

essai

comparatif

HONDA contre GUZZI 400 SS 400 GTS

Bruno De Prato,
correspondant
de Moto-Revue en Italie,
a essayé deux nouvelles
400 cc .. Guzzi et
Honda .. en les comparant.
Ce qu'il en pense ? Il vous le dit,
ci-après, avec une grande franchise

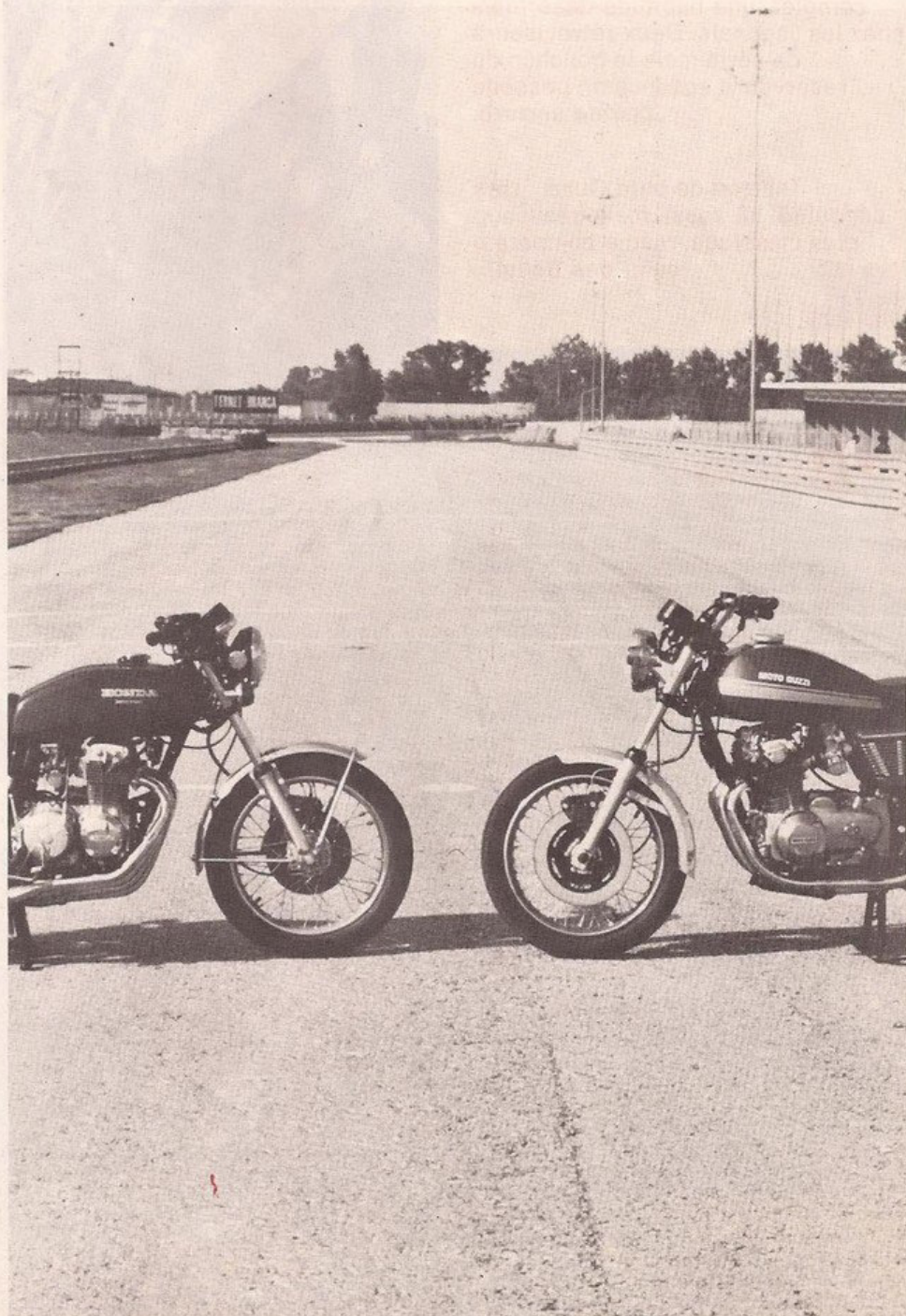
Les polémiques menées par De Tomaso contre Honda, qu'il a toujours considéré comme son ennemi naturel, sont bien connues. Aujourd'hui nous avons enfin l'occasion de comparer directement, dans le style « O.K. Corral », deux réalisations récentes de ces deux marques, Guzzi et Honda, réalisations déjà apparues sur le marché italien mais pas encore sur le marché français. Un comparatif entre la 350 Honda et la 350 Guzzi de l'an passé n'aurait, à notre avis, pas eu le même intérêt que la confrontation des deux 400, puisque la 350 Guzzi concédait à son adversaire le double avantage du frein à disque et d'un moteur beaucoup plus évolué.

