de 226 millimètres perforés à l'avant, un disque de 235 millimètres également perforé à l'arrière avec des plaquettes semi-métalliques.



Les deux Pro-Link de la CBX et de la VF arrivent ensuite à égalité, avec des réactions parfois différentes entre elles, mais de toutes façons avec moins de douceur et de progressivité dans le travail d'amortissement. En outre sur la VFF la suspension arrière est raide et si elle remplit très correctement son contrat en ce qui concerne la tenue de route puisque les roues ne perdent jamais le contact avec le sol sur les routes dégradées, en revanche elle n'offre qu'un confort très rudimentaire : on est très secoué et on a l'impression même parfois d'avoir des difficultés à rester en selle.

Enfin la XJ est loin derrière. Les amortisseurs n'offrent pas vraiment de bonnes possibilités de réglage. Le débattement effectif est moyen et l'amortissement est insuffisant de sorte qu'on souffre à la fois au niveau de la tenue de route et du confort.

CLASSEMENT

- 1 : Kawa
- 2 : RDLC
- 3 ex-aequo : CBX-VF
- 5 : XJ.

FREINAGE

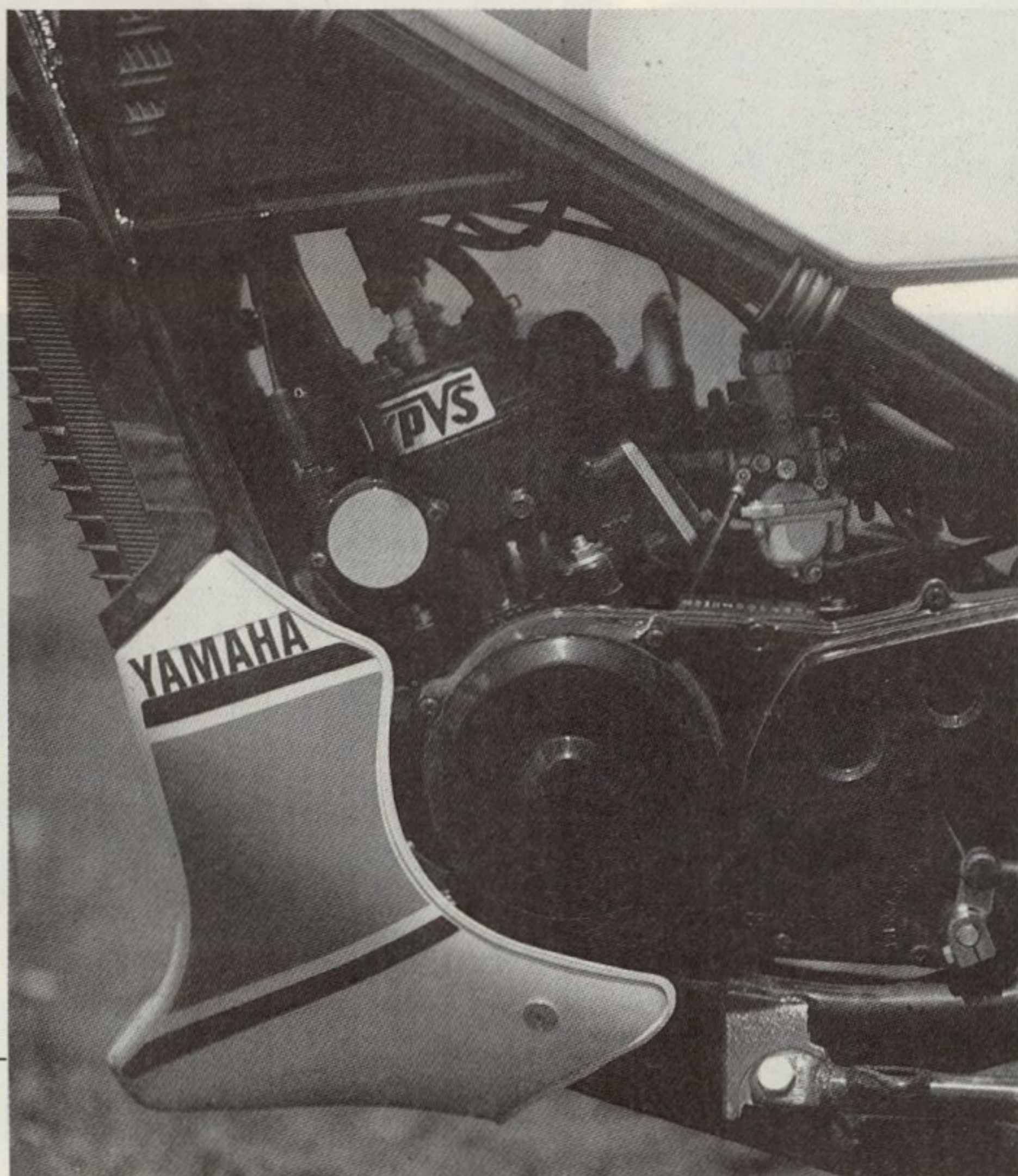
Malgré l'absence de système antiplongée et la propension de l'arrière à délester, la RDLC offre tout de même le meilleur freinage. Peut-être aussi que son poids réduit par rapport aux autres est une des raisons de l'excellent freinage. La puissance de l'avant est assez étonnante. Mais comme la commande est d'une grande progressivité, on n'a pas le risque de bloquer. En toutes circonstances on peut se maintenir à la limite de ce blocage. Pour l'arrière, avec son délestage, il faut rester bien en arrière et bien doser l'effort du pied droit pour éviter de bloquer. Même en courbes la RDLC permet de freiner fort sans que cela perturbe la tenue de route.

