Petites annonces
COTE DE L'OCCASION

moto revue

Essai **comparatif**

SUZUKI 250 RGV
YAMAHA 400 FZR

2-TEMPS / 4-TEMPS

Le duel des pures sportives

La RC 45 dévoile ses secrets

Promise à régner sur les championnats 4-temps, la nouvelle arme de Honda se met à nu. Comparée à la RC 30, qu'est-ce qui a changé ?

Prise de **Contact**

XR 600 SAMBIASE

Moteur de Honda XR 600, cadre aluminium à structures latérales : une SuperMotarde cousue main.

MOTO REVUE N° 3105
JEUDI 7 OCTOBRE 1993 - 18 F -
131 FB - 6,00 FS - 5,95 $C TTC - 550 PTAS

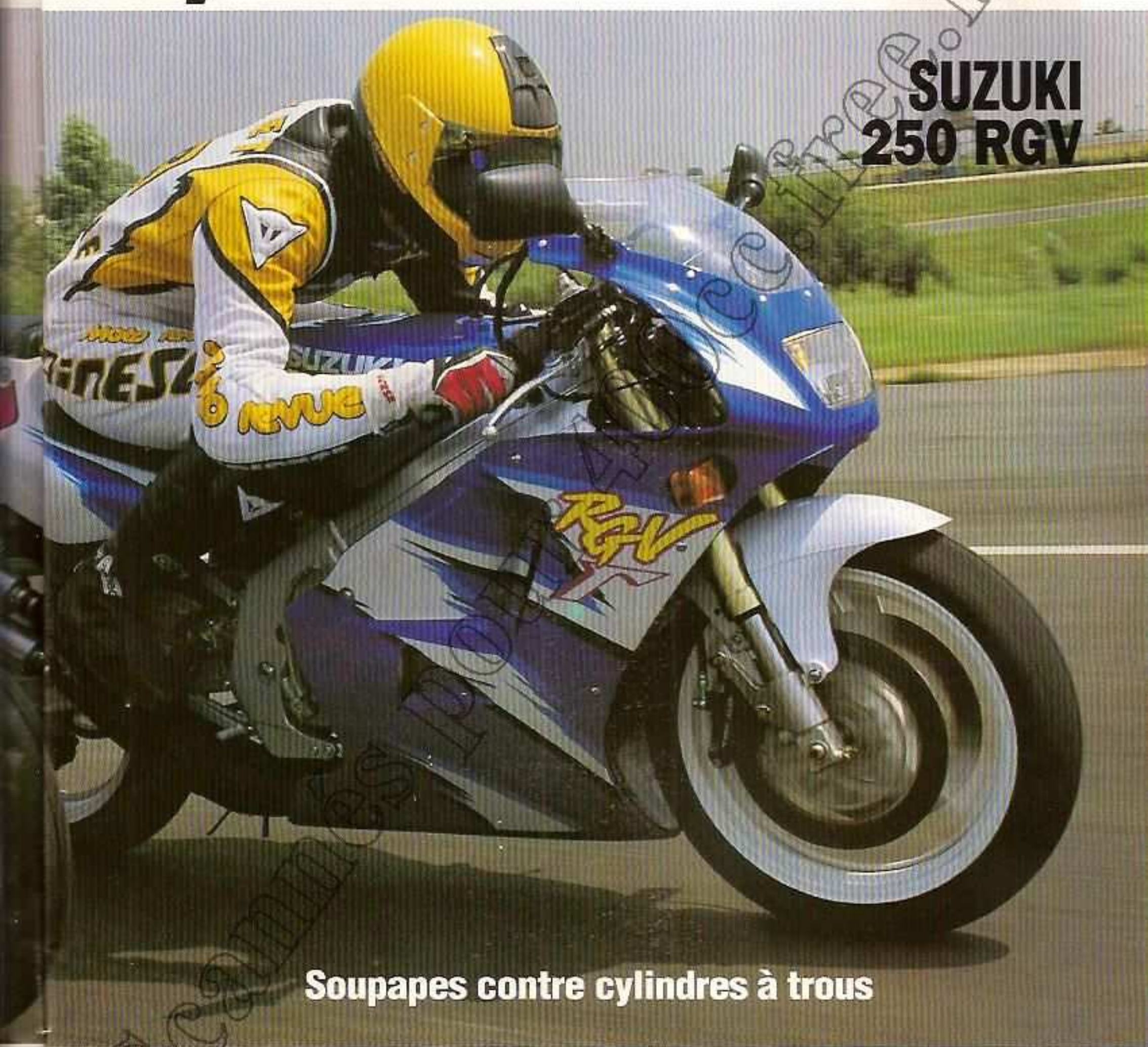
MINI SPORTIVE

YAMAHA 400 FZR

Les "arsouilleuses" La 250 RGV et la 400 FZR sont les reines des départementales tourmentées. Ces championnes du rapport plaisir/aptitudes sportives, sont également à l'aise sur circuit. La RGV est exclusive et explosive. La FZR est homogène et rageuse.

Suzuki 250 RGV contre Yamaha 400 FZR : deux façons de rouler sport. Les performances les rapprochent, mais leur tempérament moteur les oppose. Pour ces championnes du rapport prestations sportives/plaisir de conduite, faut-il préférer la 250 explosive ou la 400 hargneuse ? Réponse immédiatement... *Par Fred Séjourné ; photos Eric Célis.*

ES, MAXI PLAISIR



SUZUKI 250 RGV

Soupapes contre cylindres à trous

Aujourd'hui, les moteurs deux-temps sont en sommeil. En attendant un réveil que l'on nous promet hautement technologique, la 250 RGV reste la dernière et la plus performante des sportives deux-temps. C'est une attaquante née. Face à elle, une 400 cm³ à soupapes peut rivaliser. Nous avons jeté notre dévolu sur la Yamaha 400 FZR. Représentante d'une cylindrée méconnue, elle dame pourtant le pion à ses concurrentes Honda VFR et Kawasaki ZXR, en matière de polyvalence et d'agrément de conduite.