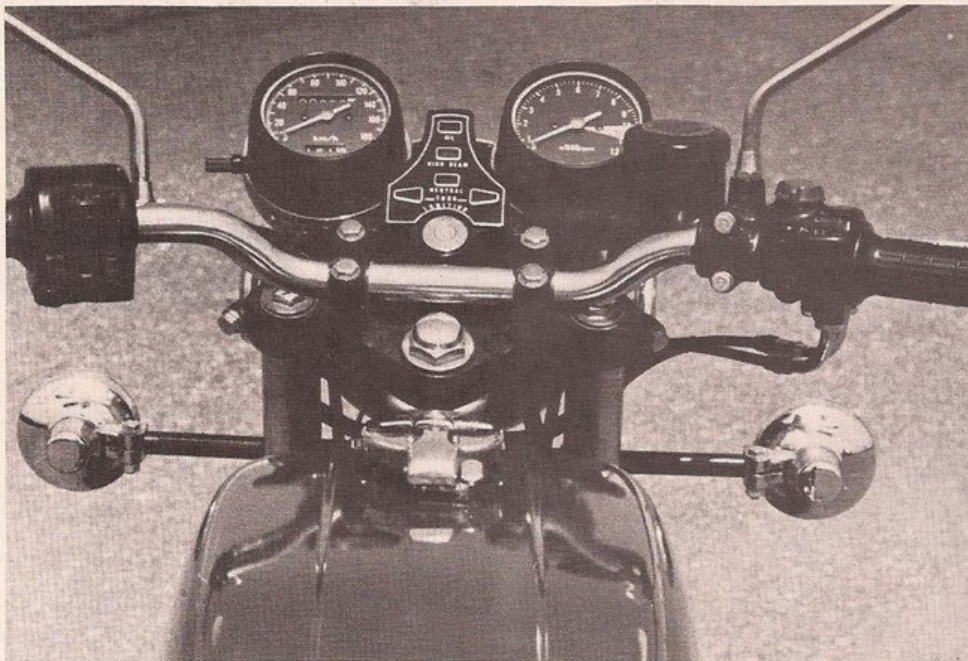
Les deux 400, au contraire, ont des caractéristiques permettant une comparaison beaucoup plus valable même si, comme nous allons le voir, la Honda représente l'évolution logique des tendances techniques de ces dernières années, alors que la Guzzi reste fidèle aux conceptions techniques particulières à la marque, avec son orientation touriste, sa « majesté » et son poids non négligeable. On peut considérer que la 400 Honda se présente comme le précurseur d'une nouvelle vague de motos, ce qui est d'autant plus important qu'elle est produite par la plus grande marque mondiale.

En d'autres termes, alors que la Honda est une machine entièrement nouvelle par rapport à la 350 Four qui l'a précédée, la Guzzi n'est qu'une 350 GTS équipée de freins à disque. De toutes façons, ces deux machines ont suffisamment de points communs pour que leur comparaison soit justifiée. Les essais se sont déroulés sur le circuit de Misano, où ont été relevées les vitesses et les accélérations.

la Honda 400 SS en bref

Elle est la première japonaise qui corresponde aux exigences du puriste européen. Elle est légère, fine, avec un cadre de tout premier ordre qui résiste même à la modeste qualité des suspensions japonaises. Le moteur est valable, d'autant qu'il est servi maintenant par une boîte de vitesses à 6 rapports. La qualité qui, à mon avis, est la plus agréable sur la Honda, c'est l'excellente position en selle. Un guidon bien dimensionné, des repose-pieds légèrement reculés autorisent une position « naturelle » qui permet de dominer parfaitement la machine. Malgré ses tendances sportives, la Honda s'est révélée idéale pour un usage touristique. Les performances sont de tout premier ordre en ce qui concerne aussi bien la vitesse de pointe que les accélérations. Ceci, ajouté aux extraordinaires qualités de





Honda : tableau de bord très complet, une habitude désormais chez les Japonais. Deux rétroviseurs de série mais le bouchon du réservoir d'essence ne possède pas de serrure.