En seconde position vient la Kawa. Elle a les qualités de la GPZ 550, du moins à l'avant puisqu'elle en reprend le double disque très performant. À l'arrière le frein à tambour est largement suffisant et très agréable à l'emploi par la douceur de sa commande.

Derrière ces deux motos qui sont les seules à avoir deux disques à l'avant, il y a un petit trou. La VF distance légèrement la CBX qui a pourtant un disque avant In-board similaire. En fait ces deux motos peuvent faire jeu égal avec la Kawa sur des petits freinages en route sinueuse avec toutefois une commande un peu moins agréable, mais elles perdent beaucoup de terrain lors des freinages très appuyés à 150 km/h.

À l'arrière les deux Honda ont aussi des disques In-board similaires. La différence entre les deux motos que nous avons ressentie en efficacité est difficile à expliquer. Soit que la qualité des plaquettes ne soit pas la même, soit que le degré d'usure entre les deux machines ait un peu pénalisé la CBX par rapport à la VF.

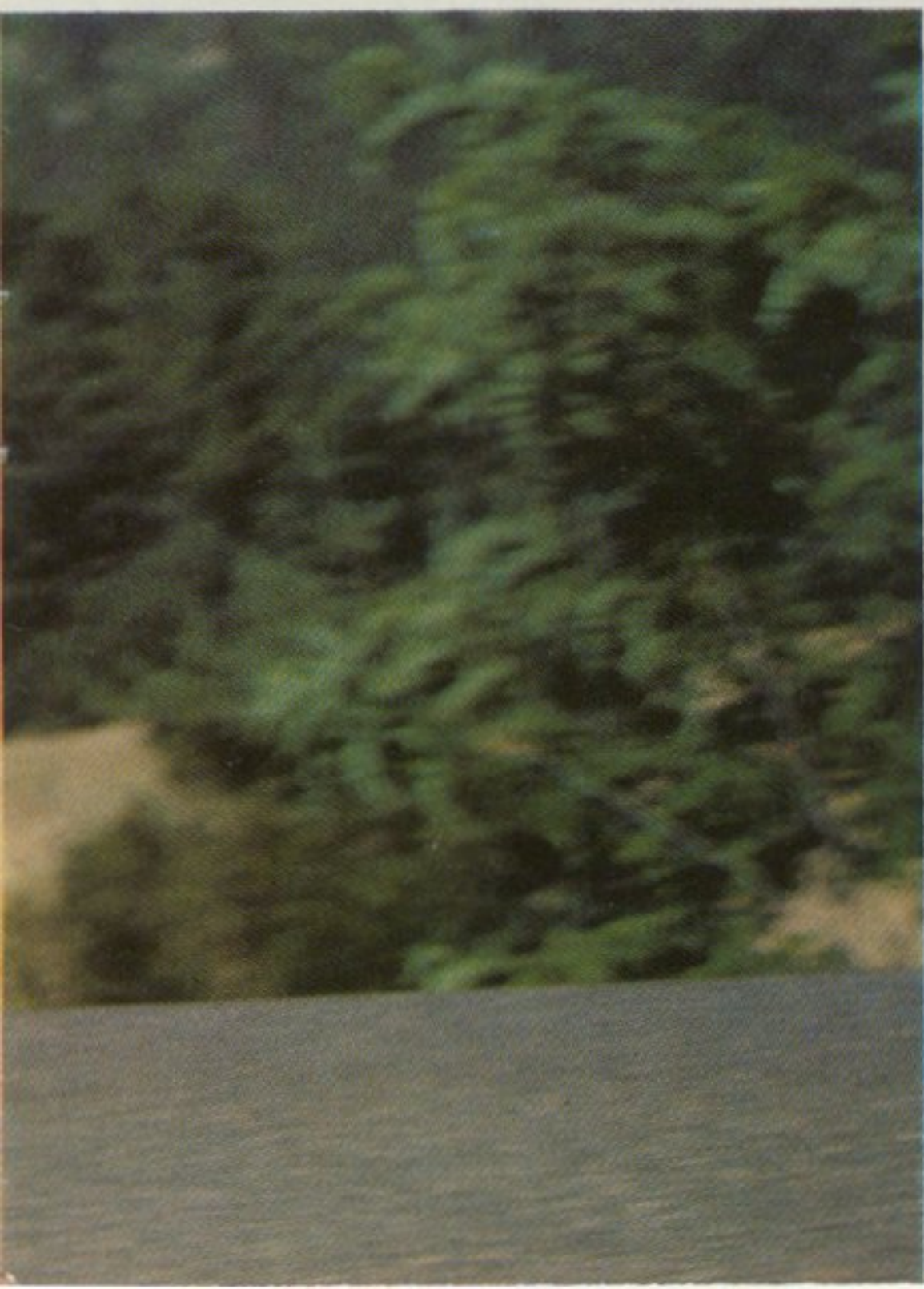
En tout cas celle qui ferme la marche de façon assez nette, c'est de nouveau la XJ qui a un problème assez marqué : les commandes manquent d'agrément et les freins n'ont pas une bien grande efficacité par rapport à ceux des motos concurrentes.



