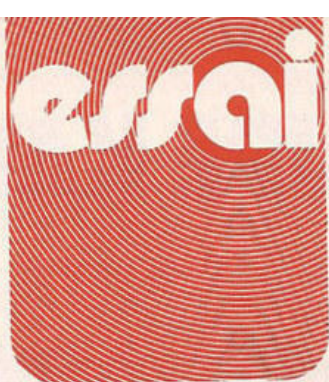


par Ch. Bourgeois



comparatif

HONDA KAWASAKI YAMAHA

TROIS 400 EN COLÈRE

Entre les 125 cc et les grosses il y a, et c'est la logique même, les autres. Les moyennes cylindrées sont aujourd'hui en perte de vitesse à moins d'apporter véritablement quelque chose. La cylindrée intermédiaire banale se cherche c'est le moins qu'on puisse dire.

Il faut le génie des Japonais pour lui redonner vie.

Il existe malgré tout une place pour toutes ces machines car il y a des gens qui ne veulent plus d'une 125 cc et ne veulent pas encore d'une grosse cylindrée et ce pour de bonnes et différentes raisons.

400 cc est une cylindrée qui échappe à la classification traditionnelle. Il n'y a pas encore si longtemps, on comptait les 350 cc et les 500 cc, c'était tellement plus simple.

Aujourd'hui, tout est remis en question et la cylindrée précise ne présente plus guère d'intérêt. De toute évidence les 400 cc modernes sont des 350 qui ont pris un peu de muscles sans pour autant prendre de l'enbonpoint. Ce sont donc, sur le papier, des machines brillantes par leurs performances et agréables en raison de leur maniabilité. Ces modèles sont d'essence sportive et c'est une des raisons pour lesquelles elles plaisent aux jeunes ou ceux qui ont encore l'esprit jeune.

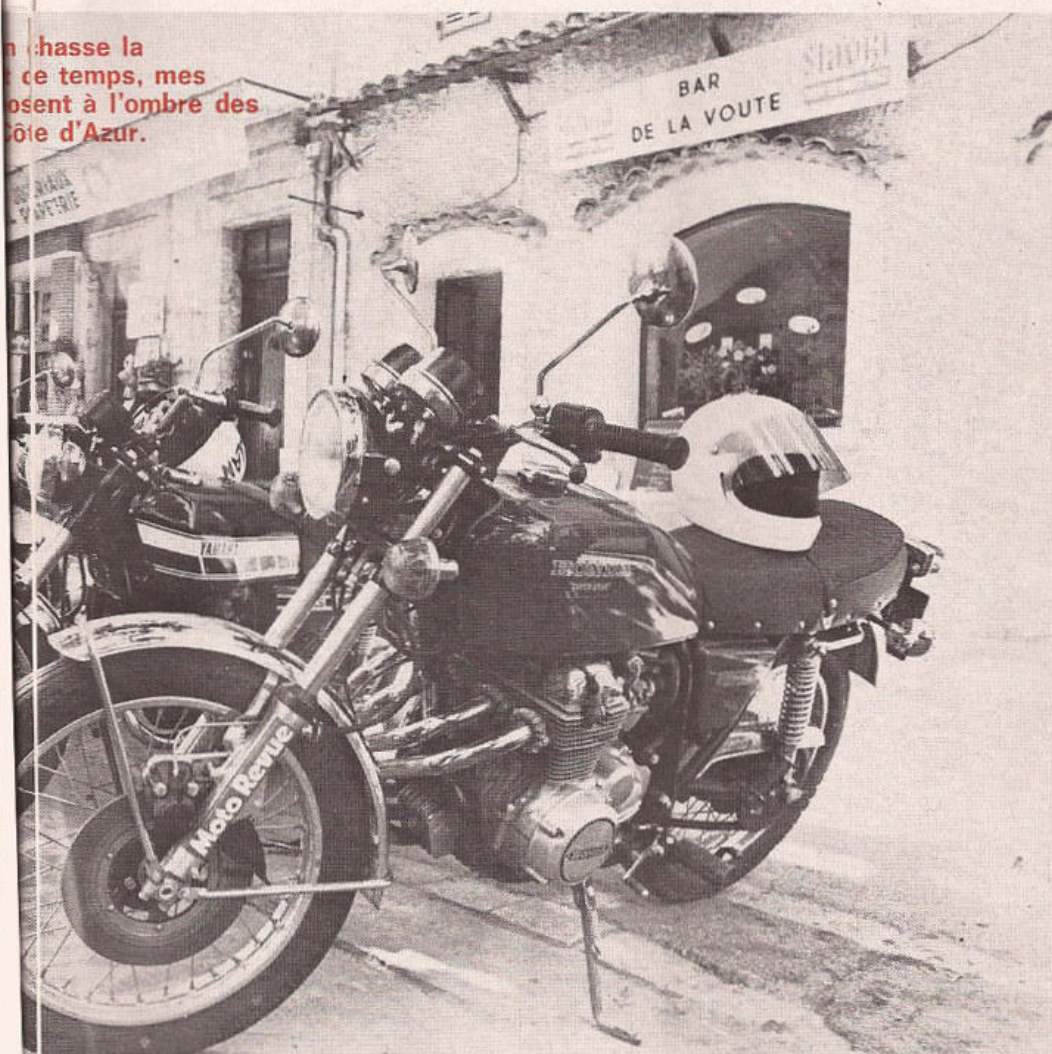
Trois 400 se sont affrontées de façon régulière dans notre série habituelle de tests, les voici :

En tout premier lieu la 400 Kawasaki. En parlant de ce modèle on ne peut s'empêcher de penser à la fameuse Coupe Moto-Revue Kawasaki qui a contribué pour beaucoup à l'éclosion de nouveaux talents. Courbes prises sur les pots et au taquet, freinages au dernier carat, on a vraiment du mal à la dégager de son ambiance compétition. Ce modèle est extrêmement recherché par les apprentis champions. C'est une raison essentielle de ses rares apparitions sur nos routes, la 400 est une merveilleuse machine d'initiation une fois qu'elle a été légèrement modifiée. Pour notre part nous avons éliminé le modèle « coupe », notre essai comparatif ne s'adressant qu'à des machines d'origine. La 400 KH commercialisée est une excellente moto, trop même car elle fait une déloyale concurrence à la fameuse 500. Anceletti, le directeur des Ets Estrosi à Nice, concessionnaire exclusif, avoue d'ailleurs recommander à ses clients la 400 qui possède des performances presque équivalentes mais une maniabilité et une tenue de route nettement supérieures.

Face à la 400 Kawasaki entourée de son parfum de compétition nous trouvons la 400 Yamaha. Tout comme la Kawa, la Yam est dérivée d'une 350 cc. Avec ce nouveau modèle Yamaha a voulu frapper un grand coup. Ici l'héritage de la compétition est direct : frein à disque à l'avant comme à l'arrière, jantes en alliage léger, l'amateur de belles mécaniques a tout pour être séduit. Le moteur 400 est dérivé du 350 qui fit le succès de la marque de longues années durant. Il possède du punch à revendre. Un véritable « café-racer » quoi. La 400 Honda Four est beaucoup plus discrète en regard de ses deux rivales. Son quatre cylindres quatre-temps, un très beau moteur ma foi, rappelle beaucoup les « usines » des années soixante. Mais le temps efface tout très vite et il faut le voir pour s'en persuader. La 400 est née pour remplacer la 350, un modèle qui ne connut guère de succès chez Honda. La carte de la jeunesse a été jouée avec succès d'ailleurs car la 400 Four malgré une présentation un peu trop discrète est une moto très réussie. Ces trois 400 possèdent le même souci de plaire mais chacune à leur manière. C'est ce que nous allons tâcher de découvrir dans les lignes qui vont suivre.