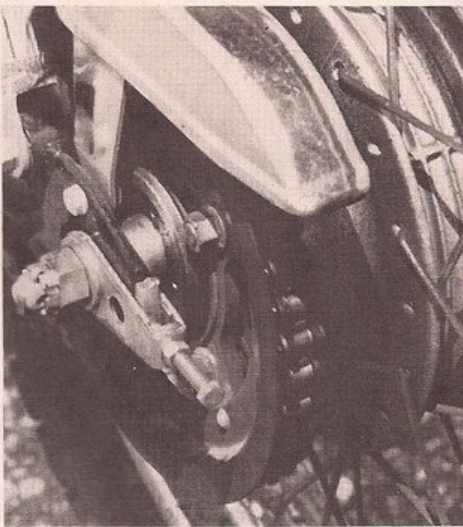
Tableau de bord Guzzi : très dépouillé, lui aussi, mais beaucoup plus classique, même comparé à celui des Benelli.

stabilité et de maniabilité, permet à la Honda de se battre à armes égales avec des machines de cylindrée supérieure, particulièrement sur des parcours mixtes. Pour éviter toute fausse interprétation, je tiens à préciser que je n'ai jamais été un « conditionnel » des motos japonaises, et que je n'appartiens pas à la catégorie de ceux qui tombent en pâmoison à la seule vue d'un idéogramme nippon. Jusqu'à présent, aucune moto japonaise, pour l'ensemble de ses prestations, n'avait fait naître en moi la passion de la motocyclette : les moteurs étaient souvent excellents, mais le reste laissait beaucoup à désirer. La Honda 400 représente un pas en avant considérable dans la technologie de construction de la grande marque japonaise. Une évolution qui prouve que les experts en marketing de chez Honda ont compris que le moment est arrivé d'offrir aux nouveaux motards la possibilité d'une utilisation plus complète et plus satisfaisante.

La Honda 350 était un exercice de miniaturisation gratuit, une recherche de style et de finition. La Honda 400 vise davantage à l'essentiel ; même si elle est plus spartiate dans son aspect extérieur, elle est dans le fond beaucoup plus positive.

la Guzzi 400 GTS en bref

Si la Honda 400 est une agréable surprise pour les passionnés de la moto et se justifie amplement par sa forte personnalité, la Guzzi 400 nous laisse par contre plus perplexes. En effet, contrairement à ce que l'on avait pu penser tout d'abord, elle ne remplace pas la 350 cc mais se situe plutôt à ses côtés. Elle représente le « pont » entre la 350 cc, qui vient d'être modernisée par l'adoption d'un frein à disque et la 500 Benelli dont elle partage la destinée en ce qui concerne le marché italien : limitation aux usagers ayant au moins 21 ans, même régime fiscal. C'est sans doute ce



qui nous fait le plus douter de la valeur commerciale d'une machine dont le styling repropose exactement les thèmes de la 350 cc, alors que pour les performances, elle se situe très loin de celles que l'on peut obtenir avec la 500 Benelli.

Cette référence constante à la 4 cylindres de l'usine de Pesaro se justifie par le fait que la 400 dispose du même carter moteur et du même vilebrequin. En effet, la cylindrée de 400 cc a été obtenue en utilisant le vilebrequin, et donc la course du 500 Benelli avec les pistons, et donc l'alésage, de la 350 cc. Au point de vue de la construction donc ce moteur n'a pas coûté très cher à M. De Tomaso en ce qui concerne son étude et sa mise au point, et encore moins en ce qui concerne l'outillage. La 400 Guzzi a donc été surtout inspirée par le désir d'imiter Honda, ce qui n'est pas nouveau pour De Tomaso.

