

essai comparatif

honda 400 ss



Les

suzuki 380 gt

Bâtardes



Deux bâtardes attachantes  
Longtemps ignorée par les constructeurs, la catégorie des 400 cc est devenue en quelques années l'une des plus fournies qui soient. Les nouveaux modèles ne cessent de naître, venant se joindre à ceux existants pour faire de cette classe quelque peu «bâtarde» une catégorie très riche comprenant des machines aussi différentes que peuvent l'être la Yamaha 400 RD et la Kawasaki 400 KZ. Nous avons choisi de comparer deux représentantes moins typées, plus proches l'une de l'autre, la 380 Suzuki GT et la 400 Honda super-sport.

**P**roches, ces deux motos le sont, mais semblables pas du tout. Les performances annoncées par Suzuki et par Honda apparaissent comme équivalentes, par contre l'architecture mécanique des deux machines est radicalement différente : 3 cylindres deux temps contre 4 cylindres 4 temps, deux techniques presque opposées. Deux chemins différents pour parvenir au même résultat ? Eh bien non, car au-delà des chiffres qui finalement ne racontent pas grand-chose, une moto c'est aussi et peut-être avant tout une personnalité et nos deux «bâtardes» ont chacune la leur, bien marquée. A vous de trouver celle qui vous convient...

Hésiter entre la 380 GT et la 400 SS, c'est avoir déjà fait en partie son choix puisque cela implique qu'on a éliminé les Yamaha RD et Kawa S3 trop sportives et la Kawa KZ trop «pépère» ; c'est avouer chercher dans l'éventail offert le juste milieu. La 380 et la 400 sont donc des machines raisonnables, mais elles représentent «raisonnablement» deux philosophies précises de la moto : Grand Tourisme pour la Suzuki et Super-Sport pour la Honda, les constructeurs annoncent la couleur ; reconnaissez qu'ils mâchent le travail.

### Discrétion et arrogance

L'esthétique des machines vient confirmer les formules de catalogue. La Suzuki est classique, possède une ligne discrète sans un atome d'agressivité. Triste ? non, simplement sobre ; les chromes sont rares mais la finition est impeccable même au niveau des détails, traités avec soin. Une grande bourgeoise, un peu démodée à laquelle il manque peut-être un brin de fantaisie. La Honda «frime» nettement plus ; basse,

trapue, elle semble muselée, moins civilisée que sa rivale. Gros réservoir taillé à coups de serpe, peu de chromes, là encore, mais cette fois c'est pour achever la note «racing» de même que ce petit sigle qui pavioise sur les flancs du réservoir Super-Sport ; allons, personne n'est dupe, supprimons le super et on se rapprochera de la vérité. Elle est un brin délurée notre 400. En attendant les intentions des parents sont nettes : ils veulent nous caser leurs filles, mais ne lorgnent pas sur les mêmes prétendants. Lequel êtes-vous ?

### Bon contact

Nos deux motos ne sont guère impressionnantes à l'arrêt et toutes les questions de taille ou de gabarit ne sont pas un problème. La Honda est très basse, c'est sans doute l'une des motos modernes les plus basses qui soient ; on se pose sur la Honda et un pilote de petite taille touchera le sol avec la plante du pied. Etroite, compacte, cette 400 Honda qu'on maintient facilement à l'arrêt donne l'impression d'être un bloc parfaitement équilibré. Quand on passe à la Suzuki on se trouve soudainement haut perché alors qu'en réalité la hauteur de selle est proche de celle de toutes les machines actuelles. Les repose-pieds de la 400 Honda sont un peu hauts et ceux qui ont des guibolles longues comme ça craignent de se donner des coups de genou dans le menton à la moindre secousse. Les repose-pieds de la Suzuki sont également trop élevés mais sensiblement moins que sur la Honda. La 400 SS possède des commandes reculées d'origine ce qui oblige à adopter une position de conduite semi-effacée qui bien qu'inhabituelle de nos jours, reste agréable.

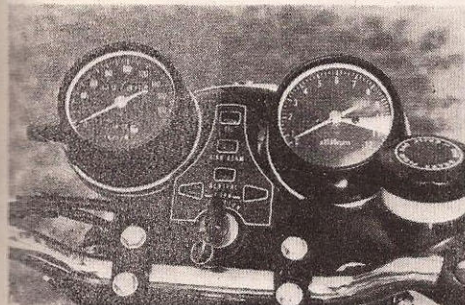
Sur la 380 GT, la position du conducteur est plus

académique», le guidon est plus large que celui de la Honda qui est un pur cintre plat. Un rapide coup d'œil permet de remarquer que les deux machines ne souffrent d'aucun gros défaut d'équipement. Une seule lacune inadmissible : le levier de frein avant de la Suzuki ne commande pas le feu stop. Les commodos sur cette même machine sont regroupés à gauche (sauf le coupe-circuit qui reste à droite) alors qu'il reste pas mal de «bidules» à droite sur la Honda. En fait, ce sont là des questions de détail et à l'usage les deux systèmes se révèlent aussi logiques l'un que l'autre. Une bonne initiative par contre du côté Honda où l'on s'est enfin résolu à placer le contacteur à l'endroit le plus pratique, entre les deux cadrans ; une trouvaille chez Suzuki, cet affichage du rapport engagé sur un petit écran.

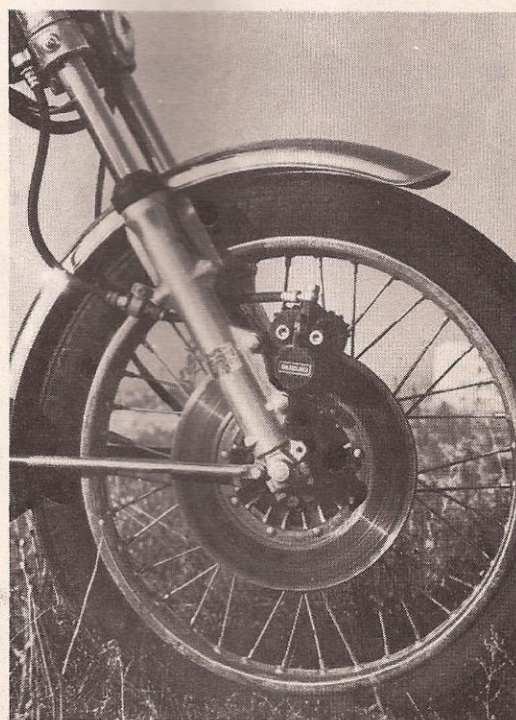
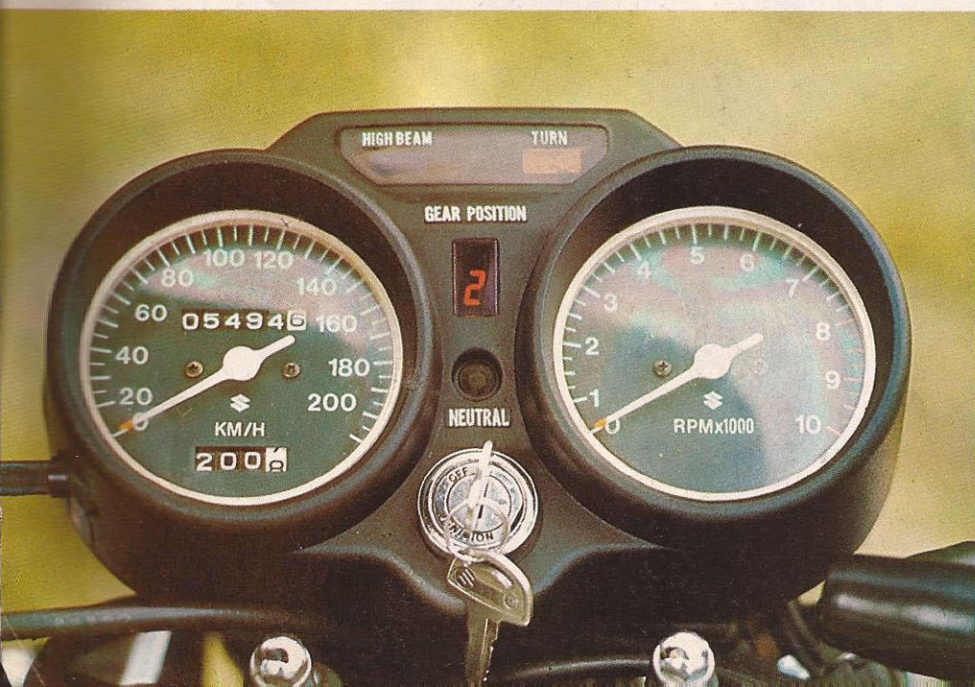
### Sportive bourgeoise et bourgeoise sportive