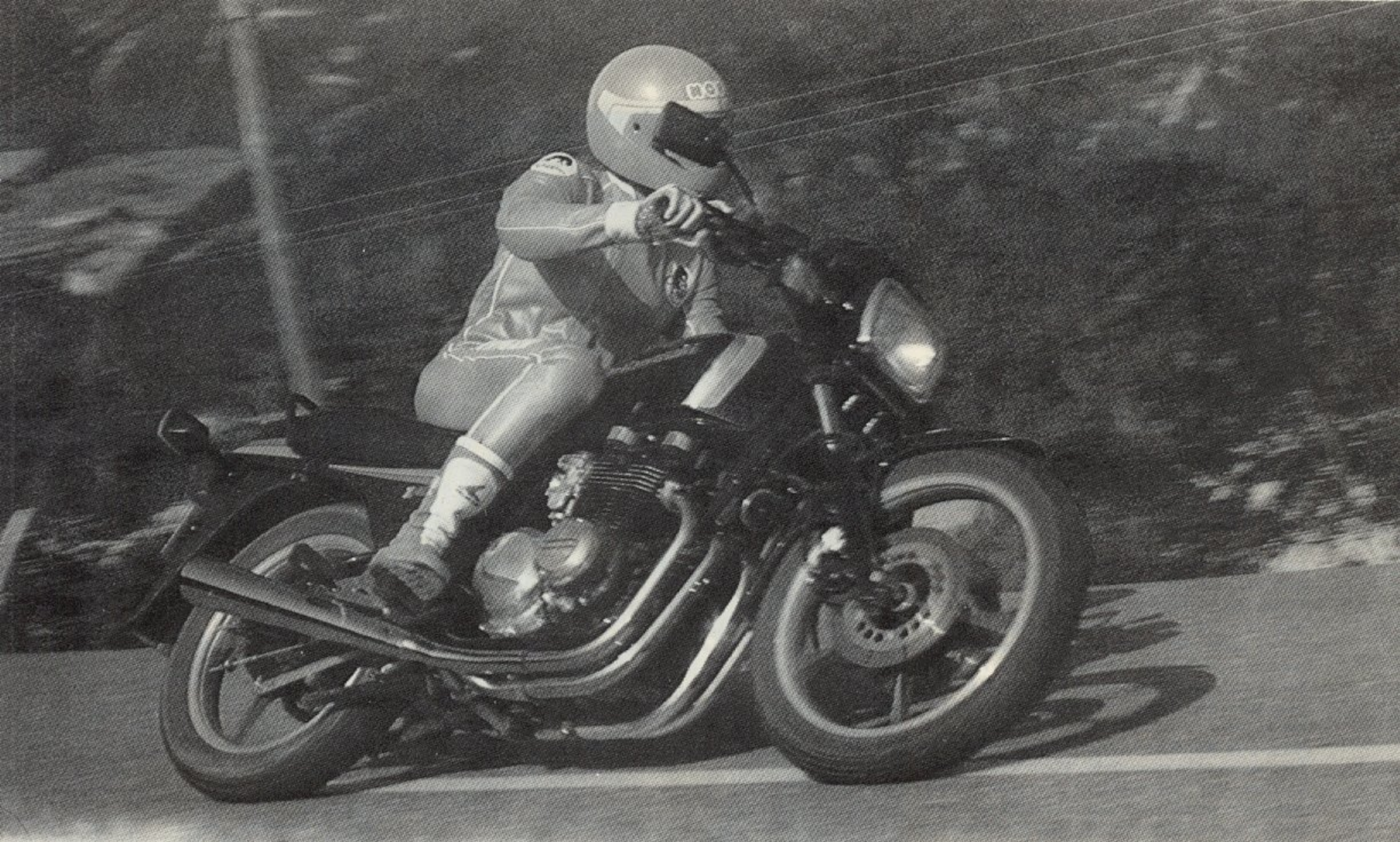


1974 Honda Y-Four









tion se fait inlassablement.

Enfin la XJ peine par son moteur qui n'a rien en bas, ainsi que par ses suspensions discutables et par sa boîte désagréable. Ainsi la moto est nettement moins agréable à utiliser. Enfin il faut ajouter qu'elle a une garde au sol moins importante que les autres machines de cet essai comparatif.

CLASSEMENT

1 ex-aequo : Kawa-RDLC

3 : VF

4 : CBX

5 : XJ.

TENUE DE ROUTE

La RDLC se taille ici la part du lion dans ce chapitre, même si à vitesse maxi elle peut se mettre à bouger lorsqu'on amorce des changements de file ou de longues courbes. Mais en usage sportif, elle est de loin la reine par sa précision. C'est vraiment dérivé d'une partie-cycle de moto de course et laisse une très large part de sécurité. Ainsi quand on est en appui dans une courbe, on a toujours la possibilité de rentrer encore un peu plus alors qu'avec toutes les autres motos on est à la limite. Tout concourt à lui donner cette place prépondérante : sa stabilité, son freinage, ses suspensions, son poids, sa garde au sol.

La Kawa est en seconde position et on retrouve là toutes les qualités de la partie-cycle de la GPZ 550. C'est très sain et digne d'un usage très sportif... mais c'est tout de même un petit cran en dessous de la RDLC.

La VF arrive en troisième position. Sur bon revêtement elle fait tout à fait jeu égal avec la Kawa, mais elle perd du terrain sur les routes défoncées. En fait elle tient



aussi bien, mais c'est le pilote qui est beaucoup secoué, ce qui nuit en fait à la concentration et à la facilité de pilotage. La CBX a déjà un peu moins de précision et de stabilité, sans toutefois être dépassée. Elle est un peu moins performante, c'est tout. La XJ, elle, est franchement dépassée : sa partie-cycle est moins bien suspendue et moins franche.

CLASSEMENT

- 1 : RDLC
- 2 : Kawa
- 3 : VF
- 4 : CBX
- 5 : XJ.