Au point de vue style, la 400 reste très proche de la 350 déjà connue et en diffère surtout par la couleur, un beau bronze métallisé qui remplace le vert foncé que nous avions critiqué au moment de l'essai de la 350. On trouve maintenant à l'avant des fourches « made in Mandello » au lieu des Marzocchi dont on peut dire qu'elles avaient une allure plus raffinée. Les fourches Guzzi ont été unifiées pour toute la production en grosses cylindrées, de la 400 GTS à la Benelli 6 cylindres et à la Guzzi 1000. La 400 dispose d'un puissant frein à disque Brembo de 300 mm : c'est l'un des accessoires les plus efficaces et les plus valables montés sur la Guzzi 400. A part le freinage, la Guzzi se signale aussi par une très bonne installation d'éclairage.



en piste

Le tracé de Santa Monica, à Misano, offre des caractéristiques qui mettent en valeur toutes les qualités d'une moto, de la maniabilité aux accélérations, de la tenue de route à la vitesse de pointe et au freinage. Il est donc logique de penser que les temps réalisés sur un tour permettent de se faire une idée globale des qualités d'une moto par rapport à une autre, lorsque les conditions sont égales : même pilote, même état du revêtement, même température, etc. Les deux essais ont donc été réalisés au cours de la même journée, par un temps idéal du matin jusqu'à la fin de la journée. Le même pilote a conduit les deux machines, si bien que quelle que soit la valeur de ce pilote, les temps peuvent être valablement comparés. La Guzzi est arrivée seconde. Son handicap : un poids plus élevé par rapport à la Honda ; une boîte 5 vitesses au lieu d'une boîte à six rapports ; enfin, un moteur moins brillant. De plus, comme on peut le voir sur les photos, la garde au sol de la Guzzi est assez faible à cause de la position de la béquille. Avec la Honda, par contre, il n'y a aucun problème pour négocier les virages. Le cadre de la Guzzi procure une moins bonne maniabilité mais, par contre, il est très stable. La machine a tendance à sous-virer, de ce fait les virages serrés sont difficiles à négocier. Dans une courbe rapide, par contre, un léger contre-braquage suffit pour replacer la machine sur la bonne trajectoire. Notons encore que le moteur de la Guzzi vibre un peu plus que celui de la Honda, et que le sélecteur est plus dur à actionner et plus brutal. En ce qui concerne les suspensions, la fourche est bonne, les amortisseurs arrière acceptables, ainsi que les pneus Metzeler. Enfin le frein à disque Brembo est excellent.

Sur le circuit, la Honda a été supérieure à la Guzzi sur tous les points, sauf pour le freinage. On peut entrer très vite dans les virages, en penchant très fortement, et seule la médiocre qualité des pneus Bridgestone et des amortisseurs arrière empêche de faire mieux encore. Pour les amortisseurs, leur insuffisance n'est décelable que dans les courbes prises à grande vitesse et il n'y en a qu'une sur le circuit de Misano.

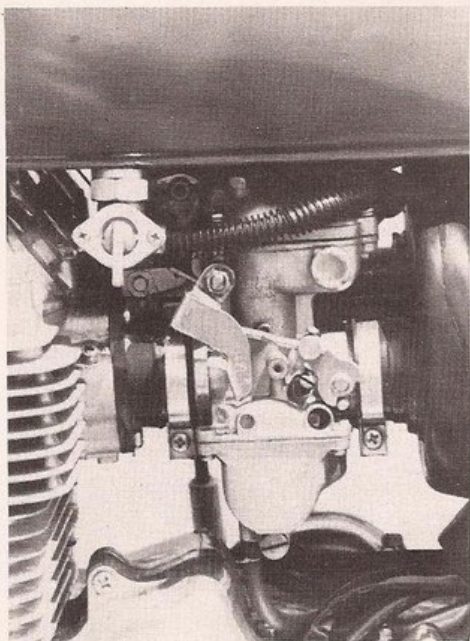
Les six rapports de la boîte permettent de disposer toujours du bon rapport au moment voulu et d'utiliser ainsi totalement les qualités d'un moteur brillant qui semble toujours disposer d'une réserve de puissance. Cette machine s'est d'ailleurs bien comportée déjà dans les courses destinées aux machines de série, courses dans lesquelles elle a obtenu de meilleurs résultats que la 500 de la même marque. Les accélérations

et la progressivité du moteur au-dessus de 5.000 tr/mn sont telles qu'à Misano, où les 500 G.P. tournent en 1'30" pour les plus rapides, il est possible de descendre facilement au-dessous des 2'.