Démarrer la Honda est un vrai passe-temps pour paresseux ; il suffit de poser son pouce sur le poussoir du démarreur et le 4 cylindres s'anime dans un bruit pas très sympathique lors de ses premiers balbutiements, irrégulier, qui se stabilise très vite et se fait soudainement plus uni, plus sourd, mélodieux. Le recours au starter est nécessaire si le moteur n'a pas tourné depuis un certain temps. La Suzuki réclame plus d'efforts puisque le démarrage s'effectue au moyen du traditionnel kick dont la position un peu haute oblige à une petite gymnastique pas vraiment ennuyeuse ; la compression est minime et une toute petite énergie du jarret en vient toujours à bout. L'usage du starter est également indispensable lorsque la mécanique est froide. Le trois cylindres prend vie dans un bruit raisonnable et un épais nuage de fumée bleutée qui l'est nettement moins.

La première prise de contact avec ces deux moyennes cylindrées bien élevées ne pose guère de problèmes même si les premiers tours de roue ont pour cadre la circulation pénible de la grande ville aux pires heures de la journée. La Honda surprend par son extrême maniabilité qui devient parfois déconcertante lorsque l'on n'en a pas l'habitude ; la direction donne l'impression



Les tableaux de bord de la 400 Honda (photo du haut) et de la 380 Suzuki n'appellent pas de critique. Ils sont complets et de bonne qualité. La Suzuki possède en prime ce magnifique petit écran sur lequel s'affiche un chiffre correspondant à la vitesse engagée. Ce n'est qu'un gadget mais ce n'est pas désagréable du tout. La Honda dispose enfin d'un contacteur situé sur le tableau de bord et non plus dissimulé sous le réservoir comme ce fut le cas pour de nombreux modèles Honda pendant des années.



« d'embarquer » dans les petits coins abordés à vitesse réduite. On jurerait qu'elle rêve de retourner d'où elle vient. On se familiarise pourtant assez vite avec cette tendance qui n'a rien de vicieux et à laquelle on finit par ne trouver que des avantages. La 400 se faufile partout, se promène selon le bon vouloir de son conducteur, l'étroitesse remarquable du bloc moteur permettant de s'engager dans les couloirs les plus réduits. La direction de la Suzuki n'est pas aussi « aidante » ; Vous voulez tourner mon brave ? Eh bien tournez ! » semble vous lancer la 380. N'allez pas en conclure que c'est un camion, elle est simplement plus raide que la Honda et là encore ce n'est qu'une question d'habitude. Le 3 cylindres et le 4 pattes se révèlent d'une souplesse étonnante ; ils acceptent de tourner à bas régime et le 2 temps n'engorge jamais, reprend dès 2.000 tours pour monter à son maximum avec une progressivité, une unité bien agréables.

A faible régime la Honda est généreuse en à-coups de transmission fort gênants qui entraînent parfois de petites fautes de conduite lors de manœuvres effectuées à faible allure dans des conditions où la marge d'erreur tolérée se mesure en millimètres. Attention dans les embouteillages. Les deux temps ignorent ce phénomène et de ce fait la Suzuki est plus facile à mener à l'allure d'un homme au pas. Le 4 cylindres de la Honda reprend bien dès 2.000 tours, mais en dessous de 6.000, il délivre ses chevaux avec parcimonie ; dès que ce régime est atteint et dépassé il se métamorphose ; l'aiguille du compte-tours vole dans la zone rouge, du côté des 10.500 tr/mn, vous gratifiant par-dessus le marché d'un chant envoûtant. Les boîtes six rapports de la Suzuki et de la Honda sont idéalement étagées, pour circuler en ville du moins, et permettent de toujours se trouver dans la plage optimale d'utilisation du moteur, qualité qu'on apprécie surtout pour la Honda, le 3 cylindres de la Suzuki étant si bien élevé qu'on dispose toujours d'un minimum de puissance. La boîte de la Suzuki est un modèle de douceur et de précision alors qu'il arrive parfois qu'on bute sur de faux points morts avec la Honda, principa-

lement en montant de 1<sup>er</sup> en 2<sup>er</sup> et en rétrogradant de 3<sup>er</sup> en 2<sup>er</sup>. Ce défaut est probablement imputable à la présence d'un renvoi de sélecteur imposé par le montage de commandes reculées, ce qui a altéré la précision du mécanisme. L'embrayage de la Honda, quoique costaud, perd un peu de son efficacité dans les embouteillages sans que pour autant cela prenne des proportions gênantes.

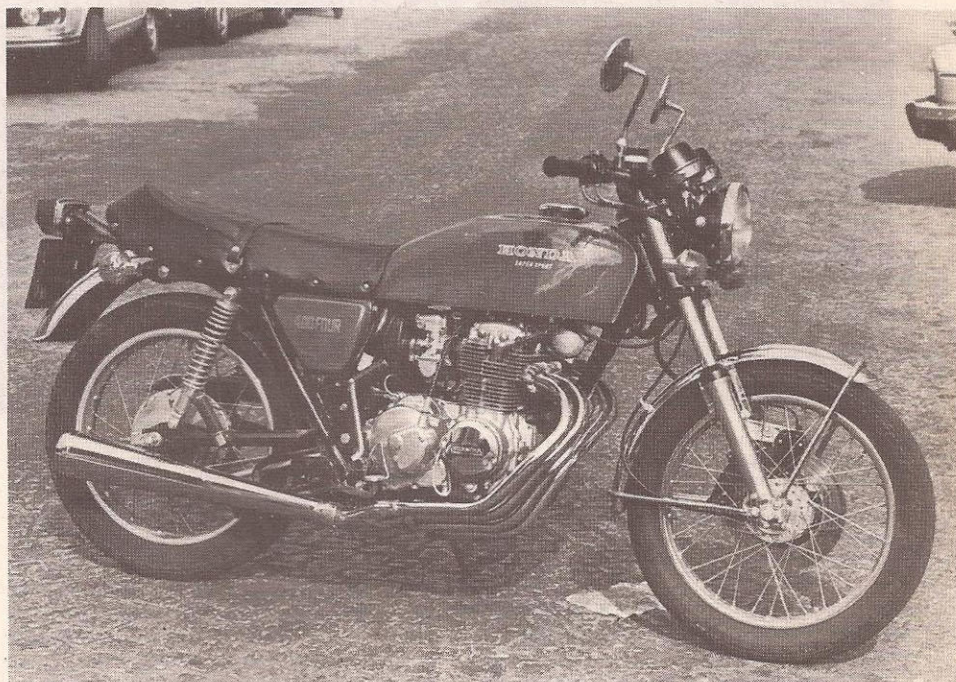
Un détail, anodin à première vue, vient troubler la tranquillité de conduite de ces deux machines pourtant bien simples à piloter, occasionnant très vite une gêne agaçante et persistante ; les rétroviseurs trop peu écartés du centre de la moto renvoient gracieusement l'image de vos bras, coudees et avant-bras sur les 9/10 de leur surface et les scènes de la rue qui défile dans

vosre dos sur le petit 10<sup>e</sup> restant. Autant dire qu'ils ne servent pas à grand-chose et on est obligé de se livrer à des contorsions étranges ou tout bonnement de se retourner pour savoir ce qui se trame derrière soi. Pas très sûr comme technique. On se console sur la Suzuki en guettant à chaque passage de vitesse les chiffres qui s'inscrivent sur le tableau de bord : c'est mieux que la télé !