LA 250 RGV EST UNE BOULE DE NERFS DE 165 KG AU PLAISIR DE CONDUITE INCOMPARABLE

Ces sportives "Mid size" sont fantastiques sur la route. Elles sont compactes, légères et beaucoup plus faciles à exploiter qu'une machine de plus forte cylindrée. Côté maniabilité et prise en main, elles administrent une leçon aux gros cubes. En terme de sensations et d'apprentissage à la conduite sportive, personne n'a à rougir de se tourner vers ces cylindrées authentiquement sportives.

Les éclairs de lumières Un léger coup de kick, accompagné du starter à froid, et le V-twin deux-temps prend vie. Au ralenti, rien d'impressionnant, nous sommes bien en présence d'un deux-temps. Des volutes de fumée envahissent le trottoir. Les piétons apprécient rarement la mise en température de la mécanique. La sonorité n'est pas très

HOMOGENE, AGILE ET LEGERE, LA 400 FZR EST IDEALE POUR LES SPORTIFS DEBUTANTS

valorisante non plus. Pour faire décoller ce poids plume, il faut mettre pas mal de gaz et faire cirer l'embrayage, sinon la RGV hoquette et démarre à la vitesse d'un Solex. La Suzuki ne tarde pas à vous délivrer son message. A mi-régime, le quart de litre prend encore lentement ses tours. Si le réveil est laborieux, à 8 000 tr/mn la sonorité des échappements s'harmonise. Un peu plus haut, les chevaux commencent à se regrouper pour exploser à 10 000 tr/mn. A ce moment là, la poussée est violente, le régime grimpe en un éclair jusqu'a 12 000 tr/mn, dans un feulement strident avant de réguler.