Les performances du moteur sont également mises en valeur par la maniabilité de la machine, due en grande partie à la très bonne position en selle. Pour le freinage, il faut dire que le Brembo de la Guzzi est nettement supérieur au frein de la Honda qui présente cependant l'avantage de ne pas avoir tendance à bloquer. Pour ceux qui ne connaissent pas Misano, il faut dire que le circuit est assez tourmenté, avec un premier virage à droite 300 m après le départ, puis deux autres virages à droite, une courte ligne droite et un autre virage à gauche à 90° suivi de deux demi-virages à gauche. Vient ensuite la courbe la plus rapide que l'on aborde à pleine vitesse : avec la 400 Honda on est alors en 6' à 8.000 tr/mn et, avant le freinage au bout de la ligne droite, le moteur est aux environs de 9.000 tr/mn. On trouve alors une grande courbe parabolique à gauche qui ramène vers l'arrivée. Avec la Honda, il faut commencer à freiner 130 m avant l'entrée du virage ; avec la Guzzi il suffit de freiner aux 90 m. A la fin de la ligne droite la 400 SS sera bien au-dessus de 160 km/h, alors que la Guzzi essaiera vainement d'atteindre les 150 km/h. Le meilleur temps de la Honda a été de 1'55" alors que le meilleur tour de la Guzzi n'était que de 2'07"5. Une belle différence !...

sur la route

Les résultats obtenus sur piste sont presque totalement confirmés par ceux obtenus sur route. Bien que d'inspiration sportive, la Honda donne de grandes satisfactions en utilisation touristique, sur autoroute. En fait l'autoroute n'est pas le lieu où elle s'exprime le mieux car on ne peut y contrôler ses qualités. Cependant on peut y ap-



La Honda est équipée de carburateurs Keihin concentriques à commande desmodromique, une solution qui a fait ses preuves.



Vis de réglage des butées de boisseaux sur le palonnier de commande.



précier la position en selle : buste légèrement penché en avant, jambes légèrement pliées, on résiste beaucoup mieux à la pression de l'air. Pour l'utilisation sur route, il faut également souligner la bonne tenue du moteur qui peut tourner constamment à 8.000 tr/mn (soit 150 km/h) sans chauffer anormalement. Enfin il faut dire que le 4 cylindres est parfaitement équilibré et ne vibre pas ce qui est fort apprécié pour le tourisme. Sur l'autoroute, on retrouve évidemment les mêmes défauts concernant les amortisseurs et les pneus. La machine, avec son empattement limité, aurait besoin d'une suspension arrière de très bonne qualité pour bien tenir la route à grande vitesse, sans danser sur les irrégularités du revêtement, et sans souffrir du vent latéral ou des petits mouvements que l'on peut faire en selle.

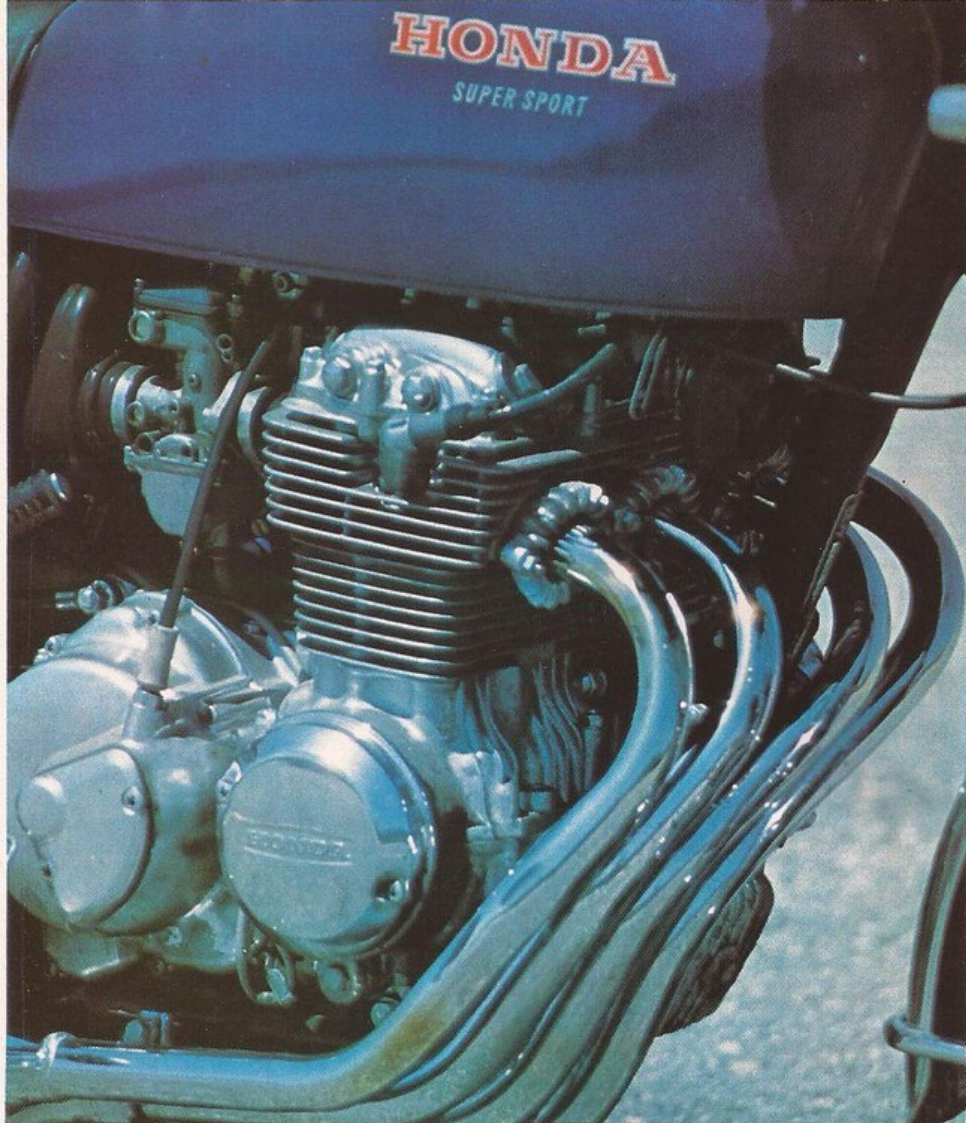
Du point de vue de la tenue de route en ligne droite, la Guzzi est supérieure à la Honda, mais cette dernière est beaucoup plus rapide.