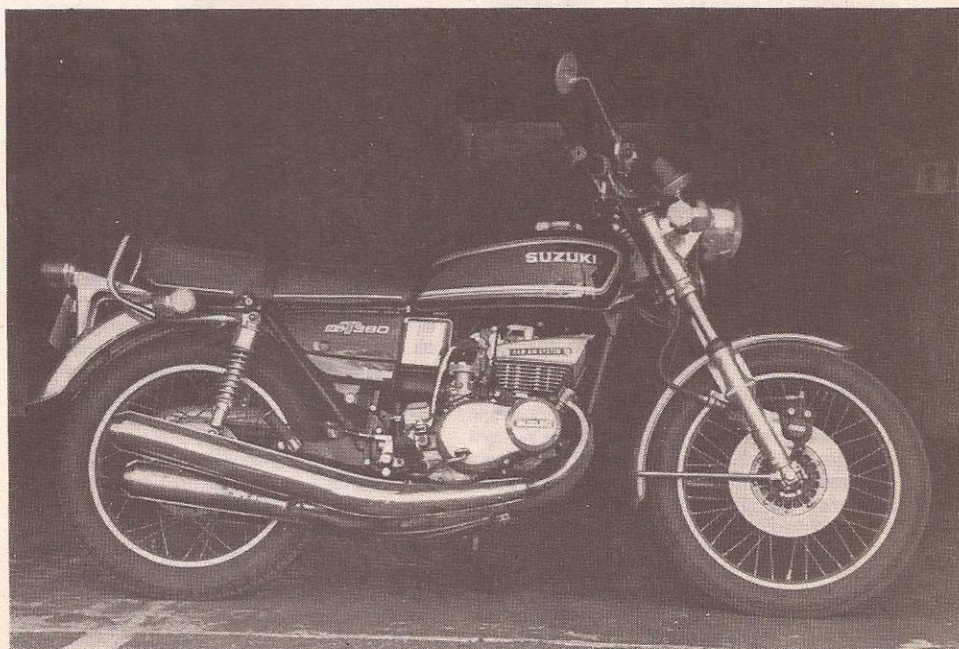
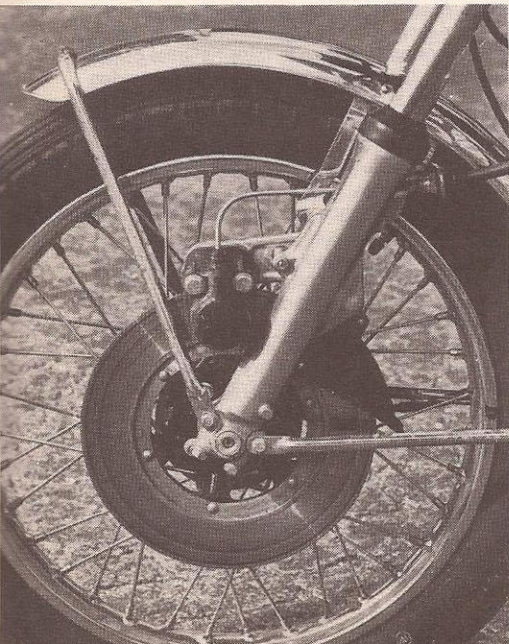
Les deux belles possèdent béquilles latérale et centrale. La latérale de la Honda n'est pas vraiment sûre car elle ne donne pas une inclinaison suffisante, alors que la centrale de la Suzuki est proprement infernale à manœuvrer.

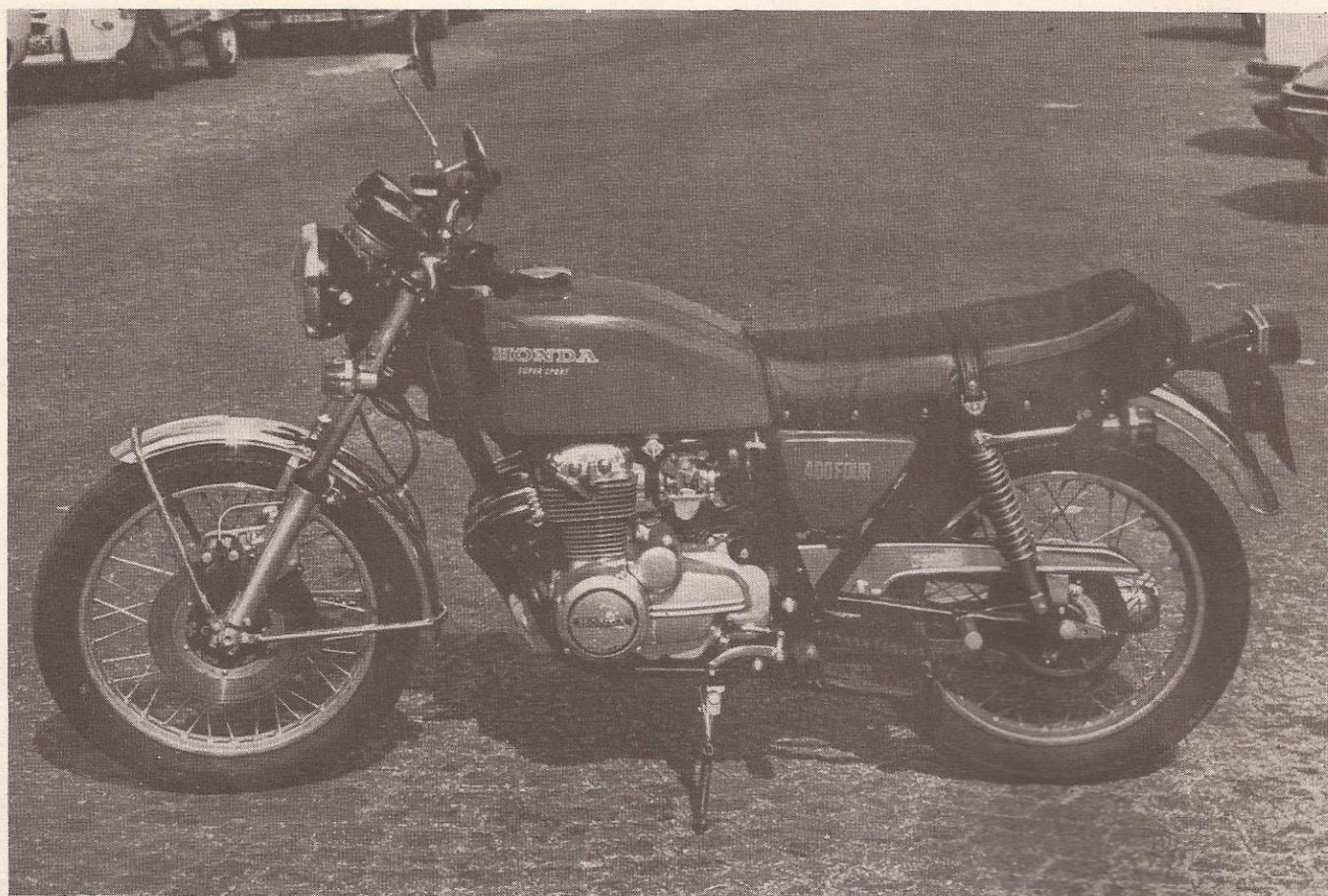


En haut : La 400 Honda est basse, trapue, ramassée ; elle donne une impression de puissance, qui ne laissera pas insensible les « sportifs ». L'échappement 4 en 1 ainsi que le réservoir aux formes anguleuses contribuent largement à l'allure « racing » de la SS. En bas : La 380 Suzuki est beaucoup plus discrète et sobre mais en y regardant de plus près on constate que la finition a été traitée avec soin.