Même à moto on chasse la canette. Pendant ce temps, mes trois 400 se reposent à l'ombre des platanes de la Côte d'Azur.



PRESENTATION

Le subjectif entrant pour une grande part pour juger la présentation, j'ai réalisé une petite expérience. J'ai placé les trois machines sur le quai piétonnier longeant le port de Toulon, je me suis attablé à la terrasse d'un café tout proche et j'ai observé. Tous les goûts sont dans la nature, c'est certain. Mais il est tout aussi évident que la 400 Yamaha a rallié la majorité des suffrages. Cette moto attire l'œil car elle a tout pour plaire. Elle possède non seulement les arguments techniques, de plus en plus recherchés (freinage à disque avant et arrière, admission par clapets, jantes en alliage) mais aussi une ligne

extraordinaire. Le styling de la 400 est d'une merveilleuse pureté. Elle possède un mélange d'agressivité et de pureté créé seulement par des formes, des couleurs et une pincée de bon goût. La combinaison des couleurs est parfaite. Les parties chromées mettent bien en relief le rouge foncé de base et les motifs bandes blanches et raies noires dans le meilleur style U.S. La 400 Yamaha même si on ne connaît ou n'apprécie pas la moto ne laisse pas indifférent. Elle éclipsé vraiment la majorité des autres machines car elle peut prétendre au titre de la plus belle, concurrence dans ce domaine par une autre Yamaha, la 500 XS. C'est donc avec une

longueur d'avance que la 400 RD prend la première place. La 400 Kawasaki arrive en seconde position. Les stylistes de la marque ont beaucoup travaillé ces derniers temps et ils ont bien remonté la pente. Elle possède de nombreux arguments en sa faveur. Les coloris sont de bon ton et la décoration d'une discrétion de bon aloi. Elle fait sérieuse et sage et cache parfaitement son jeu. Il faudrait peu de choses pour que ce modèle, il n'y a pas si longtemps d'avant-garde, reprenne sa place. Une ligne un peu plus agressive, des coloris un peu plus vifs et pourquoi pas après tout un habillage un peu plus compétitif. En regard de ces deux modèles la

400 Honda fait beaucoup plus réservée. Il est presque dommage de dire qu'elle passe inaperçue. En recherchant la simplicité, Honda est tombé dans le dépouillement. Les coloris sont discrets, les lignes classiques, et la présence d'un échappement quatre dans un un peu trop banal ne parvient pas à nous mettre l'eau à la bouche. La 400 Honda ne vous donnera jamais le coup de foudre et c'est peut-être pourquoi vous ne goûterez jamais les satisfactions qu'elle procure. Le créneau visé par Honda n'est pas évident. Vouloir s'attacher au départ une clientèle jeune et sportive à qui la 350 Four ne pouvait convenir, Honda a créé une machine faisant la joie d'utilisateurs motards de la seconde génération. Pour résumer la situation disons que la Yamaha parade, que la Kawasaki est bien dans sa peau et que la Honda suggère.

Yamaha 1 Kawasaki 2 Honda 3

FINITION

Nous avons affaire à trois machines japonaises, il est donc bien difficile de les départager. Les bureaux d'études nippons sont passés maîtres dans l'art de commercialiser des machines impeccables. La Yamaha dans ce domaine aussi s'impose. Elle est non seulement la plus belle mais aussi la mieux finie. A quelque niveau que ce soit on est surpris du souci de détail permanent. Il est heureux de constater que celui-ci ne s'arrête pas à l'esthétique. Le circuit électrique est à citer en exemple, tous les éléments étant aisément accessibles et facilement interchangeable. Le tout fait que la Yamaha l'emporte nettement sur la Kawasaki qu'on est un peu étonné de retrouver en si bonne place.

Cet essai réalisé dans la région méditerranéenne vous fera sûrement penser à vos vacances toutes proches. Le soleil, la mer, la plage, c'était hier mais j'espère que vous les retrouverez un peu aujourd'hui.

Qu'il est agréable de circuler dans une région bénie des dieux où le climat est toute l'année propice à la pratique de la moto ! Empruntant les petites routes de Provence gorgées de soleil et sentant bon la lavande, fuyant la circulation le plus possible nous avons testé nos trois 400 sur leur terrain de prédilection. Un parcours sinueux et accidenté leur sied à merveille. Même sans dépasser les vitesses réglementaires on peut encore se faire plaisir et attaquer comme aux plus beaux jours.

QUALITE

Le match est ici beaucoup plus serré. Il faudrait que les motos vieillissent pour savoir laquelle des trois supporte le mieux l'outrage des ans. Il apparaît toutefois que la Honda soit la mieux placée à ce sujet. La réputation de la marque n'est plus à faire. La peinture, comme les chromes, comme les accessoires paraissent avoir été choisis en fonction de critères bien précis et la longévité de la 400 Honda ne paraît pas devoir n'être qu'un vain mot. Avec un usage intensif nous avons pu constater que la Honda réclamait le moins de révisions. Une enquête menée aussi auprès de concessionnaires, Guignabodet de Toulon, pour ne pas le citer, nous a confirmé tout le bien qu'on pensait déjà. La Yamaha peut prétendre inquiéter la Honda mais des petits détails au niveau de la conception comme celui de la réalisation nous font penser qu'elle doit se ternir beaucoup plus vite. Cela est un peu logique compte tenu de son caractère brillant et aussi superficiel. Cependant sa conception est saine et elle paraît devoir effectuer un long kilométrage avant de rendre grâce. Nous avons été beaucoup moins convaincus par la Kawasaki. Celle-ci au départ ne bénéficie pas, malgré ses performances, de la même technologie et du même souci du détail que ses deux concurrentes. Elle présente bien, d'accord, mais son émail comme ses chromes n'ont pas le même profond. C'est une moto qui réclame beaucoup de soins pour être maintenue dans un état impeccable. Après chaque balade il ne faut pas craindre de la nettoyer et de faire un rapide tour du propriétaire si l'on veut la maintenir toujours en parfaite condition et dans son état d'origine. Si la Kawasaki prend la troisième place, sans que cela ait quoi que ce soit de dégradant en regard du caractère exceptionnel de ses concurrentes, le match entre la Honda et la Yamaha est beaucoup plus serré qu'on le croit, la Yamaha venant sur les talons de cette dame bien élevée qu'est la 400 Honda Four.

Honda 1 Yamaha 2 Kawasaki 3

EQUIPEMENT GENERAL

L'équipement de ces trois machines est complet et elles se tiennent toutes en valeur absolue parmi les meilleures. Il est vraiment le fait du hasard de retrouver la Honda et la Yamaha avec un nombre égal de points. Si la Honda prend un moment l'avantage grâce à son démarreur électrique, elle reperd tout son bénéfice à cause de ses repose-pieds passager non suspendus, une véritable hérésie en 1976,

	Cotation	Honda	Yam	Kawa
Montre	2	0	0	0
Compte-tours	5	5	5	5
Totalisateur				
Journalier	5	5	5	5
Témoin pression				
huile	5	5	0	5
Témoin charge	5	0	0	0
Voltmètre	5	0	0	0
Phare iode ou pas	5 ou 10	5	5	5
Appel phare	5	5	5	5
Voyant point				
mort	2	2	2	2
Voyant clignotant	2	2	2	2
Klaxon ville-route	5 ou 10	5	5	5
Boîte à gants				
verrouillable	5	5	5	5
Béquille latérale	5	5	5	5
Béquille centrale	2	2	2	2
Réservoir essence				
verrouillable		0	5	5
Antivol	5	5	5	5
Démarreur	10	10	0	0
Kick	5	5	5	5
Attache-casque	5	5	5	5
Prot. carter cyl.	10	0	0	0
Rob. essence aut.	5			
Repos-pieds pas.	5	5	5	5
suspendus ou pas	0 - 10	0	10	10
Rétroviseurs	5 ou 10	10	5	5
TOTAL		86	81	86

et de son bouchon de réservoir non verrouillable. La Kawasaki vient en troisième position mais très près des deux leaders. Elle ne possède pas de graves lacunes d'équipement et seule l'absence d'un voyant de quantité d'huile lui fait perdre le contact.