Remplacer les amortisseurs par des Koni ou des Marzocchi, les seuls disponibles pour le système d'attaches prévu sur la Honda, et remplacer les pneus par des Michelin M38 : voilà qui en ferait une moyenne cylindrée agréable en toutes circonstances. Mais, bien sûr, il faut juger la machine telle qu'elle est livrée et il faut en indiquer les défauts même s'ils sont facilement réparables. Sur un parcours sinueux, les limites des pneus et des amortisseurs d'origine sont moins évidentes et l'on ne se retrouve en difficulté qu'en cas de pluie.

Ses accélérations, sa maniabilité, sa précision de conduite font de la 400 SS une

Très compact le groupe Honda a une allure inhabituelle due au système d'échappement « quatre en un » asymétrique.

Très classiques, par contre, les quatre tubes de la Guzzi.





fiche technique

HONDA 400 SS

Moteur :

Nombre de cylindres : 4.
Cycle : 4 temps.
Alésage : 51 mm.
Course : 50 mm.
Cylindrée : 408 cc.
Taux de compression : 9,4 à 1.
Distribution : simple arbre à cames en tête commandé par chaîne.
Alimentation : 4 carburateurs Keihin \varnothing 20 mm.
Puissance DIN à la roue arrière : 33,5 ch à 9.000 tr/mn.
Démarreur : électrique.
Alternateur : 160 w.
Batterie : 12 V, 12 Ah.

Transmissions :

Primaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte à 6 vitesses, transmission finale par chaîne.

Partie cycle :

Cadre : double berceau.
Suspension AV : fourche télescopique.
Suspension AR : bras oscillant et amortisseurs.
Frein AV : disque \varnothing 260 mm.
Frein AR : tambour \varnothing 160 mm.

Roues :

Pneu AV : 3,00-18".
Pneu AR : 3,50-18".

Dimensions principales :

Empattement : 1.370 mm.
Hauteur : 930 mm.
Poids net : 169 kg.

Performances :

400 m départ arrêté : 14,4 sec.
Vitesse maxi : 167 km/h.

GUZZI 400 GTS

Moteur :

Nombre de cylindres : 4.
Cycle : 4 temps.
Alésage : 50 mm.
Course : 50,6 mm.
Cylindrée : 397 cc.
Taux de compression : 10,2 à 1.
Distribution : simple arbre à cames en tête, commandé par chaîne.
Alimentation : 4 carburateurs Dell'Orto VHB 20.
Puissance DIN à la roue arrière : 30 ch à 9.000 tr/mn.
Démarreur : électrique.
Alternateur : 150 w.
Batterie : 12 V, 12 Ah.