CONFORT GÉNÉRAL

La Kawasaki est la moto la plus confortable de cet essai en usage général : la position est excellente en tourisme, la selle est souple et bien dessinée. Les suspensions sont excellentes et le moteur est, dans l'ensemble assez agréable. Tout concourt à offrir le meilleur compromis possible. Le seul problème apparaît à très haute vitesse où il faut complètement s'aplatir sur la moto pour ne pas être pénalisé par la pression du vent. Un petit carénage aurait amélioré les choses, ainsi que des vibrations moins sensibles. Le petit carénage existe bien sur la RDLC qui en outre par sa position en appui sur les poignets est la moto la mieux adaptée



aux vitesses élevées. Mais comme tout est très doux sur cette moto, depuis la selle jusqu'aux suspensions, la RDLC arrive en seconde position pour ce qui est du confort. Elle est toujours agréable, jamais fatigante et ne vibre presque pas. La CBX ressemble assez à la Kawa par la position qu'elle offre, par sa selle bien dessinée. Mais les suspensions n'offrent qu'un confort assez inférieur, malgré l'absence presque totale de vibrations. La XJ elle aussi offre une bonne position de conduite. Mais elle vibre beaucoup et dispose de suspensions raides qui n'amortissent pas très bien. En dernier arrive la VF dont la position d'attaque ne serait pas désagréable, bien que trop avancée ; en fait la VF est pénalisée à la fois par des vibrations relativement importantes et par ses suspensions qui mettent parfois le pilote dans des situations imprévues aussi bien qu'inconfortables. Les passages rapides sur

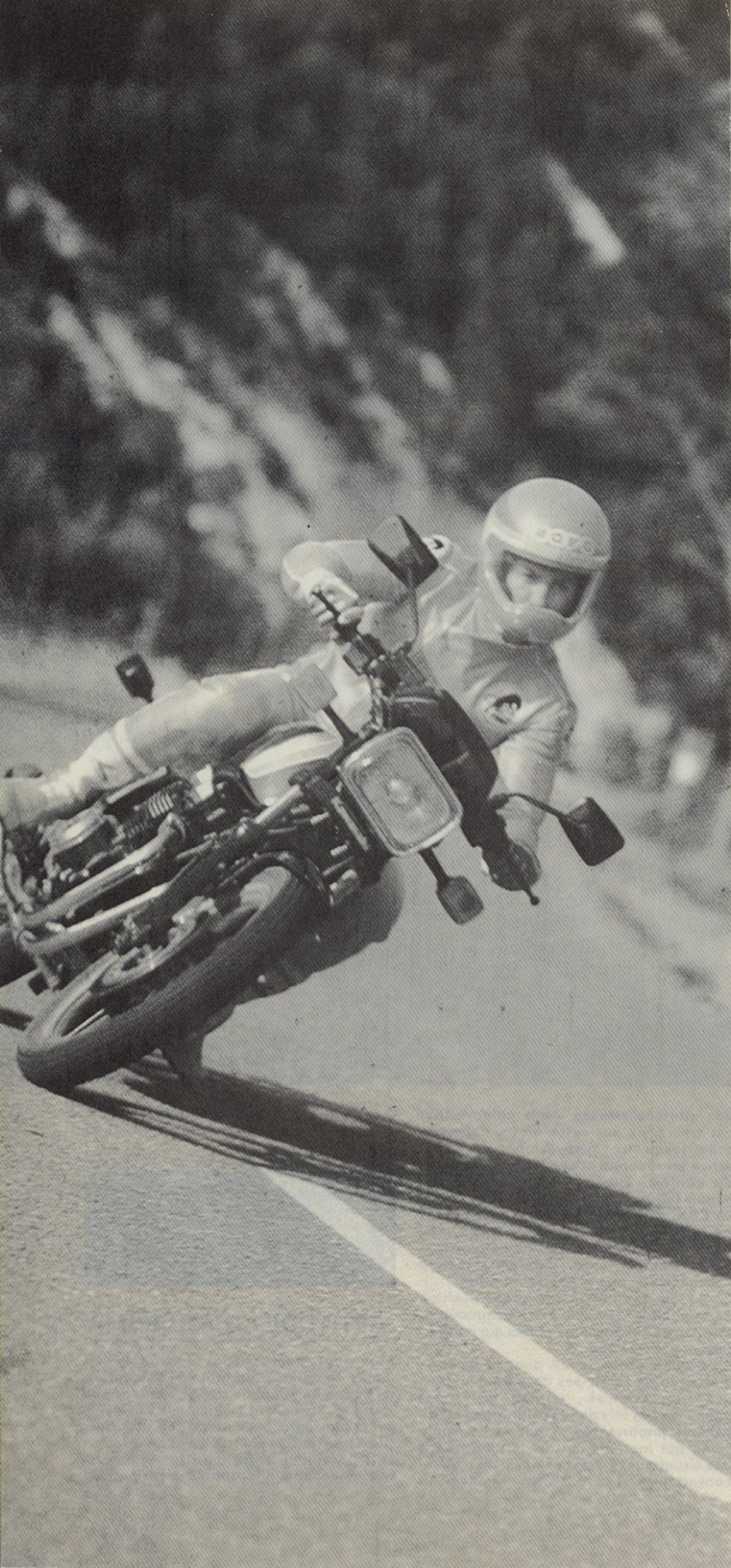
des sections défoncées ressemblent fort à du rodéo et il est quelquefois difficile de bien rester assis.