Honda 1 Yamaha 1 Kawasaki 3

ASPECTS PRATIQUES

Là aussi le match est très serré, deux points seulement séparant la première de la troisième. Nous avons particulièrement apprécié sur la :

- HONDA**
- Le démarreur.
 - La réserve d'essence.
 - Le réglage des amortisseurs.
 - Le démontage des roues.
 - L'accès à l'embrayage.
- KAWASAKI**
- La béquille centrale.
 - Le démontage des roues.
 - L'accès à l'allumage.
 - La capacité du coffre.

	Cotation	Honda	Kawa	Yam
Béquille latérale	0 à 5	4	3	4
Béquille centrale	0 à 5	3	4	3
Poignée levage	5	5	5	5
Verrouillage selle	5	5	5	5
Démarreur	0 à 5	5	0	0
Kick	0 à 5	5	5	5
Antivol	0 à 5	4	4	4
Réserve essence	0 à 5	4	3	3
Capacité coffre	0 à 5	3	4	2
Réglage amortis.	0 à 5	5	3	3
Remplissage				
huile (carter)	0 à 5	3	4	4
Remplissage				
huile (2 temps)	0 à 5	—	2	3
Remont. roue AR	0 à 10	8	7	5
Remont. roue AV	0 à 10	8	9	5
Tension chaîne	0 à 10	7	6	8
Accès batterie	0 à 5	2	3	4
Trousse outils	0 à 5	4	3	4
Accès bougies	0 à 10	5	7	7
Accès allumage	0 à 10	4	8	6
Accès carburateur	0 à 10			
Accès embrayage	0 à 5	6	4	4
Contact				
démarreur	0 à 5	2	—	—
Accès pompe huile	0 à 5	—	3	3
Clé de contact	0 à 5	4	4	4
Filtre huile	0 à 5	4	—	—
Filtre air	0 à 5	2	3	3
Visserie	0 à 5	2	2	2
TOTAL		108	107	106



- YAMAHA**
- Le remplissage d'huile.
 - La tension de chaîne.
 - L'accès aux bougies.
 - L'accès aux carburateurs.

Nous n'avons pas aimé :

- HONDA**
- Le remplissage d'huile.
 - L'accès à la batterie.
 - L'accès au filtre à air.
- KAWASAKI**
- La béquille latérale.
 - Le remplissage d'huile.
 - La trousse à outils.
- YAMAHA**
- La capacité du coffre.
 - Le démontage des roues.

Honda 1 Kawasaki 2 Yamaha 3

EQUIPEMENT SECURITE

La Yamaha s'impose par contre nettement dans cette rubrique grâce à son réservoir de lockheed verrouillable et son double circuit électrique à l'arrière. Il n'y a pas de grave lacune dans son équipement tout comme dans celui de la Honda où la disposition des commandes est à citer en exemple. L'équipement de la 400 Kawa est beaucoup plus sommaire. On peut lui reprocher l'absence d'un témoin d'huile et des commandes disposées de façon peu rationnelle.

Yamaha 1 Honda 2 Kawasaki 3

MISE EN ROUTE

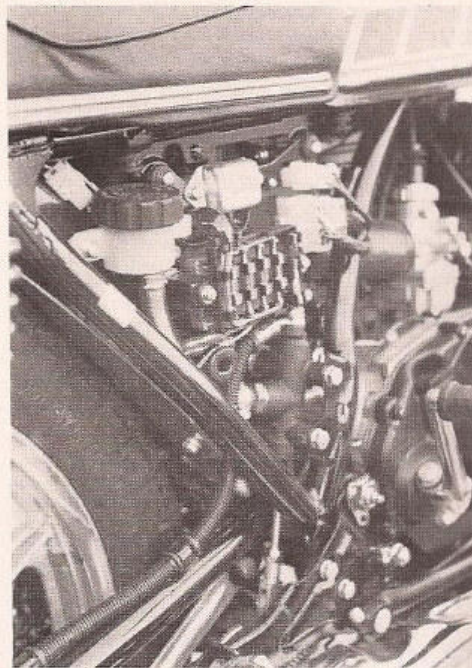
La technique presse-bouton a tout de même



du bon. Pour partir avec la Honda aucun problème, ouverture de l'essence, contact, starter à l'aide d'une petite tirette placée latéralement au niveau des carburateurs, un coup de démarreur et le tour est joué. Que ce soit à chaud comme à froid ce petit 4 cylindres démarre à la première sollicitation, une vraie voiture. Avec la Kawasaki qui vient en seconde position il faut reprendre des habitudes de motard. Le kick est assez haut placé, oblige à des contorsions, mais la faible cylindrée unitaire rend les départs d'autant plus faciles que l'allumage électronique simplifie encore la tâche. La commande de starter est disposée comme sur toutes les Kawa, au guidon, une excellente formule. La Yamaha vient en troisième position. Bien que son kick possède une bonne démultiplication et un profil idéal il faut tout de même vaincre les compressions. Et puis on ne sait jamais à cause des clapets si le starter est mis ou pas avant d'avoir effectué une centaine de mètres. Elle démarre au quart de tour.

Honda 1
Kawasaki 2
Yamaha 3

Mano. pression	Points	Honda	Kawa	Yam
huile	10	10	0	10
Rétroviseurs	5 ou 10	10	5	5
Clignotants	10	10	10	10
Appel de phare	10	10	10	10
Mise à la masse	10	10	10	10
Eclairage	0 à 10			
Réservoir lockheed ????	10	0	0	10
Commandes	0 à 10	9	6	7
Passage code-phare automat.	10	4	4	6
Antivol sonore	5	0	0	0
Contacteur embrayage ou béquille	10	0	0	0
Freinage intégral.	10	0	0	0
TOTAL		63	45	68



La 400 Yamaha possède un circuit électrique très bien conçu, car accessible aisément. On remarquera le bocal du frein arrière indépendant du maître-cylindre.

Le bloc moteur de la 400 Four Super Sport est très compact. C'est une bien belle mécanique, solide, puissante et économique à la fois.