Transmissions :

Primaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, boîte à 5 vitesses, transmission finale par chaîne.

Partie cycle :

Cadre : double berceau.
Suspension AV : fourche télescopique.
Suspension AR : bras oscillant et amortisseurs.
Frein AV : disque \varnothing 300 mm.
Frein AR : tambour \varnothing 160 mm.

Roues :

Pneu AV : 3,00-18".
Pneu AR : 3,50-18".

Dimensions principales :

Empattement : 1.400 mm.
Hauteur : 1.070 mm.
Poids net : 185 kg.

Performances :

400 m départ arrêté : 15,1 sec.
Vitesse maxi : 154 km/h.

machine pouvant procurer de grandes satisfactions sur les petites routes de campagne ou de montagne où elle peut tenir la dragée haute à des machines de cylindrée plus élevée. Et puis, il faut encore ajouter que l'on se trouve tout de suite en confiance avec la Honda 400, même si l'on roule vite tout de suite.

La Guzzi 400, avec son guidon tourisme, ses repose-pieds en avant et une selle biplace large et confortable, est la machine touriste type. Mais la position en selle ne permet pas de rouler longtemps à des vitesses supérieures à 100-110 km/h, car les muscles des jambes et du... postérieur souffrent alors sérieusement. Au bout de 200 km, les muscles fatigués demandent grâce. Le 4 cylindres de Mandello, par ailleurs, n'est pas sans vibrer, ce qui n'a pas manqué de nous étonner. On a l'impression que les pistons de la 350 Guzzi et le vilebrequin de la 500 Benelli ont été accouplés sans que l'on se soit inquiété de l'équilibrage.

Les moteurs De Tomaso 4 ou 6 cylindres ont toujours eu tendance à chauffer lorsqu'on les pousse à fond sur une autoroute, par exemple. Avec la 400 on retrouve ce phénomène désagréable, et de plus le moteur tient très mal le ralenti. La boîte de vitesses, dont on a déjà dit qu'elle était dure et brutale, nous a causé des problèmes, surtout en rétrogradant de 5^e en 4^e, à l'entrée d'une courbe. Seuls les freins Brembo nous ont permis de sortir de ce mauvais pas qui s'est souvent reproduit.

Sur route normale, sinueuse en campagne ou en montagne, la moto se confirme comme une bonne « touriste ». Le poids élevé de la machine et sa hauteur, ne permettent guère une conduite pleine de fantaisie. De plus, la tendance de la Guzzi à sous-virer impose un style plutôt désordonné. Par rapport à la 350 cc, la géométrie de la direction a été modifiée par l'emploi de Té de fourche donnant un entraxe de 70 mm au lieu de 60 mm pour les Marzocchi utilisées précédemment, et par la modification de la monte en pneus (passage des Pirelli conventionnels aux Metzeler qui ne sont pas nouveaux au point de vue profil mais se sont toujours accordés avec quelques parties cycles bien spécifiques, comme les BMW). Tout ceci entraîne, pensons-nous, le manque de maniabilité que nous avons noté.

en guise de conclusion

Par rapport à la Honda, la Guzzi se présente donc comme une moto plus imposante, plus attrayante aussi par son esthétique et sa finition. Son aspect général est certainement plus flatteur, mais le vrai motocycliste, à notre avis, se tournera plutôt vers la machine japonaise, qui correspond mieux à ses ambitions.

Quelques détails encore : avec 1 litre d'essence la Guzzi couvre deux kilomètres de moins (environ) que la Honda ; sa vitesse maxi est inférieure de 15 km environ à celle de la 400 SS : 153 km/h contre 167 km/h, et elle exige plus de temps pour atteindre cette vitesse. La Honda est plus silencieuse du point de vue mécanique : l'échappement 4 en 1 s'exprime avec plus de « sentiment ». A noter encore que le compteur triche beaucoup (il peut y avoir jusqu'à 20 km/h d'écart) et que l'on ne peut faire confiance au compte-tours qui vibre constamment.

En somme, selon moi, la Honda sort nettement victorieuse d'une confrontation que j'aurais cru plus équilibrée.

Peut-être faut-il penser que chez Guzzi on pense sérieusement à un autre projet, que De Tomaso avait enterré : celui de la construction de bicylindres style V7 dans les cylindrées classiques, 350 et 500 cc, ce qui donnerait sans doute satisfaction aux fans de la marque italienne qui retrouveraient alors ce qui a fait la gloire de la véritable industrie motocycliste italienne.