CLASSEMENT

- 1 : Kawa
- 2 : RDLC
- 3 : CBX
- 4 : XJ
- 5 : VF.

APTITUDE AU TOURISME

Pour toutes les raisons évidentes déjà citées de douceur du moteur, de confort, de bonne position, de très bonne tenue de route et d'excellent freinage, la Kawasaki est la plus agréable à utiliser en tourisme. C'est une moto à abattre les kilomètres. La CBX Honda entre dans le même créneau, avec une philosophie assez proche,



avec une position de conduite similaire, avec un moteur qui ressemble beaucoup. Simplement sur certains points la Kawa a un avantage par rapport à la CBX ce qui justifie la différence de classement. Mais toutes deux excellent dans ce créneau de motos faites pour rouler longtemps.

En tourisme la RDLC réserve une excellente surprise puisqu'elle vient prendre une troisième place assez inattendue si l'on considère son caractère sportif et entier. Mais elle est très confortable, ce qui en définitive justifie cette place. Elle ne le cède aux deux premières qu'en ce qui concerne le duo moins envisageable sur de longs parcours.

La XJ et la VF sont les moins agréables en usage touristique pour les évidentes raisons de suspensions aux réactions assez vives et de confort précaire qui en découlent.

CLASSEMENT

- 1 : Kawa
- 2 : CBX
- 3 : RDLC
- 4 ex-aequo : VF-XJ.

APTITUDE AU SPORT

Pas de surprise, la RDLC domine assez nettement ce chapitre à la fois par ses performances, sa tenue de route, son freinage, son poids qui lui donne une grande aisance. C'est une vraie moto de course adaptée à un usage routier ; mais sur la piste elle est encore plus à son aise et offre des possibilités très vastes de rouler très vite, en se tenant assez loin de ses limites. En fait c'est une moto qui pourra accepter très facilement des pneus plus performants que ceux d'origine, pour faire d'excellents temps sur des circuits.

La Honda VF est la seconde ici essentiellement par ses performances élevées et par son allonge. Mais on peut ajouter aussi qu'en usage sportif on trouve rarement de mauvais revêtements et qu'alors la VFF peut aussi compter sur une excellente tenue de route.

La Kawa n'est que troisième ici. Son moteur manque un peu de puissance par rapport à ceux de la VF et surtout de la RDLC, mais l'homogénéité de sa partie-cycle lui permet de n'être pas ridicule.

La CBX est assez proche de la Kawa dans l'ensemble, mais déjà elle accuse le coup en certains points comme le freinage ou la tenue de route.

Enfin la XJ fait aujourd'hui figure de moto un peu dépassée. Elle n'est jamais mauvaise mais elle n'est jamais non plus aussi brillante que ses concurrentes.

CLASSEMENT

- 1 : RDLC
- 2 : VF
- 3 : Kawa
- 4 : CBX
- 5 : XJ.

CONCLUSION

L'essai comparatif, mais aussi l'usage général que nous avons pu faire de ces cinq motos prouve une nouvelle fois que les 400 sont des motos de moyenne cylindrée qui peuvent prétendre aussi bien que les plus grosses à un usage très polyvalent. Elles peuvent même parfois avoir des ambitions de grand tourisme.