BRUIT - NUISANCES

Nuit de Chine, nuit câline... La 400 Four trouble à peine votre quiétude. Elle passe comme un murmure et vous l'oubliez aussitôt. Bien bridée à l'admission comme à l'échappement la Four répond au doigt et à la lettre aux règles nouvelles. Elle perd comme nous le verrons plus loin de la puissance dans l'opération, ce qui est tout à fait normal. Elle est silencieuse et propre. Propre à l'échappement car son moteur est un quatre-temps, et aussi d'une manière plus générale car elle ne laisse aucune trace de son passage. C'est une machine à citer en exemple pour sa civilité. La Yamaha arrive seconde mais loin derrière. Ce deux-temps moderne présente toutefois



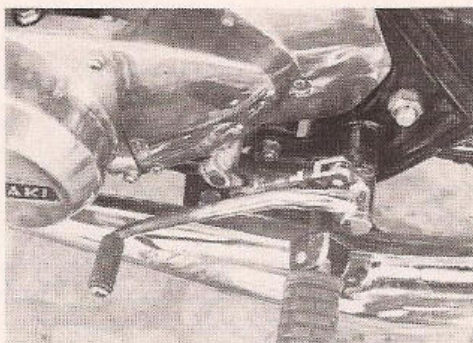
l'inconvénient de fumer lors des reprises vigoureuses et d'être bruyant aux hauts régimes. Le bruit est métallique et ne correspond pas au caractère de la machine. Le bruit du trois cylindres de la Kawa est un régal pour le mélomane. Le concert des explosions, discrètes toutefois par rapport aux anciennes versions, fait cependant savoir que vous êtes là. Mais on lui pardonne aisément tellement ce bruit est harmonieux. Par contre son caractère fumeur est inacceptable. Elle fume à tous les régimes avec le réglage de pompe à huile d'origine et comme si cela ne suffisait pas les vapeurs d'huile se condensent dans les pots comme sur la 125 Motobécane. Un défi roulant à l'anti-pollution.

Honda 1
Yamaha 2
Kawasaki 3

PUISSANCE

Si un catalogue donne des indications, l'usage lui, donne des certitudes. Bon sang ne saurait mentir, vitesse oblige, et la Kawasaki remporte la palme dans ce domaine. La bête a du nerf et du souffle, en un mot elle pousse autant que la 500 de notre récent essai. Ce moteur trois cylindres est une réelle réussite. Il possède un bon couple aux bas et moyens régimes et accepte de prendre 8 500 tr/mn sans aucun problème. Les reprises sont franches même sur les rapports supérieurs et il n'est pas nécessaire de jongler avec la boîte de vitesses. Ce sont des signes qui ne trompent pas.

La Yamaha possède du nerf et combien, mais elle manque singulièrement de souffle. Ce moteur paraît être bridé d'origine pour ne pas être trop puissant. Il ne dépasse pas 7 500 tr/mn, vers ce régime la puissance décroît brutalement. Heureusement



Tout comme la Honda, la Kawa possède un sélecteur séparé, réglable.

la boîte 6 vitesses permet toujours de se trouver dans une plage favorable mais on évolue plus sur le couple que sur la puissance.

Il est certain qu'un moteur quatre cylindres quatre-temps possède beaucoup plus d'inertie qu'un deux-temps. Même si le 400 Four est beaucoup plus « musclé » que l'ancien 350 il ne supporte pas la comparaison avec ses deux rivales plus fringantes. Mais avec sa boîte 6 vitesses la Honda est loin d'être ridicule. L'inconvénient réside dans le fait qu'il est nécessaire de cravacher pour avoir l'impression d'avancer. Arrivé en 6^e on se rend compte que le moteur pousse toujours et qu'il conserve ses tours pourvu que le régime ne soit pas inférieur à 7 000 tr/mn. Il est capable de « bouffer du kilomètre » sans rechigner et peut rattraper à l'usure des machines plus fringantes.

Kawasaki 1
Yamaha 2
Honda 3

SOUPLESSE

C'est la revanche dans ce domaine du moteur à soupapes. Notre quatre cylindres Honda révèle une docilité exemplaire. Il accepte de fonctionner de 1 000 tr/mn à 9 000 tr/mn avec la même facilité. Il est possible de reprendre, mais pas très vite, sur n'importe quel rapport. Cela est très agréable en ville ou tout simplement quand on a envie de se promener. C'est un moteur bien élevé et le plus agréable aussi. La Kawasaki arrive en deuxième position de peu devant la Yamaha. Notre Kawa a un excellent comportement aux bas et moyens régimes et il est possible de reprendre en souplesse sans changer de rapport ou bien toucher à l'embrayage. Le trois cylindres possède en raison de son calage une excellente régularité cyclique. En plus les techniciens de la marque ont travaillé le diagramme de leur moteur afin de l'assouplir, ils sont parvenus à le faire sans perdre de la puissance. Malgré ses « clapets miracles » la 400 RD ne vient qu'en troisième position. On peut lui reprocher sa brutalité excessive et son couple trop important en bas. Dans ce cas le mieux est l'ennemi du bien. La moindre rotation de la poignée des gaz déclenche la foudre et des « wheelies » plus ou moins

Pour effectuer cet essai comparatif nous sommes allés rendre visite à nos amis du Midi, une région idéale pour pratiquer la moto que nous avons trop tendance à négliger. Nous remercions à cette occasion les concessionnaires des marques qui nous ont aidés dans cette entreprise. Jean Ruggia, le dynamique concessionnaire exclusif Yamaha de Toulon, qui a mis à notre disposition une 400, et nous a prêté son talentueux pilote et mécanicien Raymond Roche, les Ets Estrosi de Nice, concessionnaire exclusif Kawasaki qui ont fait maximum pour nous confier la KH, et Gilbert Guignabodet, père du talentueux Jean-Louis, qui effectue une remarquable saison en 125 avec un Morbidelli, concessionnaire exclusif Honda à Toulon.







contrôlés. Si l'on se contente d'ouvrir parcimonieusement les gaz on se rend compte alors que le moteur est souple et accepte de rouler à 2 000 tr/mn en 6^e sans rechigner, c'est une compensation mais à mon avis pas une excuse.

Honda 1 **Kawasaki 2** **Yamaha 3**

SELECTION

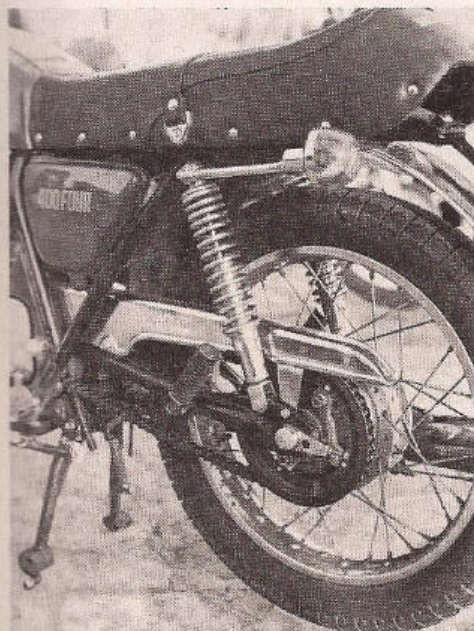
La sélection des boîtes de vitesses japonaises est d'une manière générale bien réalisée. Nos trois machines essayées n'échappent pas à la règle. Toutes se placent au mieux. La course du sélecteur, l'effort qu'il faut développer, la précision du système sont autant de critères qu'il faut analyser avec soin. De l'avis général c'est le mécanisme de la Yamaha le meilleur. Il se rapproche de la perfection et le seul petit défaut minime qu'on peut lui faire concerne sa dureté, inconfortable devant disparaître sur une moto parfaitement rodée. La Honda vient prendre la seconde position. Ce système est bon lui aussi mais on peut lui reprocher de ne pas posséder un verrouillage assez ferme. On ne sait jamais si la vitesse est passée,

rapport un « overdrive ». C'est le cas sur la 400 Yamaha mais il est encore plus flagrant sur la Honda où la 6^e joue le rôle d'une surmultipliée, d'une vitesse pour autoroute en quelque sorte. Il est évident qu'en raccourcissant la démultiplication finale cet inconvénient serait supprimé. C'est bien malgré elle, ou plutôt à cause de ses 5 vitesses seulement, que la Kawasaki ferme la marche. Cette boîte est très bien étagée et se caractérise par des rapports serrés qui permettent d'exploiter au mieux les possibilités exceptionnelles de ce moteur.