Moto revue

4f. le jeudi n°2227-3 juillet 1975

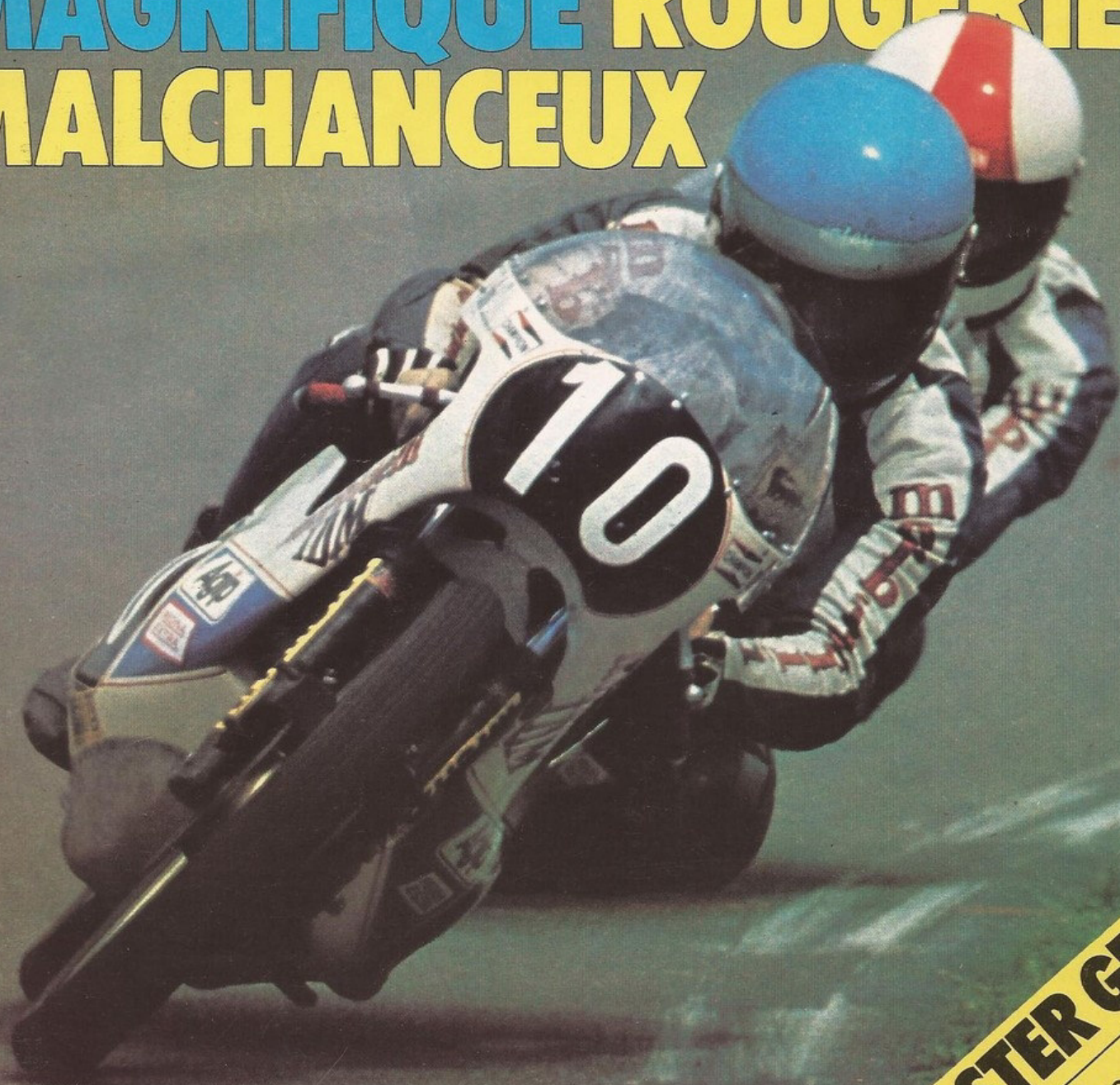
nouvelle formule

fb.37- fs.3,70- \$0,80

ASSEN: SHEENE

MAGNIFIQUE ROUGERIE

MALCHANCEUX



MORBIDELLI INTOUCHABLES!

POSTER GEANT

J.C. Chemarin