A droite : Le frein avant de la Honda remplit correctement sa mission ; la commande en est douce et précise. La fourche par contre avoue très vite ses limites. A gauche : Le frein de la Suzuki est moins agréable à utiliser que celui de la Honda, la commande en est trop ferme. D'autre part ce simple disque paraît un peu juste pour le poids élevé de la machine.





L'adoption de commandes reculées d'origine a nécessité le montage d'un système de renvoi de sélecteur, bien réalisé, mais qui nuit un peu à la précision de la sélection de vitesses. Le flasque monté sur la couronne arrière de la Honda est destiné à empêcher la chaîne de s'évader en cas de rupture. Les repose-pieds passager sont suspendus sur les nouvelles 400 Honda alors qu'ils étaient jusqu'à présent montés sur le bras oscillant.

### Douces et amusantes

Bonnes citoyennes la 380 Suzuki et la 400 Honda se révèlent être d'excellentes ou... d'épouvantables routières selon les routes que l'on emprunte. Cette double physionomie prend d'ailleurs des proportions inimaginables chez la Honda. Sur très bonne route ces deux motos s'affirment comme d'agréables routières, capables de performances honorables si on les rapproche de leur cylindrée. La vitesse de croisière idéale, tant pour la Suzuki que pour la Honda, se situe aux environs de 120-130 km/h, allure où le confort reste très acceptable. Le moteur de la Suzuki n'engendre plus les vibrations que l'on remarque à un régime légèrement inférieur et l'on peut se lancer dans de longues étapes sans appréhension. A 130 km/h la Suzuki est proche de sa vitesse maxi, qu'elle atteint rapidement, alors que la Honda peut grimper allégrement à une vitesse nettement plus élevée, poussée par le 4 cylindres qui conserve jusqu'au bout une carrure de gros cube. La puissance délivrée par ce moteur est effective et à la limite on peut adopter pour vitesse de croisière la vitesse maxi, mais alors gare aux radars. Le sixième rapport de la Suzuki est trop démultiplié, beaucoup trop, puisque la 380 perd près de 1.000 tours en passant de 5° en 6°. Cette 6° n'est par conséquent guère utilisée sauf sur autoroute à la

condition de ne pas rouler face au vent ou de ne pas avoir à attaquer des pentes, aussi faibles soient-elles ; cette « surmultipliée » ne trouve que très rarement sa justification et est inutilisable en duo ce qui fait qu'en définitive elle va à l'encontre du but recherché, économiser le carburant, puisqu'on roule plus souvent à fond de cinquième que sur le dernier rapport. Sur ce plan la Honda est mieux servie par une sixième bonne pour le solo et encore utile en duo.

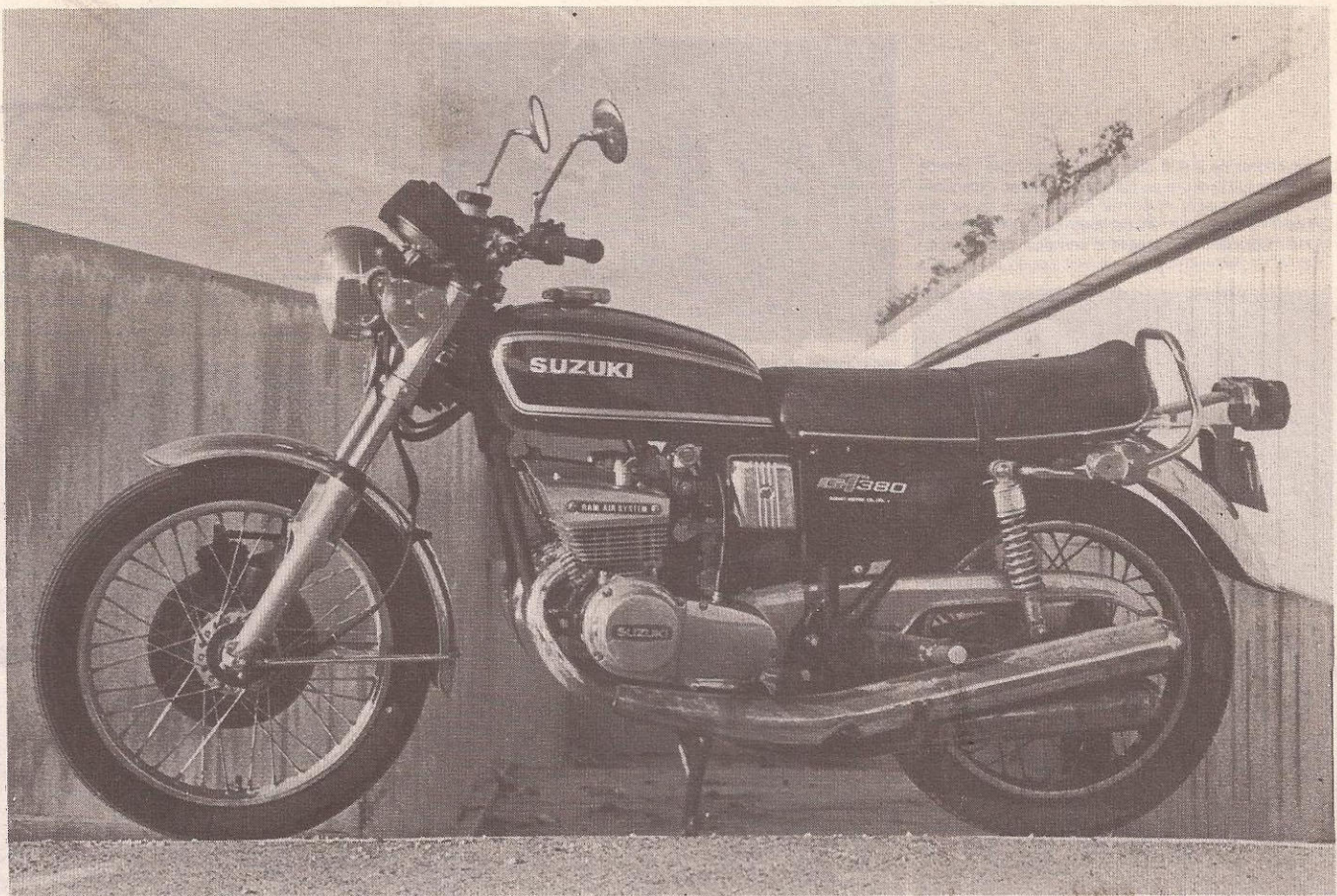
Sur bon revêtement toujours, vous comprendrez par la suite cette lourde insistance, la 400 SS et la 380 GT demeurent plaisantes voire amusantes à mener dans les portions sinueuses. La Suzuki se place bien sur la trajectoire et y reste volontiers ; elle paraît un peu lourde pour une moto de cette catégorie mais cela ne devient fatigant que dans les vrais parcours de montagne ; sans quoi, elle montre des aptitudes presque sportives limitées par la garde au sol qui, bien qu'améliorée par rapport aux premiers modèles, réduit toujours l'angle d'inclinaison. La Honda est moins « raide », à la limite elle provoque constamment une sensation de flou au moment où on l'inscrit sur la ligne choisie et où on commence à l'incliner, imprécision qui demeure tout au long de la courbe. La direction conserve sa tendance à engager, qui, si elle est agréable en ville parce qu'elle améliore la maniabilité, l'est beaucoup moins dans les courbes rapides où l'on se voit obligé de rectifier plusieurs fois la trajectoire en reprenant la machine pour la replacer où il faut. On s'habitue au comportement de la 400 mais il est difficile d'y prendre goût car on travaille souvent dans un « à peu près » guère satisfaisant. Malgré cela, la Honda est légère et amusante à piloter, même sportivement ; la garde au sol est excellente, et le moteur conserve toujours une « santé » et une sonorité d'échappement merveilleuses.