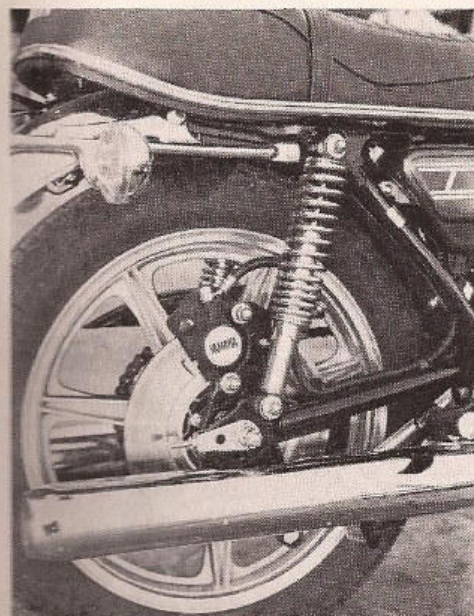
Honda, Yamaha 1 **Kawasaki 2**

TRANSMISSION

Celle-ci se fait dans les trois cas par chaîne. Impossible donc de départager nos trois concurrentes. Si la Honda occupe la première place de cette rubrique c'est avant tout grâce à son onctuosité. L'embrayage se manie du bout des doigts et se fait toujours ignorer. La boîte de vitesses est un modèle de silence et l'on a vraiment l'impression de conduire une machine à boîte de vitesses automatique. Vient ensuite la 400 RD à laquelle on peut reprocher un embrayage attaquant un



Sacrilèges, les repos-pieds non suspendus de la Four.



Prix de la casse

Pièces (T.T.C.)	Yamaha	Kawasaki	Honda
Cadre	920,—	1 053,—	1 925,48
Bras oscillant	281,40	297,07	276,55
Fourche complète	1 482,48	1 719,14	1 003,96
Tube de fourche	196,82	281,80	137,20
Réservoir	638,98	489,60	428,51
Selle	424,28	453,96	370,28
Garde-boue avant	178,92	171,68	187,50
Feu rouge	163,58	205,27	79,10
Clignotant	71,56	81,75	40,91
Phare complet	347,61	318,02	194,22
Compteur	332,28	356,76	202,21
Compte-tours	245,38	288,93	147,49
Disque de frein	291,38	608,07	294,80
Maitre-cylindre	272,20	346,60	185,15
Plaquettes (jeu)	71,57	164,16	127,51
Etrier de frein	613,44	608,07	312,08
Chaîne	213,50	222,76	164,56
Pignon	46,—	45,43	50,58
Couronne	102,24	135,14	118,50
Embrayage (disques)	208,87	95,25	174,90
Culasse	281,16	145,22	1 283,56
Cylindre	562,32	443,59	913,26
Piston complet	165,11	77,50	71,38
Embiellage	1 380,24	1 642,42	1 056,65
TOTAL	9 790,92	10 250,50	9 876,62

surtout si le régime moteur est élevé. Le sélecteur de la Kawasaki possède une course trop importante et paraît des plus imprécis. Il convient de noter cependant qu'il est réglable de façon très précise grâce à une biellette de renvoi. C'est donc logiquement que notre KH 400 hérite de la 3^e place. Mais il convient d'ajouter que dans l'absolu ces trois mécanismes sont très bons et que les différences ne peuvent se faire que sur des points de détail.

Yamaha 1 **Honda 2** **Kawasaki 3**

ETAGEMENT

La Honda et la Yamaha possédant des boîtes 6 vitesses, il est tout à fait logique qu'elles soient aux premières places. Mais nous ne sommes pas parvenus à les départager tant la différence est minime pour ne pas dire imperceptible. Sur une moto de tourisme, une boîte six vitesses peut être considérée comme un luxe. Le seul reproche qu'on peut faire aux techniciens est de voir seulement dans le 6^e

peu trop sèchement. La Kawasaki occupe, là aussi, la troisième position à cause d'une boîte de vitesses bruyante et d'un embrayage ayant parfois tendance à brouter ou à patiner selon le réglage.

Honda 1 **Yamaha 2** **Kawasaki 3**

TENUE DE ROUTE

Il n'est pas nécessaire de voir attaquer les concurrents de la Coupe Kawasaki pour se rendre compte des qualités routières de la 400 KH. Cette moto possède toutes les caractéristiques d'une machine de course. Le cadre est un modèle de rigidité, la répartition des masses est bonne et les suspensions bien accordées, ce qui est rare d'origine. Il est possible de faire toutes les fantaisies et elle permet aussi un certain nombre d'erreurs. Elle possède une tenue de cap parfaite et réagit vraiment sagement même lorsque la route est défoncée. Les techniciens de Kawasaki sont parvenus à un résultat excellent. La Yamaha arrive deuxième mais à quel-



que distance. Sur bon revêtement, la tenue de route est sans reproches et il est possible de dire que cette 400 vire comme sur un rail. Le cadre est d'une rigidité exceptionnelle et la piloter, vous saisirez toute la nuance avec conduire, est un vrai plaisir. Dès que le revêtement se dégrade, le comportement de la 400 RD se modifie. Visiblement il y a un mauvais accord entre les suspensions avant et arrière. L'avant se met à plonger, en raison de ressorts de fourche trop souples, alors que l'arrière tressaute, les amortisseurs étant beaucoup trop durs. A la limite, la machine se dandine dangereusement et il est indispensable de couper pour reprendre le contrôle des opérations.

Malgré ses apparences la 400 Honda n'a guère un tempérament sportif. Tant qu'on l'utilise normalement tout va bien. Au-delà d'un certain stade, il se produit des réactions bizarres engendrées, non pas par un défaut de conception, mais simplement par des éléments amortisseurs arrière manquant d'amortissement. La Honda étant plus lourde que les deux autres, il est normal que ce défaut soit amplifié. Une bonne paire d'amortisseurs remettraient tout dans l'ordre. Je me souviens d'avoir essayé, en Italie, une 400 spéciale dont la tenue de route, avec un minimum de modifications, était phénoménale.

Kawasaki 1 Yamaha 2 Honda 3

MANIABILITE

Avec une 400 cc, il n'y a pas de gros problèmes de maniabilité. La Honda, plus lourde au départ, est désavantagée. On se rend compte de son excédent de poids dès qu'on la met sur la béquille centrale.

Performances

	Honda	Kawasaki	Yamaha
Maxi assis	148,4 km/h	150,7 km/h	151,2 km/h
Maxi couché	157,1 km/h	161,508 km/h	163,7 km/h
Accélération			
0-100 m	5''8	5''7	5''
0-200 m	9''2	8''8	8''5
0-300 m	12''1	11''9	11''3
0-400 m	14''8	14''2	14''
Etalonnage compteur			
60 km/h	57 km/h	56 km/h	58 km/h
90 km/h	85 km/h	83 km/h	86 km/h
110 km/h	104 km/h	102 km/h	105 km/h
130 km/h	122 km/h	121 km/h	124 km/h
Maxi intermédiaires	à 9 000 tr/mn (zone rouge)	à 8 500 tr/mn (zone rouge)	à 8 000 tr/mn (zone rouge)
1 ^{re}	65	65	60
2 ^e	85	95	85
3 ^e	105	120	110
4 ^e	130	150	135
5 ^e	155	—	155
Consommation	5,5 l	8 l	7 l

Il faut déjà du muscle. Mais une fois en route cette impression de lourdeur disparaît. La position en selle de la 400 Honda est certainement la meilleure du moment. La moto est basse et le triangle du guidon, selle, repose-pieds est à même de convenir à une majorité de conducteurs. En outre, la largeur de guidon n'est pas excessive et permet un parfait contrôle. La chasse est bien calculée et les évolutions à basse vitesse se font à la fois sans fatigue et d'une façon précise. La 400 RD arrive à un résultat identique surtout à cause de son grand guidon. Si celui-ci pénalise la Yamaha en performances, il permet un contrôle au millimètre. La moto se bascule très aisément et répond à la moindre sollicitation. Mais toutes deux sont supplantées dans ce domaine par la Kawasaki. C'est difficile de dire pourquoi mais on sent tout de suite la différence en passant de l'une à l'autre. L'ensemble de la machine est bien équilibré, la position en selle et le guidon adéquats. En plus,

l'épure de suspension entraîne un comportement légèrement sous-vireux qui aide encore aux facilités de manœuvre. Elle prend donc, mais de peu, la première place.