En un clin d'œil, la RGV sort de sa léthargie pour entamer une transe frénétique. Son truc ? Un pilotage rentre dedans, les rapports montés à la volée et l'ouverture permanente des boisseaux. Quelques kilomètres plus loin, on s'inonde d'injures pour une chute de régime fatale. Le régime moteur ne doit pas descendre sous la barre des 9 000 tr/mn. La plage d'utilisation se situe entre 9 000 et 12 000 tr/mn, mais la plage de puissance optimale nécessite de rester au dessus de 10 000 tr/mn. La poussée à chaque remise de gaz est vive et explosive. En ville, l'engin est un tantinet pousse au crime. Avouons-le : il faut se faire violence pour évoluer à une vitesse raisonnable, bien que ce moteur le permette aisément.

Les envolées de soupapes

Le moteur de la FZR, tout aussi moderne que le bloc de la 250, s'exprime dans un autre registre. Le caractère moteur est à l'opposé de celui de la 250. Très souple, bien rempli, il facilite la conduite urbaine ou le pilotage sur petites routes. Après un démarrage en douceur, grâce à l'embrayage très progressif, la 400 FZR tracte idéalement. La montée en régime offerte est linéaire. A partir de 5 000 tr/mn, le coffre s'affirme. La faible inertie de ce quatre pattes vous amène rapidement à 8 000 tr/mn où l'on passe du feulement au bruit de turbine rageur. Au-delà, un regain de poussée accélère le rythme jusqu'a 12 000 tr/mn. On ne peut que louer la bonne volonté de ce moteur : souplesse, reprises dignes de ce nom, boîte parfaite et facilité d'utilisation.

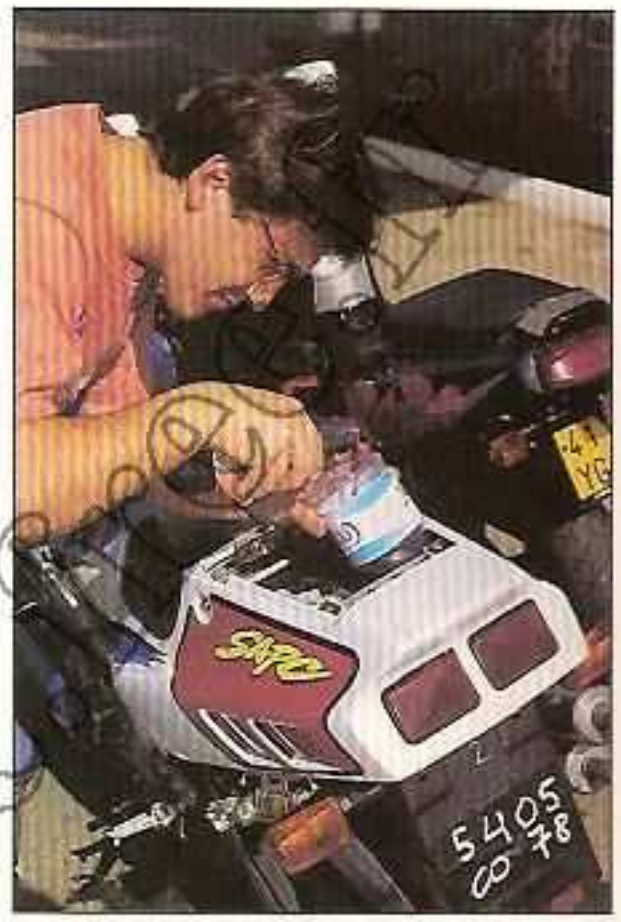
Juge de paix : les départementales

Nous sommes partis à l'assaut des petites routes du centre de la France. Avant d'atteindre notre terrain d'essai, l'autoroute nous a permis de tester le confort et la tenue de cap. La Suzuki et la Yamaha sont de toutes petites motos. Leur position de conduite, en appui sur les poignets, est contraignante. Quant à la souplesse de leur selle en bois tendre, elle limite franchement le confort. En revanche, la petite Yamaha offre une parfaite protection. La Suzuki, quant à elle, impose des arrêts fréquents pour ravitailler, ceux-ci sont salvateurs pour dégourdir les membres et effacer les fourmillements distillés par les vibrations prononcées de la RGV.

En remplacement du bras "banane", la RGV reçoit un nouveau bras oscillant renforcé.

cc.free.fr

Racée, compacte et agressive, la Suzuki 250 RGV 93 ne change pas d'aspect mais reçoit quelques légères modifications techniques.