### Sauvages et agaçantes

Sur mauvaise route nos deux belles se métamorphosent en ignobles bestioles ; plus question de confort ni de plaisir de conduite, il s'agit d'abord de rester en selle, un point c'est tout.

Les amortisseurs arrière de la Suzuki portent une lourde responsabilité dans l'apparition de ce qui est plus qu'un défaut, une véritable tare, cette abominable tendance au rodéo qui s'empare de la douce 380 dès que le revêtement est dégradé. La Suzuki saute, rebondit sur les bosses, maltraitant son pauvre cavalier qui perd toute dignité, trop préoccupé par son désir de ne pas quitter son pur-sang. Heureusement, malgré ce refus des « amortos » de faire le travail auquel on les destine, la 380 GT conserve bien le cap, le guidon ne bouge que très rarement ; on est cependant obligé de réduire considérablement sa vitesse lorsque l'on affronte une route en mauvais état d'abord parce qu'il est impossible d'endurer les supplices infligés par l'absence de confort ensuite par prudence car la machine devient moins contrôlable.

La Honda est sujette aux mêmes réactions que la Suzuki mais là ce ne sont pas les seuls amortisseurs qui sont en cause ; la fourche joue également un rôle important en ayant trop tendance à talonner ce qui ne fait qu'aggraver le défaut. La 400 SS saute moins que la 380, mais en revanche la fourche qui s'écrase exagérément arrive vite à fond de débattement et à cet instant les chocs ne sont plus amortis. Apparaissent alors des guidonnages parfois violents et peu sécurisants. Séparément le manque d'efficacité de la fourche et des amortisseurs ne constitue pas un réel danger ; mais lorsque les inégalités de la chaussée viennent à bout (il ne faut pas grand-chose) en même temps de ces deux



éléments on ne sait plus quelle déesse invoquer pour espérer se sortir d'une situation soudain périlleuse.

Cette tare de la 400 Honda est franchement regrettable car le 4-cylindres mériterait une partie cycle ou tout au moins des suspensions d'un autre niveau.

### La bonne moyenne

Le freinage de la Suzuki et de la Honda n'appelle pas de réel reproche, il reste suffisant en toutes circonstances. Le simple disque avant de la 380 s'acquitte décentement de sa tâche sans faire de zèle. C'est que la moto est lourde pour sa cylindrée et un double disque serait probablement plus énergique. La commande de la Suzuki est un peu ferme, sensiblement plus que celle de la Honda, très douce, qui permet de mieux doser la pression à exercer et de mieux sentir la limite. Dans l'ensemble la 400 donne l'impression de s'arrêter plus vite et plus facilement que sa rivale, le tambour arrière se montrant efficace et ayant moins tendance à bloquer. Sur mauvaise route on a plus de mal à stopper les deux machines dont les roues sont si rarement en contact avec le sol qu'il faut quasiment doubler ses zones de freinage.

### Au clou

Les pneus qui équipent la Suzuki et la Honda sont d'une qualité exécrable. Sur sol sec ce n'est pas trop grave, ils ont simplement tendance à crier lors des freinages énergiques. Sur le mouillé par contre ils deviennent franchement dangereux. Si l'on tient compte du fait qu'un pneu, sur une moto de cette cylindrée, a une espérance de vie d'environ 10.000 km, cela fait

six mois de circulation pour la moyenne des motocyclistes avec un équipement pneumatique dangereux. Souhaitons que les importateurs de motos japonaises prennent conscience de cette situation et qu'ils agissent en conséquence. La sécurité et le plaisir de conduite en seraient notablement accrus.

### Eclairage

Vu la médiocrité de la plupart des éclairages de moto, ces deux-là éclairent moyennement bien, n'étant pas équipées de phare à iode. On peut malgré tout rouler de nuit à condition d'adopter une allure de croisière modérée. L'appel de phare de la Honda est peu pratique, sa commande est couplée avec celle du klaxon et neuf fois sur dix on « corne » au lieu de « flasher ».

### Autonomie et consommation

La Suzuki possède un sérieux appétit en essence, sa consommation pouvant dépasser 11 litres/100 km en usage sportif. Il faut en moyenne 9 litres sur route pour couvrir cette distance et les 15 litres du réservoir n'offrent qu'une autonomie assez faible à peine supérieure à 150 km. Attention donc aux voyages de nuit lorsque les pompes ouvertes se font rares. La consommation en huile est elle aussi importante, un plein du réservoir permettant de faire de 600 à 700 km seulement. Comparée à sa rivale, la Honda paraît beaucoup plus sobre puisque 6 litres lui suffisent pour parcourir 100 km à très vive allure et on descend souvent aux alentours de 4 litres en conduite tranquille. L'autonomie atteint toujours 250 km. Quant à l'huile, son niveau baisse à peine entre deux vidanges.