Kawasaki 1 Yamaha 2 Honda 2

FREINAGE

Même si la 400 Yamaha ne possédait pas de frein à disque à l'arrière elle remporterait tout de même la plume du freinage. Celui-ci, pour un simple disque, est excessivement puissant mais aussi progressif et endurant. La pince Yamaha est à double piston et ceci explique sûrement cela. Le frein arrière offre les mêmes caractéristiques. Il convient de faire attention sur sol mouillé car les blocages sont



à craindre. Yamaha est parvenu à un excellent résultat, il s'agit maintenant aux autres de faire pareil. La Kawasaki prend la seconde place mais assez loin. Le frein avant à disque simple piston est puissant mais « chanteur » comme tous les freins Kawasaki. Le tambour arrière est sans histoires, il ne mérite donc aucun commentaire particulier. Il y a quelques années, on criait au miracle lorsqu'une moto avait un disque à l'avant. La 400 Honda possède un disque à l'avant mais cela ne fait pâmer personne. Il est puissant mais pas assez car, en fin de freinage, il faut tirer énergiquement sur le levier. Heureusement que les pneumatiques d'origine ne sont pas accrocheurs. Pour couronner le tout, la Honda est la plus lourde. Elle occupe logiquement une troisième place que personne ne peut lui disputer.

Yamaha 1
Kawasaki 2
Honda 3



CONFORT

Une 400 est déjà une machine d'assez grandes dimensions. Même un pilote de grande taille y trouve largement de la place. Effectuer de longues étapes ne relève pas de l'exploit car ces 400 s'avèrent toutes confortables. La plume revient, et de loin, à la Honda. On s'y trouve merveilleusement à l'aise. Le confort commence d'abord par une bonne position. Celle de la 400 est, à mon sens, parfaite. Les cotes repose-pieds, selle, guidon sont idéales. Le guidon à faible cintre est étroit et autorise une conduite précise et sûre. En usage normal les suspensions de la Honda représentent le meilleur compromis. Les débattements sont importants et l'amortissement onctueux. Pour couronner le tout, la selle bi-place, bien dessinée, est rembourrée à souhait. Il nous a été très difficile de départager la Kawasaki de la Yamaha. Chacune possède des avantages et des inconvénients et la somme de ceux-ci donne un résultat à peu près égal. Le Kawasaki l'emporte légèrement grâce à une selle plus accueillante et des suspensions mieux équilibrées. Par contre, son moteur a tendance à vibrer à certains régimes. La Yamaha prend la troisième place à cause de son guidon beaucoup trop large, de sa selle spartiate et de ses suspensions arrière trop raides.

Honda 1
Kawasaki 2
Yamaha 3

Comble du raffinement, la pédale de frein de la Honda est munie d'un « garde » pied pour ne pas se brûler sur le pot d'échappement.

APTITUDE EN DUO

Il est curieux de constater que le classement est complètement bouleversé. Que l'on soit seul ou deux, tout change. La Honda, qui tenait largement la tête, se retrouve en troisième position car c'est la seule à ne pas posséder de repose-pieds suspendus. Cela est inadmissible en 1976 sur une moto car le pauvre passager doit encaisser, dans les pieds et les jambes, les cahots de la route. Après un certain nombre de kilomètres, il est tout simplement moulu. La Kawasaki conserve sa place de seconde. Le passager est mieux traité que sur la Honda, mais on peut lui reprocher d'avoir des repose-pieds trop haut perchés. Le passager adopte la position « grenouille » fatigante, peu esthétique et instable et doit, en plus, supporter des vibrations à haute fréquence désagréables. Et voilà la 400 Yamaha en tête. En duo, les suspensions arrière possèdent la bonne souplesse, les repose-pieds sont bien placés. Le passager est traité, ici, dignement car, en plus, il a suffisamment de place à sa disposition.

Yamaha 1
Kawasaki 2
Honda 3

PERFORMANCES

La plus performante de nos 3 « 400 » est la Yamaha. Que ce soit en vitesse de pointe comme en accélérations, elle prend un léger avantage sur la Kawasaki et la Honda. Ces résultats « secs » ne seront pas sans surprendre la majorité des motocyclistes comme ils nous ont nous-mêmes



POUR ET CONTRE

HONDA

Pour :

Excellent compromis
Bon équipement
Moteur onctueux
Faible consommation

Contre :

Présentation austère
Freinage moyen
Prix élevé

KAWASAKI

Pour :

Image de marque sportive
Tenue de route
Prix intéressant
Maniabilité
Moteur agréable

Contre :

Machine bruyante
Consommation élevée

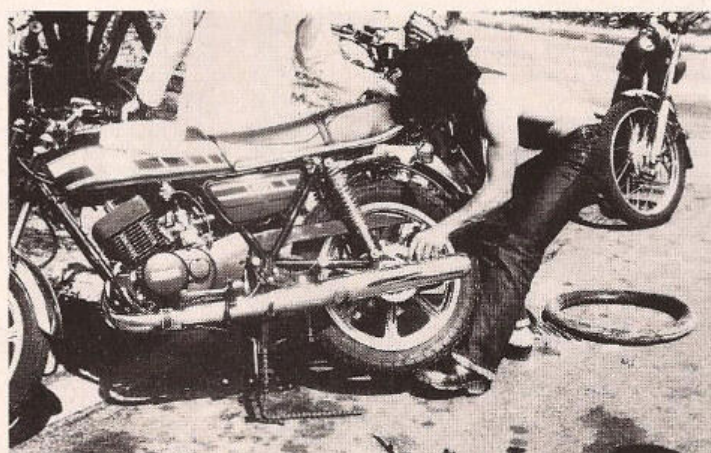
YAMAHA

Pour :

Excellente présentation
Freinage exceptionnel
Équipement
Moteur puissant

Contre :

Performances en baisse
Suspensions à revoir



On pousse même le vice jusqu'à crever. Croyez-moi, réparer une roue de Yamaha, c'est pas de la tarte. Roche pourrait vous en parler beaucoup mieux que moi.

Evolution

La Kawasaki 3 cylindres est une vieille connaissance.

La 350 S2, arrivée en France en juillet 1971 pour remplacer l'A7, a suivi une évolution normale. Sur ces photos on peut voir la S2 de 1971 avec frein tambour et le grand motif du réservoir, la S2 de 1972 avec frein à disque, dont la commercialisation n'a pas été effective, la première 400 de 1973.

Il faut remonter à plus de 10 ans en arrière pour retrouver la trace des premières 350. Notre mini-historique commence en 1968 avec la R2, une machine exceptionnelle pour l'époque capable de 165 km/h, un an après arrive la R3 empruntant la même base. L'évolution, comme on peut le voir, est assez rapide.