Le remplissage d'huile moteur est un exercice contraignant sur la RGV. Il faut à la fois tenir le bidon et l'entonnoir (de fortune !) tout en passant la tête sous la selle passager, pour vérifier le niveau !

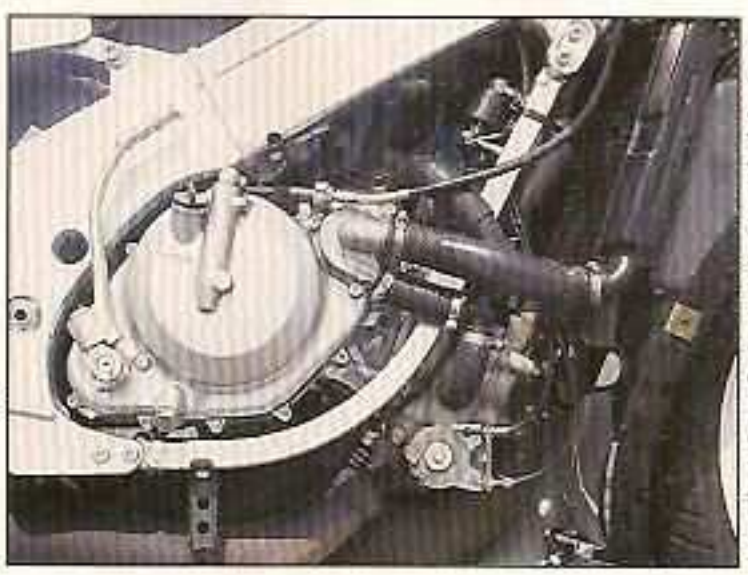
250 RGV : ECHAPPEE DES CIRCUITS, ELLE S'ADAPTE AVEC BONHEUR A LA ROUTE

La Yamaha offre une tenue de cap irréprochable, les suspensions encaissent parfaitement les chocs, la rigidité d'ensemble et la bonne précision du train avant la guident parfaitement.

La RGV est en léger retrait. Son train avant est un peu moins précis et l'amortisseur arrière réagit trop sèchement. Nous aurions aimé pouvoir libérer son ressort pour l'assouplir, malheureusement, l'outillage d'origine est inadapté. Sur petites routes, nos mini-sportives se régalent. La RGV est étonnante. Le recours permanent au sélecteur lui permet de bondir de virage en virage. La qualité de la sélection n'est pas un modèle du genre. Elle est indigne d'une machine où les transmissions sont justement sollicitées à l'extrême. On apprécie pourtant le caractère impétueux de son moteur. La motricité reste bonne sur bon revêtement mais sur des routes bosselées, la tenue de route se dégrade. Le poids plume de la Suzuki se traduit par une agilité hors norme qui permet de la placer, sans retenue, sur l'angle. Si parfois l'absence de poids est un prétexte "pousse au crime", cette légèreté est en revanche salvatrice pour conserver le contrôle de situations critiques. La pleine exploitation de cette caractéristique est la clé de son efficacité. Le frein moteur est quasiment nul, on apprécie d'autant la puissance et le dosage offerts par le double disque. Sur mauvaises routes, la fourche complique les choses. Son guidage peut devenir hasardeux par la faute de rebonds intempestifs.

Comparativement, la 400 FZR est mieux suspendue, sa force est de savoir s'adapter à toutes les routes en préservant au maximum

La planche de bord "typée course" de la Suzuki est dépouillée et manque de lisibilité. Le thermomètre d'eau est caché par le maître-cylindre de freins.



Le bicylindre en V de la 250 RGV est techniquement très évolué, le meilleur 2 temps de série du monde ! Un moteur exclusif, d'un caractère incomparable et d'une puissance spécifique phénoménale (238 ch/l).