### Performances

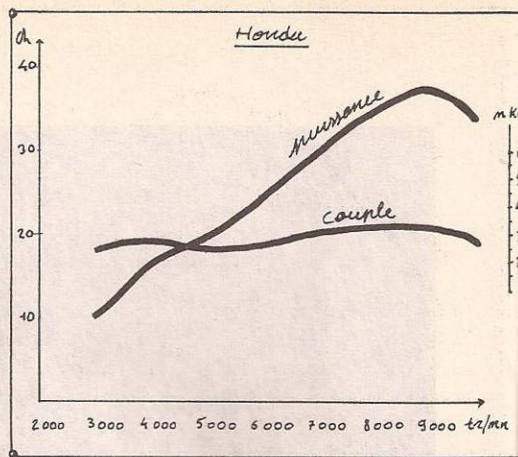
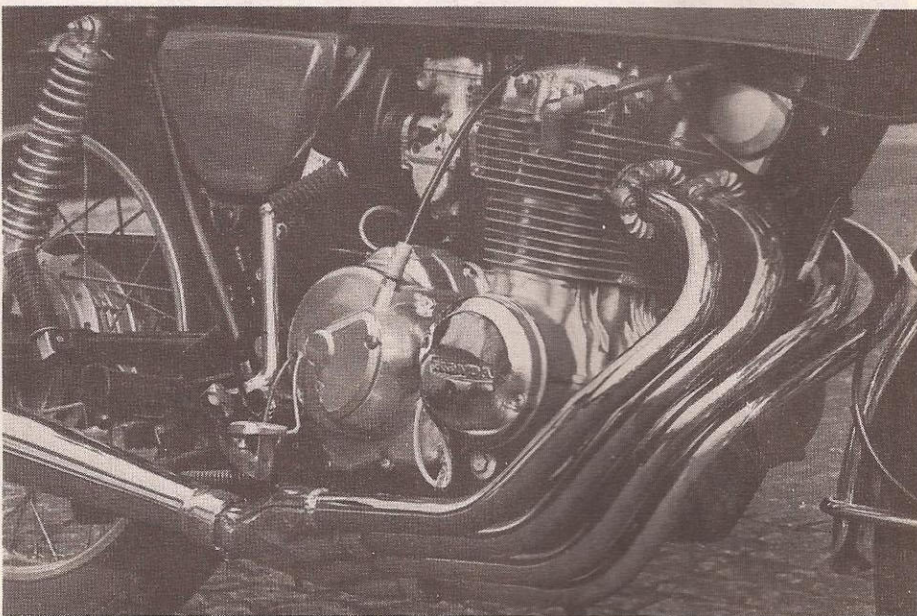
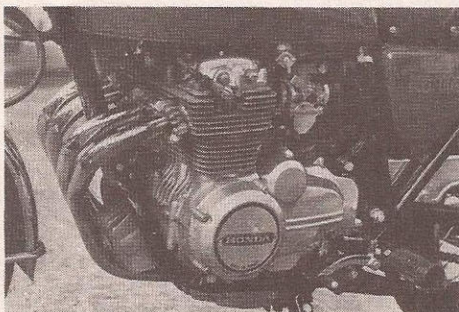
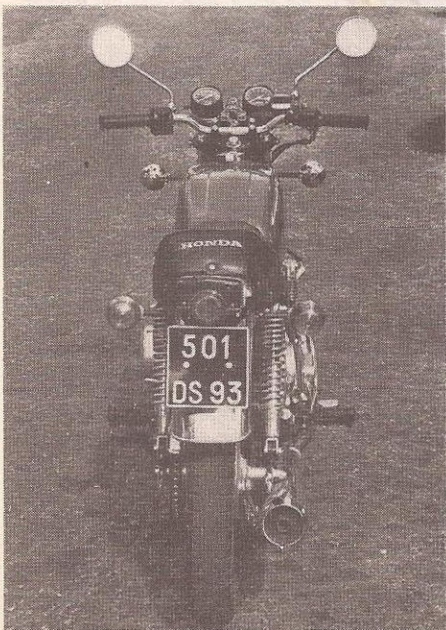
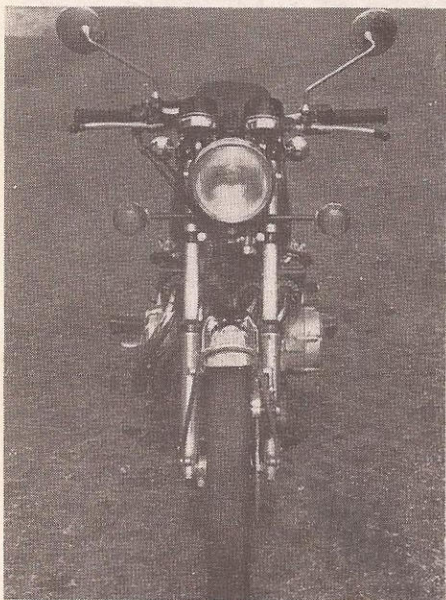
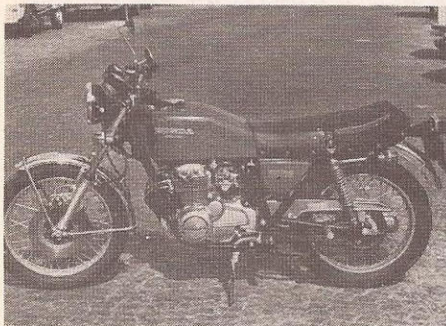
Les chiffres relevés à Montlhéry traduisent les impressions essentielles au guidon des deux machines et ce qui concerne les accélérations qui sont très proches.

Pour effectuer les passes maxi sur l'anneau, il a fallu adopter une position couchée sur la Honda alors que sur route ou autoroute il n'est pas nécessaire de faire pour « tirer » la 6°. Cela s'explique en partie par le fait que l'anneau de Montlhéry est un vrai couloir à courants d'air et que les motos très pointu ne pouvait pas monter dans les tours avec un pilote assis. La Suzuki est pénalisée par cette 6° trop longue qui n'offre même pas l'avantage d'être un rapport de long parcours car un rien la fait fléchir dans de telles proportions qu'elle devient inutilisable.

### L'heure du choix

Ce choix est vraiment une affaire de goût, car à l'issue de cet essai aucune des deux machines n'a dominé l'autre de façon évidente sauf sur des points bien précis. La décision se fera probablement plus en fonction de données essentielles fournies par l'architecture mécanique de ces motos que de toute autre considération. La Suzuki et la Honda sont polyvalentes et raisonnables, la 380 GT est simplement plus « sérieuse » que la 400 SS qui sans être une super-sportive possède, en grande partie grâce à son merveilleux 4 cylindres, un caractère plus tranché que sa rivale qui se révèle en revanche d'une étonnante souplesse. Restent pour les départager les questions, importantes, de prix (la Suzuki vaut 1.600 F de moins que la Honda) et de consommation, l'entretien exigé par ces deux moyennes cylindrées se limitant au minimum.

Le 4 cylindres de la 400 SS est une magnifique pièce de mécanique qui procure un plaisir d'utilisation exceptionnel. A la fois souple et pointu il se montre assez peu généreux en chevaux en dessous de 6.000; mais ce régime dépassé il fait preuve d'une énergie très sympathique.



### FICHE TECHNIQUE 400 HONDA

#### MOTEUR

Type : 4 temps, 4 cylindres, 1 ACT entraîné par chaîne.  
Cylindre : alliage léger chemisé acier.  
Alésage × course : 51 × 50 mm.  
Cylindrée exacte : 408 cc.  
Taux de compression : 9,4 à 1.  
Puissance maxi : 37 ch à 8.500 tr/mn.  
Couple maxi : 2,8 mkg à 8.000 tr/mn.  
Carburateurs : 4 Keihin Ø 20 mm commandés par palonnier.  
Filtre à air : papier.  
Allumage : batterie-bobine.  
Équipement électrique : batterie 12 V 12 Ah ; alternateur 156 W.  
Lubrification : carter humide.  
Mise en route : démarreur électrique et kick.

Frein avant : simple disque Ø 270 mm.  
Frein arrière : tambour simple came Ø 160 mm.  
Pneu avant : 3,00 × 18.  
Pneu arrière : 3,50 × 18.

#### POIDS ET DIMENSIONS

Longueur HT : 2060 mm.  
Largeur HT : 705 mm.  
Hauteur HT : 1040 mm.  
Hauteur de selle : 787 mm.  
Empattement : 1385 mm.  
Garde au sol : 150 mm.  
Poids constructeur : 169 kg à sec.  
Réservoir à essence : 14 l.  
Chasse : 85 mm.  
Angle de chasse : 63°30'.

#### TRANSMISSION

Primaire : par chaîne, rapport 3,423 à 1.  
Secondaire : par chaîne.  
Boîte : six vitesses, sélecteur à gauche.  
Rapports internes : 1<sup>re</sup> : 2,733 à 1 ; 2<sup>e</sup> : 1,8 ; 3<sup>e</sup> : 1,375 ; 4<sup>e</sup> : 1,111 ; 5<sup>e</sup> : 0,965 ; 6<sup>e</sup> : 0,866.