Dès 1970 arrive la R5 entièrement nouvelle, une machine d'une esthétique d'avant-garde qui est loin d'être démodée aujourd'hui. Ce modèle à succès va figurer longtemps au catalogue Yamaha. Il sera remplacé en 1973 par la 350 RD qui se signale par un frein à disque. L'année suivante, la RDX prend la relève et nous arrivons fin 1975, à la 400 qui marque la fin de la série 350.

La 400 Honda Four fait partie de la nouvelle génération des Honda.

Parrallèlement à la 350 bicylindre, le n° 1 japonais présente, au salon 1972, une 350 quatre cylindres reprenant la technologie des 750 et 500. Cette petite quatre pattes connaîtra un succès timide, durant 2 ans, avant d'être remplacée par une 400 beaucoup plus sportive mais trop discrète.

La 400 Four, présentée en 1974, continue sa carrière sans grandes modifications.

surpris. Nous pensions également que la 400 Kawa allait l'emporter. Elle bénéficie d'une image très sportive pour ne pas dire compétition. Mais à ce niveau il convient de faire un net distinguo entre une machine de la Coupe parfaitement au point, réglée au quart de poil, et une moto d'origine sortant de sa caisse et ne bénéficiant d'aucune préparation spéciale. La Yamaha prend donc le dessus grâce à 2 km/h supplémentaires : une marge négligeable. Dans un autre ordre d'idées, il faut préciser que les performances de la 400 Yamaha n'ont rien d'époustouflantes, une bonne R5 d'il y a quelques années valant près de 170 km/h. D'ailleurs, Jean Ruggia, le dynamique concessionnaire de Toulon, est conscient de la légère infériorité de la 400 dans le domaine des performances de pointe. Le nouveau modèle est bridé à l'admission comme à l'échappement, mais comme il le dit si justement, de légères modifications vous font dépasser facilement les 170 km/h.

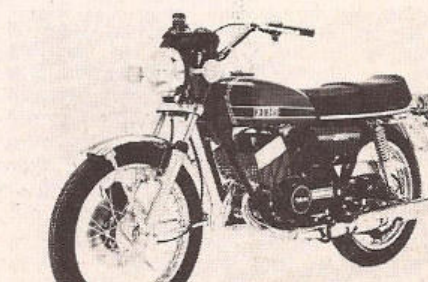
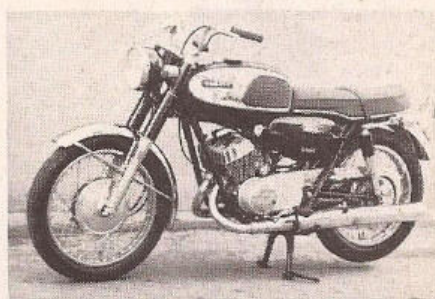
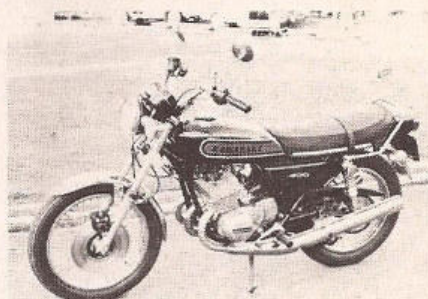
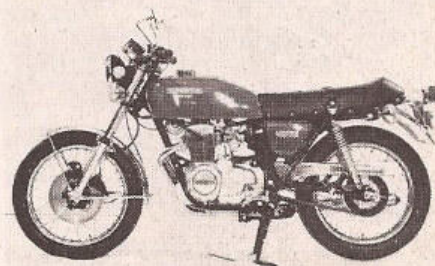
La grande surprise provient finalement de la 400 Honda. Cette dernière, sans faire de bruit, au sens propre comme au sens figuré, atteint presque le niveau de ces fringants deux temps. La Honda est une moto qui allonge. On a toujours dit qu'un deux temps a besoin de tourner et qu'un quatre temps doit tirer. Cela se trouve une fois encore vérifié. Il semble pourtant que chez Honda on soit allé un peu loin. La 6^e est un véritable overdrive car la vitesse maxi en 5^e est identique à celle obtenue en 6^e. Il est certain qu'avec une démultiplication plus courte la Honda gagnerait beaucoup en performances et ferait au moins jeu égal avec ses concurrentes.

Yamaha 1 Kawasaki 2 Honda 3

CONSUMMATION

Un quatre-temps contre des deux-temps, la lutte est inégale. En plus il se trouve que la 400 Honda est un modèle de sobriété, sa consommation en usage normal n'excédant jamais 6 litres. A des allures de l'ordre de 100 km/h il n'est pas étonnant de consommer 4 à 5 litres aux 100 kilomètres. La moins gourmande des deux-temps est la Yamaha. Son système d'admission à clapets lui donne des points d'avance, on ne peut pas dire que la Yamaha ait une grande soif puisqu'elle se contente en moyenne de 7 litres aux 100 km. Ce n'est pas le cas de la Kawa. Comme la 500, la 400 témoigne d'une solide descente. Si vous avez tendance à ouvrir il faut tabler sur environ 10 litres, par contre si vous êtes moins nerveux de la poignée des gaz 8 litres environ feront l'affaire.

Honda 1 Yamaha 2 Kawasaki 3



AUTONOMIE

On prend les mêmes et on recommence. Les trois machines ont des réservoirs sensiblement identiques et il est normal que la moto consommant le moins franchisse la distance la plus grande. Cette remarque est également valable pour les réserves, la Yamaha étant la moins avantagée des trois.

Honda 1 **Yamaha 2** **Kawasaki 3**

Nos 3 « 400 » à l'ombre des vieilles pierres d'un village provençal.



EXACTITUDE INSTRUMENTS

Les instruments de la Honda sont à la fois peu lisibles, et imprécis. Le compteur comme le compte-tours possèdent une assez grande inertie et agissent avec un temps de retard. Les graduations sont trop serrées et il faudrait adapter les instruments montés sur les grosses cylindrées. Kawasaki a fait de gros efforts dans la présentation et la conception du tableau de bord. Les instruments sont très lisibles, bien éclairés la nuit mais relativement optimistes. La 400 Yamaha arrive nettement en tête car la conception des instruments est très bonne. La lisibilité est parfaite, et la précision satisfaisante, le pourcentage d'erreur à 130 étant inférieur à 5%.

Yamaha 1 **Kawasaki 2** **Honda 3**

PRIX

Le prix d'achat est souvent déterminant lors de l'achat de la machine neuve. La 400 Yamaha possède beaucoup d'attraits et, de plus, s'avère la moins chère. Cela explique en grande partie le succès de ce modèle. La Kawa vient en seconde position et se montre assez économique à l'achat. Cela est surprenant car généralement les Kawa sont légèrement plus onéreuses que leurs concurrentes. La Honda prend la lanterne. Elle est plus chère de 1 000 F que ses rivales. C'est beaucoup même si à l'usage un 4 temps est plus économique qu'un deux temps.