Il est évident que par rapport à des 750, des 1000 ou des 1100 elles ont un handicap de puissance qui se traduit par des performances inférieures. C'est une lapalissade. Mais si l'on observe les chiffres, on se rendra vite compte que des 400 sont loin d'être ridicules et que les performances absolues sont très élevées. Pour obtenir l'équivalent en vitesse il faudrait déjà utiliser par exemple de grosses voitures. Encore ces dernières seraient-elles proprement déposées en accélérations. Les 400 peuvent donc prétendre, par leurs réserves, à des trajets longs, sans que leurs mécaniques aient à souffrir d'un usage trop intensif. Il faut bien le préciser, même avec des 400 on ne roulera pas souvent à fond... même si l'on va dans un pays où les limitations de vitesse n'existent pas sur autoroute.

Voilà pour les considérations générales dégagées après cet essai comparatif. En ce qui concerne des conclusions plus particulières à chaque moto, la Kawasaki apparaît comme le compromis le plus parfait. Elle offre de remarquables possibilités d'usage touristique, elle est taillée pour les longues distances en solo comme en duo. Elle allie l'efficacité touristique au plaisir de conduite et même de pilotage si l'on veut se payer une fantaisie sportive. Confortable, freinant bien, dotée d'excellentes suspensions, c'est une moto sûre et moderne.

La Yamaha RDLC de son côté ne réalise pas un compromis aussi large. Mais elle annonce la couleur au départ. C'est une sportive. Là, elle dispose vraiment de tous les atouts. C'est une moto faite pour

rouler vite. Elle a un moteur certes assez pointu mais étonnant de puissance, elle possède une partie-cycle digne d'une moto de course. Ici déjà le bilan est largement favorable. Mais si l'on ajoute qu'elle sait déborder de son cadre sportif pour se montrer aussi une très bonne routière, on comprendra qu'elle soit particulièrement bien accueillie par le public. Le ramage vaut largement le plumage.

La Honda VF est une moto tout aussi remarquable que les deux autres par son caractère très affirmé. Son moteur est une réussite sans précédent, du moins dans la catégorie des 400 cm³. Elle a bien d'autres atouts et apparaît comme une moto de la nouvelle école. Dommage simplement qu'elle perde du terrain sur certains points touchant à l'agrément, en particulier par une position inhabituelle et par un confort des plus précaires.

La CBX, nous l'avons dit, faisait figure de fer de lance il y a peu de temps. C'est une moto encore très efficace à l'usage, mais son agrément est un peu moindre que celui des motos de la nouvelle génération... ce qui ne veut pas dire qu'elle soit ridicule sur la route. Bien au contraire.

La seule vraie déception de ce comparatif est constituée par la Yamaha XJ qui remporte bien peu de suffrages. Elle aurait besoin d'un sérieux lifting pour se battre à égalité avec les autres motos, ou du moins pour offrir un agrément similaire.

Texte : C. Escat - J.B. Corbon
Photos : J.C. Hermant - J.M. Pandolfi

LES CONSOMMATIONS

Durant notre essai nous avons utilisé toutes les motos dans tous leurs comportements : de façon cool, en solo et en duo, à l'attaque, et sur de longs parcours... en changeant de pilotes sans cesse.

Mais il est vrai que l'usage intensif a tout de même prédominé, ce qui entraîne des consommations plutôt élevées. Une exception toutefois pour la XJ qui n'a pas toujours pu se mêler aux «bourres» et qui a été utilisée de façon généralement plus douce, ce qui explique une consommation tout à fait raisonnable de 5,33 l/100 en moyenne. Il faudrait compter plus que cela si l'usage avait été le même qu'avec les autres motos.

Avec 5,75 l/100, mais utilisée de façon autrement plus soutenue, la Honda VF apporte une excellente surprise. Pour une fois (et contrairement au moteur de la VF 750 F peu sobre) Honda a conçu un moteur ultra performant et néanmoins peu gourmand. À preuve la différence qu'il y a par rapport à la CBX qui, avec exactement 7 l/100 se montre la plus gourmande des machines à moteur 4-temps puisque la Kawa se «contente» de 6,25 l/100, ce qui n'est déjà pas peu.

Enfin la RDLC, avec son moteur hyper puissant par rapport aux autres, avec son moteur 2-temps occupe la place où on l'attendait logiquement à ce sujet. Avec 7,75 l/100 il est le plus gourmand.