#### CONSUMMATION

Mini : 4 l/100 km ; maxi : 6 l/100 km ; autonomie : entre 250 et 350 km.

#### VITESSE

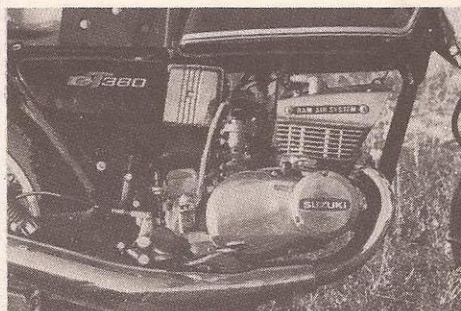
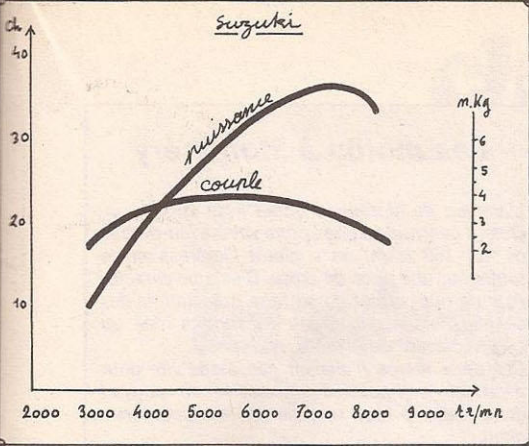
Maxi assis : 142,5 km/h à 9.200 tr/mn en 5<sup>e</sup> ; maxi couché : 159,3 km/h à 9.000 tr/mn en 6<sup>e</sup> ; 400 m D.A. : 15°25'.

#### PARTIE CYCLE

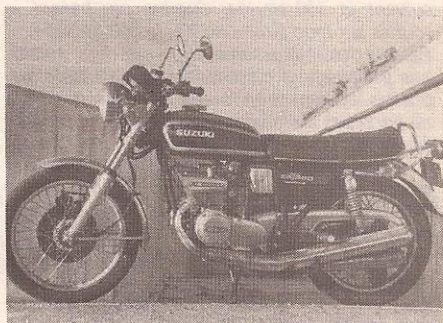
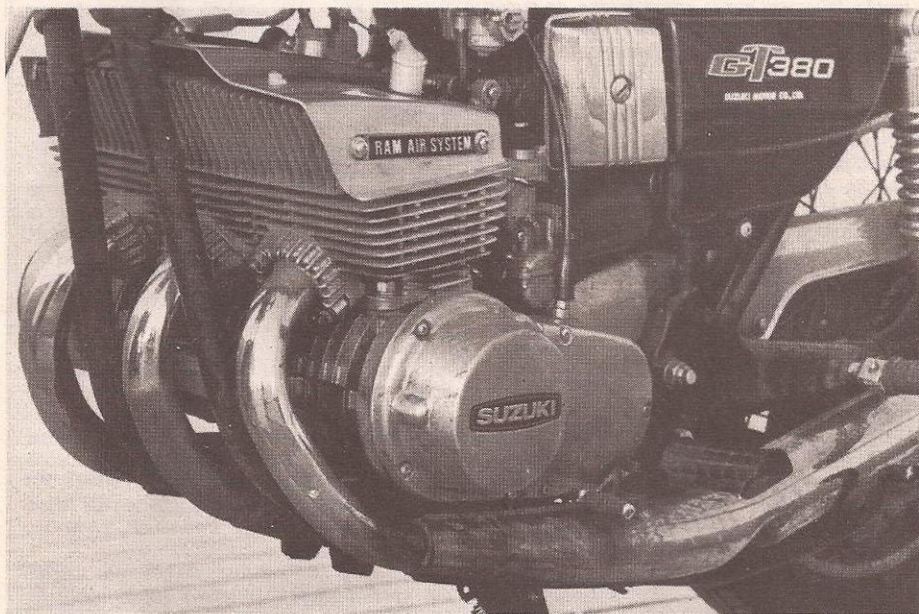
Cadre : simple berceau dédoublé sous le moteur.  
Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.  
Suspension arrière : oscillante, amortisseurs hydrauliques réglables en cinq positions.

#### ETALONNAGE COMPTEUR

Vitesses lues : 90 - 100 - 120 - 130 - 140.  
Vitesses réelles : 88 - 97 - 118 - 126 - 133.  
Régime maxi autorisé : 10.000 tr/mn.



Le 3 cylindres de la Suzuki est très agréable, sa souplesse est surprenante, mais il montre une certaine gourmandise... pour ne pas dire d'une gourmandise certaine.



### FICHE TECHNIQUE 380 SUZUKI

#### MOTEUR

Type : 2 temps, 3 cylindres refroidis par air, système Ran Air.  
Cylindre : alliage léger chemisé fonte.  
Alésage × course : 54 × 54 mm.  
Cylindrée exacte : 371 cc.  
Taux de compression : 6,7 à 1.  
Puissance maxi : 38 ch à 7.500 tr/mn.  
Couple maxi : 3,93 mkg à 6.000 tr/mn.  
Carburateurs : 3 Mikuni Ø 24 mm commandes par palonnier.  
Filtre à air : en mousse synthétique.  
Allumage : batterie-bobines.  
Équipement électrique : batterie 12 V 7 Ah ; alternateur 12 V 210 W.  
Lubrification : graissage séparé du type CCI.  
Mise en route : kick, vitesse enclenchée.

#### TRANSMISSION

Primaire : pignons à taille hélicoïdale, rapport 2,833 à 1.  
Secondaire : chaîne au pas de 15,8, rapport 3,00 à 1.  
Boîte : six vitesses, sélecteur à gauche.  
Rapports internes : 1<sup>re</sup> : 2,33 à 1 ; 2<sup>e</sup> : 1,50 ; 3<sup>e</sup> : 1,11 ; 4<sup>e</sup> : 0,90 ; 5<sup>e</sup> : 0,78 ; 6<sup>e</sup> : 0,71.

#### PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire.  
Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.  
Suspension arrière : oscillante, amortisseurs hydrauliques réglables en cinq positions.  
Frein avant : simple disque Ø 275 mm.

Frein arrière : tambour simple came de Ø 180 mm.

Pneu avant : 3,00 × 19.

Pneu arrière : 3,25 × 18.

#### POIDS ET DIMENSIONS

Longueur HT : 2105 mm.  
Largeur HT : 850 mm.  
Hauteur HT : 1100 mm.  
Hauteur de selle : 815 mm.  
Empattement : 1355 mm.  
Garde au sol : 155 mm.  
Poids constructeur avec les pleins : 189 kg.  
Poids réel avec les pleins :  
Réservoir à essence : 15 litres dont 4,6 de réserve.  
Réservoir d'huile : 1,5 litre.  
Chasse : 109 mm.  
Angle de chasse : 62°.

#### CONSOMMATION

Mini : 9 l/100 km.  
Maxi : 11,5 l/100 km.  
Autonomie : entre 140 et 170 km.

#### VITESSE

Maxi assis : 137,7 km/h à 7.500 tr/mn en 5<sup>e</sup>.  
Maxi couché : 149,9 km/h à 7.500 tr/mn en 6<sup>e</sup>.  
Régime maxi autorisé : 8.000 tr/mn.  
400 m D.A. : 15°51.