Yamaha 9943 f **Kawasaki 10241 f** **Honda 11000 f**

Bilan final

	Honda	Kawasaki	Yamaha
Présentation	3	2	1
Finition	3	2	1
Qualité	1	3	2
Equipement général	1	3	1
Aspects pratiques	1	2	3
Equipement sécurité	2	3	1
Mise en route	1	2	3
Bruit, nuisances	1	3	2
Puissance	3	1	1
Souplesse	1	2	3
Sélection	1	3	2
Etagement	1	2	1
Transmissions	1	3	2
Tenue de route	3	1	2
Maniabilité	2	1	3
Freinage	3	2	1
Confort	1	2	3
Aptitude en duo	3	2	1
Performances	3	2	1
Consommation	1	3	2
Autonomie	1	3	2
Exact. instruments	3	2	1
Prix	3	2	1
Prix de la casse	2	3	1

HONDA 400 F

Moteur

Type et nombre de cylindres : 4 cylindres face à la route.
Cycle : quatre-temps.
Distribution : simple A.C.T.
Refroidissement : par air.
Alésage : 51 mm.
Course : 50 mm.
Cylindrée : 405 cc.
Taux de compression : 9,4 à 1.
Puissance : 37 chevaux.
Régime : 8 500 tr/mn.
Couple maxi : 3,2 mkg.
Régime de couple maxi : 8 000 tr/mn.
Allumage : batterie-bobine.
Source d'énergie : alternateur.
Batterie : 12 V 12 Ah.
Lubrification : carter humide.
Carburateurs : 4 Keihin.
Diamètre de passage des gaz : 22 mm.
Démarrage : démarreur électrique kick starter.

Transmissions

Type : embrayage multidisque travaillant dans l'huile.
Transmission primaire : par chaîne.
Rapport de démultiplication primaire : 3,423.
Transmission secondaire : par chaîne.
Rapport de démultiplication secondaire : 17/38 = 2,235.
Rapports internes de boîte : 6
1^{er} 2,733 à 1
2^e 1,800 à 1
3^e 1,375 à 1
4^e 1,111 à 1
5^e 0,965 à 1
6^e 0,866 à 1

Partie cycle

Cadre : tubulaire double berceau.
Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.
Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques réglables.
Réglage de dureté : 5.

Freins

Frein avant : disque.
Diamètre du disque : 214 mm, étrier simple piston.
Frein arrière : tambour.
Diamètre du tambour : 160 mm.
Largeur des garnitures : 30 mm.

Roues

Jantes : en acier.
Pneu avant : 3.00-18.
Pneu arrière : 3.50-18.

Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 070 mm.
Largeur hors tout : 705 mm.
Hauteur hors tout : 1 040 mm.
Hauteur de selle : 680 mm.
Empattement : 1 355 mm.
Garde au sol : 150 mm.
Poids à sec : 178 kg.

Capacités

Réservoir d'essence : 14 litres.
Carter moteur : 3 litres.

Importateur : HONDA FRANCE - 20 rue Pierre Curie, 93 - Bagnolet.

Prix : 11 000 F.

fiche technique

KAWASAKI 400 KH

Moteur

Type et nombre de cylindres : 3 cylindres face à la route.
 Cycle : deux-temps.
 Refroidissement : par air.
 Alésage : 57 mm.
 Course : 52,3 mm.
 Cylindrée : 400 cc.
 Taux de compression : 6,5 à 1.
 Puissance : 40 chevaux.
 Régime : 7 000 tr/mn.
 Couple maxi : 4,1 mkg.
 Régime de couple maxi : 6 750 tr/mn.
 Allumage : électronique.
 Batterie : 12 V 5,5 Ah.
 Lubrification : graissage.
 Carburateurs : 3 Mikuni VM26SC.
 Diamètre de passage des gaz : 26 mm.
 Démarrage : kick starter.

Transmissions

Type : embrayage multidisque travaillant dans l'huile.
 Transmission primaire : par pignons à taille droite.
 Rapport de démultiplication primaire : $60/27 = 2,22$.
 Transmission secondaire : par chaîne.
 Rapport de démultiplication secondaire : $14/37 = 2,64$.
 Rapports internes de boîte : 5
 1^{re} 2,86 à 1
 2^e 1,79 à 1
 3^e 1,35 à 1
 4^e 1,12 à 1
 5^e 0,96 à 1

Partie cycle

Cadre : double berceau tubulaire.
 Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.
 Débattement : 112 mm.
 Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques réglables.
 Débattement : 70 mm.
 Réglage de dureté : 3.

Freins

Frein avant : disque.
 Diamètre du disque : 277 mm, étrier simple piston.
 Frein arrière : tambour.
 Diamètre du tambour : 180 mm.
 Largeur des garnitures : 30 mm.

Roues

Jantes : en acier.
 Pneu avant : 3.25-18.
 Pneu arrière : 3.50-18.

Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 080 mm.
 Largeur hors tout : 770 mm.
 Hauteur hors tout : 1 070 mm.
 Hauteur de selle : 680 mm.
 Empattement : 1 365 mm.
 Garde au sol : 150 mm.
 Poids à sec : 160 kg.

Capacités

Réservoir d'essence : 12,7 litres.
 Réservoir d'huile : 1,5 litre.
 Carter moteur : 1,5 litre.

Importateur : SIDEMM - 12-14 rue de l'Eglise, 75015 Paris.

Prix : 10 241 F.

YAMAHA 400 1A3

Moteur

Type et nombre de cylindres : bicylindre.
 Cycle : deux-temps.
 Refroidissement : par air.
 Alésage : 64 mm.
 Course : 62 mm.
 Cylindrée : 398 cc.
 Taux de compression : 6,25 à 1.
 Puissance : 39 chevaux.
 Régime : 8 000 tr/mn.
 Couple maxi : 4,1 mkg.
 Régime de couple maxi : 7 000 tr/mn.
 Allumage : batterie-bobines.
 Batterie : 12 V 5,5 Ah.
 Lubrification : graissage séparé Autolube.
 Carburateurs : 2 Mikuni. Admission à clapets.
 Diamètre de passage des gaz : 28 mm.
 Démarrage : kick starter.

Transmissions

Type : embrayage multidisque travaillant dans l'huile.
 Transmission primaire : par pignons à taille oblique.
 Rapport de démultiplication primaire : $66/23 = 2,870$.
 Transmission secondaire : par chaîne.
 Rapport de démultiplication secondaire : $38/17 = 2,235$.
 Rapports internes de boîte : 6
 1^{re} 2,571 à 1
 2^e 1,778 à 1
 3^e 1,318 à 1
 4^e 1,083 à 1
 5^e 0,962 à 1
 6^e 0,889 à 1

Partie cycle

Cadre : tubulaire, double berceau.
 Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.
 Débattement : 115 mm.
 Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques.
 Débattement : 75 mm.
 Réglage de dureté : 5.

Freins

Frein avant : disque.
 Diamètre du disque : 218 mm, étrier double piston.
 Frein arrière : disque.
 Diamètre du disque : 218 mm, étrier double piston.

Roues

Jantes : en alliage avant et arrière.
 Pneu avant : 3.00-18.
 Pneu arrière : 3.50-18.

Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 015 mm.
 Largeur hors tout : 830 mm.
 Hauteur hors tout : 1 085 mm.
 Hauteur de selle : 720 mm.
 Empattement : 1 325 mm.
 Garde au sol : 155 mm.
 Poids à sec : 163 kg.

Capacités

Réservoir d'essence : 16,5 litres.
 Réservoir d'huile : 1,8 litre.
 Carter moteur : 1,7 litre.

Importateur : SONAUTO - 51-57 rue Marjolin, 93200 Levallois.

Prix : 9 943 F T.T.C.

Poste de pilotage classique et complet mais un peu triste. Un bon point : les deux rétroviseurs. Un mauvais point : les chiffres des instruments peu lisibles.

La Kawa possède un tableau de bord bien conçu. Il est complet et bien agencé. Le réservoir ferme à clé.



La palme revient à la 400 Yamaha. Il n'y a rien à redire. Tout se verrouille : le bouchon du réservoir d'essence comme celui du maître-cylindre.

Moto revue

**TOUS LES PILOTES
DU BOL D'OR**

5f. le jeudi

n°2281·9 sept.76

fb 49·fs 3,80·pst 60·\$1·



**ESSAI COMPARATIF
TROIS 400 EN COLÈRE**