FICHES TECHNIQUES

	HONDA CBX 400 F	HONDA VF 400 F	KAWASAKI Z 400 F	YAMAHA XJ 400	YAMAHA RD 350 LC
Moteur :	4-temps, 4 cylindres en ligne refroidi air	4-temps, 4 cylindres en V à 90° refroidi eau	4-temps, 4 cylindres en ligne refroidi air	4-temps, 4 cylindres en ligne refroidi air	2-temps, 2 cylindres en ligne refroidi eau
Distribution :	2 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT, 2 soupapes par cylindre	2 ACT, 4 soupapes + YICS	par clapets + YPVS
Cylindrée :	399 cm ³	399 cm ³	399 cm ³	398 cm ³	347 cm ³
A x C :	55 x 42 mm	55 x 42 mm	52 x 47 mm	51 x 48,8 mm	64 x 54 mm
Compression :	9,8	11	9,7	9,5	6,2
Allumage :	électronique	électronique	électronique	électronique	électronique
Carburateurs :	4 Keihin 26 mm à dépression	4 Keihin 27 mm à dépression	4 Tekei 24 mm à dépression	4 Mikuni 28 mm	2 Mikuni 26 mm
Couple :	3,2 mkg à 9000 t/mn	3,6 mkg à 10500 t/mn	3,5 mkg à 7500 t/mn	3,5 mkg à 8500 t/mn	4,74 mkg 8500 t/mn
Puissance :	48 ch. à 11000 t/mn	55 ch à 11500 t/mn	48 ch à 9500 t/mn	46 ch à 10000 t/mn	59 ch à 9000 t/mn
Trans/primaire :	chaîne Hy-Vo	engrenage taille droite	chaîne Hy-Vo	chaîne Hy-Vo + engrenage	engrenage taille oblique
Embrayage :	multidisque en huile à 6 rapports	multidisque en huile à 6 rapports	multidisque en huile à 6 rapports	multidisque en huile à 6 rapports	multidisque en huile à 6 rapports
Boîte :					
Trans/secondaire :	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne
Cadre :	double berceau	double berceau	double berceau	double berceau	double berceau
Angle col/direction :	26°	26° 30'	27°	26° 30'	26°
Chasse :	97 mm	91 mm	110 mm	109 mm	96 mm
Suspension avant :	télescopique à air + A.P.	télescopique à air + A.P.	télescopique à air	télescopique	télescopique à air
Débattement avant :	140 mm	140 mm	175 mm	150 mm	100 mm
Suspension arrière :	oscillante Pro-Link	oscillante Pro-Link	oscillante Uni-trak	oscillante 2 amort.	oscillante monocross
Débat/arrière :	100 mm	108 mm	140 mm	80 mm	100 mm
Pneu avant :	3.60 H 18	100/90 H 16	90/90 H 18	3.00 H 19	90/90 H 18
Pneu arrière :	4.10 H 18	110/90 H 18	110/90 H 18	110/90 H 18	110/80 H 18
Frein avant :	1 disque 238 mm ventilé	1 disque 238 mm ventilé	2 disques 260 mm	1 disque 257 mm	2 disques 226 mm
Frein arrière :	1 disque 238 mm ventilé	1 disque 238 mm ventilé	tambour 160 mm	tambour 180 mm	1 disque 235 mm
Longueur :	2085 mm	2085 mm	2240 mm	2070 mm	2120 mm
Largeur :	720 mm	710 mm	750 mm	730 mm	710 mm
Hauteur :	1080 mm	1150 mm	1180 mm	1145 mm	1175 mm
Hauteur de selle :	770 mm	805 mm	780 mm	790 mm	800 mm
Empattement :	1380 mm	1415 mm	1450 mm	1405 mm	1385 mm
Garde au sol :	160 mm	170 mm	160 mm	155 mm	175 mm
Réservoir :	17 litres	17 litres	18,5 litres	16 litres	20 litres
Poids à sec :	175 kilos	175 kilos	180 kg	182 kg	145 kg
Prix :	400 m. D.A. : 13'7 Maxi assis : 158,5 Maxi couché : 179,5	400 m. D.A. : 13'2 Maxi assis : 169,3 Maxi couché : 186,2	400 m. D.A. : 13'5 Maxi assis : 168,5 Maxi couché : 181,7	400 m. D.A. : 13'8 Maxi assis : 170,6 Maxi couché : 179,7	400 m. D.A. : 13'1 Maxi assis : 171,5 Maxi couché : 187,7