#### ÉTALONNAGE COMPTEUR

Vitesses lues : 90 - 100 - 120 - 130 - 140.  
Vitesses réelles : 82 - 90 - 111 - 121 - 131.

**Gromono contre quatre pattes****HOUBAAAA!**

J'ai fait quelques centaines de kilomètres en suivant la 400 Honda. Comme par hasard je roulais sur mon Gromono XT, la 500 Yamaha.

Balade très intéressante, avec ces deux machines parfaitement dissemblables, mais avec lesquelles finalement on roule à la même vitesse. Je ne parle pas de la vitesse de pointe, qui est plus élevée sur la Honda, mais puisqu'on n'est jamais à fond quand on conduit normalement, les deux motos roulent bien ensemble. J'ai donc suivi cette Honda et je l'ai vue rouler. Son comportement était des plus bizarres dès que la route devenait mauvaise. Dans une courbe assez rapide, qui se prenait à 110-120 km/h j'ai vu tout d'un coup la 400 sauter sur une bosse inattendue, qu'un terrain de cross aurait à peine désavoué, partir en zigzag de l'arrière, se rattraper, arriver à la corde et se tortiller dangereusement sur une belle série de petites bosses méchantes, pour finalement arriver à sortir de ce piège.

Quand je suis passé sur les bosses, je les ai senties, mais je n'ai ressenti aucune appréhension. Je m'amusais même, car Gromono aime les bosses.

Il faut quand même dire que la suspension de la XT a un grand débattement, car c'est une moto tout-terrain, mais puisqu'elle tient si bien la

route, pourquoi ne pas utiliser ce type de suspensions sur les motos de tourisme ? Bien que la direction de la XT soit très légère et qu'elle soit sensible aux pressions qu'on fait même involontairement sur le grand guidon, en aucun cas elle n'est vicieuse. Il suffit de rester léger sur le guidon pour que la moto tienne toute seule sa trace.

Plus loin, sur une ligne droite, je vois que la 400 ralentit. Petit ennui, panne ? Non, en m'approchant je vois que la Honda part à droite et à gauche avec l'arrière. Le bas côté était tout bosselé et la moto sautillait, alors que je m'étais à peine aperçu que le revêtement s'était dégradé.

On voit donc qu'il est parfaitement possible d'avoir une suspension correcte qui donne à la moto une tenue de route saine, et cela sans augmenter le prix de la moto.

Nos routes sont certainement surnoises, peut-être uniques, ce qui pourrait expliquer le fait qu'on trouve des motos qui ont un bon comportement uniquement sur une route lisse. Mais n'importe quel véhicule doit être prévu pour les pires conditions. Surtout quand, comme Honda, on sait faire non seulement des moteurs, mais des parties cycles excellentes pour les motos d'endurance. G.B.

**Les motos à Monthéry**

L'anneau de Monthéry paraît lisse vu de loin. Quand on y roule à une bonne vitesse (au-dessus de 150-160 km/h) on a plutôt l'impression de rouler sur une piste de cross. C'est une caractéristique qui permet de se faire quelquefois des chaleurs, mais qui donne une bonne idée du comportement de la moto.

Ces deux motos n'allaient pas assez vite pour dépasser le « point d'angoisse » : on pouvait donc rouler à fond et observer leur comportement.

La Suzuki, dont la vitesse est inférieure à celle de la Honda, n'a jamais posé de véritable problème. Les bosses étaient correctement avalées par la fourche et aucun mouvement spontané n'était détectable. Pas de louvoisements ni de guidonnages. Par contre la raideur des amortisseurs arrière grève lourdement le confort.

La Honda était plus désagréable. Pas inquiétante, juste en dessous de cette sensation. Même à 140 km/h chrono (165 km/h au compteur), vitesse maxi de la Suzuki, la Honda 400 sautille, perd le contact avec le sol, tortille un peu de l'arrière, manifeste des guidonnages avortés. La moto est « dure », mais ne donne pas tellement l'impression d'être un bloc. On se demande ce qu'elle va faire. En fait elle n'est pas inquiétante ; il faut la laisser faire et éviter de tirer sur le guidon pour la forcer sur une trajectoire. Il est préférable de la diriger avec les fesses, en déplaçant le poids du corps.

À vitesse plus basse, où le contact avec le sol est meilleur, ces phénomènes sont à peine perceptibles, ils se manifestent en 6<sup>e</sup> entre 8.000 et 9.000 tours. Ils peuvent apparaître à vitesse plus basse sur une mauvaise route. Une amélioration des suspensions serait souhaitable.

Le comportement sur route de ces deux machines confirme les impressions sur l'anneau de Monthéry.

Les temps chronométrés sur l'anneau sont pris sur un tour complet : le faible vent (3-4 m/sec.) favorisait les motos dans un sens et les freinait dans l'autre. Sur route, dans des conditions favorables, il est possible d'atteindre des vitesses maxi supérieures de 3-4 km/h. On peut également ajouter environ 1% pour tenir compte du ralentissement dû aux courbes de l'anneau. G.B.

**PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES  
(T.T.C. client au 20-10-76)**

	HONDA	SUZUKI
1 piston complet	71,37	146,40
Vilbrequin complet	1.569,76	1.715,28
1 silencieux échappement	514,29	397,68 (1) - 327,60 (2)
Levier d'embrayage	21,30	26,35
Poignée de frein avant avec maître cylindre	185,14	272,54
Pédale de frein AR	68,98	67,44
Fourche complète	1.003,95	1.649,52
Sélecteur	49,95	48,24
Garde-boue AV	164,55	302,64
1 clignotant complet	43,84	110,65
Phare	122,92	262,08
Cabochoon de feu AR	24,85	52,08
Guidon	69,00	78,00
	(1) et (2) Pots supérieurs et inférieurs.	

MINI-MEMENTO	HONDA	SUZUKI
Ecartement rupteur	0,35 à 0,40 mm	0,30 à 0,40 mm
Bougies	Culot long Ø 12 mm	Culot long Ø 14 mm
Type	NGK D 8 ESL	NGK B7 ES ou NGK B8 ES (sport)
Jeu soupapes à froid	0,05 mm	
Huile moteur	SAE 20 W/40	
Huile réservoir		CCI oil ou huile minérale SAE 30
Huile de fourche	160-165 cc de Dexron	210 cc de SAE 10 W/30
Pression des pneus	AV 1,8 - AR 2,0 kg	AV 1,8 - AR 2,0 kg
Ampoule de phare	12 V 50/40 W	12 V - 35/25 W
COLORIS	Bleu, rouge	Noir, gris, bleu, rouge
PRIX TTC AU 20-10-76	11.214,00 F clés en main	9.645 F clés en main
GARANTIE	1 an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité.	6 mois ou 10.000 km pièces et main-d'œuvre

**J'AI AIME****HONDA**

Le moteur.  
L'étagement de la boîte.  
La « gueule » et la sonorité d'échappement.

**SUZUKI**

La souplesse du moteur.  
La finition.  
La douceur des commandes.

**JE N'AI PAS AIME****HONDA**

La tenue de route sur mauvais revêtement.  
L'absence de confort dans ces mêmes circonstances.  
Les à-coups de transmission.

**SUZUKI**

Les amortisseurs arrière sur mauvais revêtement.  
La consommation importante.  
La 6<sup>e</sup> inutilisable.

# MOTO

JOUEUR

N° 292 LE JEUDI 5F

ESSAI  
COMPARATIF  
380 SUZUKI GT  
400 HONDA FOUR



## BAKER:

# L'OFFENSIVE AMERICAINE

TRIAL DES CHAMPIONS