Scanmeup

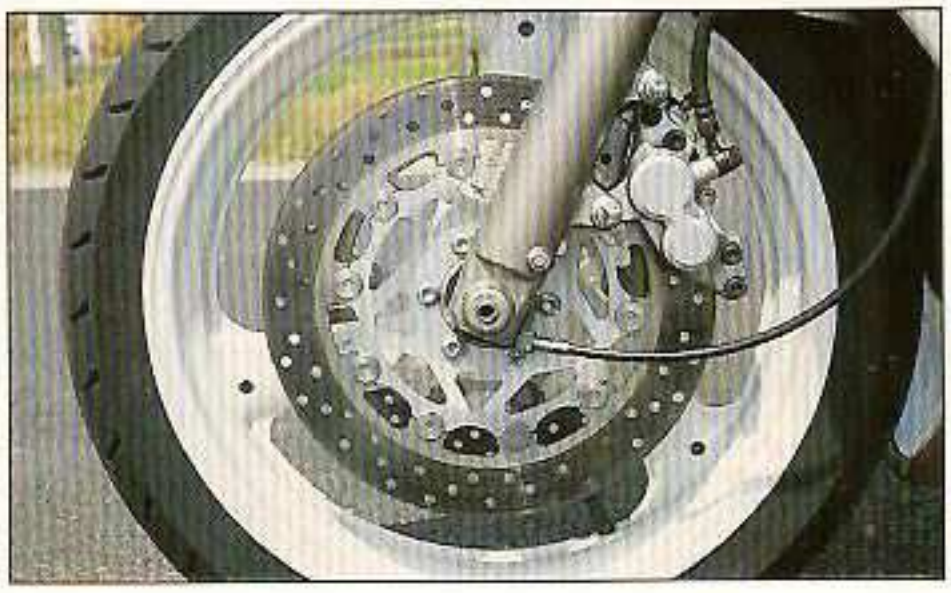
Pourvue d'une ligne racée et compacte, fine et légère, la 400 FZR reste dans la lignée de ses aînées. Pot carbone, superbe cadre Deltabox en aluminium, carénage affleurant, la finition de la Yamaha est irréprochable.

400 FZR : UNE SPORTIVE ROUTIERE TRES A L'AISE SUR LA PISTE

son potentiel. Ses suspensions, pratiquement dépourvues de réglages, sont sèches, mais travaillent avec progressivité, sans talonner. L'accord de l'amortissement avant/arrière est bon. Certes, la 400 est à la fois un peu plus lourde et moins agile que la 250, cependant, cette différence est minime. Paradoxalement, dans le cadre d'un pilotage sportif, sa pleine exploitation est plus évidente. Elle ne possède pas l'instinct de la Suzuki mais se laisse plus facilement apprivoiser. Son comportement franc est sans surprise, c'est justement dans cet exercice qu'il faut compter avec le moteur. Son couple perceptible, sa disponibilité, permettent d'enrouler les enchaînements sans être obsédé par le choix du bon rapport ou du régime moteur. Le freinage est puissant. Comme sur l'YZF 750 R, le feeling obtenu au levier est supérieur à celui offert par d'autres machines de la marque.

A l'heure du choix La Suzuki 250 RGV demande beaucoup de concessions à son pilote mais le lui rendra au centuple. Si au quotidien, sa conduite n'est pas de tout repos,

La planche de bord de la 400 FZR est du même acabit que celle de la RGV. Le compte-tours et le thermomètre d'eau sont regroupés au centre, le tachymètre est prêt à être démonté.



Le freinage offert par la RGV est à la hauteur des performances : puissance et qualité de dosage. La fourche, satisfaisante, gagnerait en efficacité en offrant des réglages de précharge et de détente.

L'amortisseur de la Suzuki a le mérite d'être facilement réglable en précharge.

Par sa facilité de conduite la FZR est une excellente base pour débuter et apprendre le bon usage d'une sportive. Avec elle, pas de poids superflu et un comportement routier digne d'une grosse cylindrée.

Entre 10 000 et 12 000 tr/mn, la RGV sait bondir et tire de ce fait sur les bras. Exploitée dans cette courte plage de régime, elle est d'une efficacité redoutable. Ses freins n'éprouvent aucune difficulté à arrêter ce poids plume.

la RGV s'annonce, sur route (ou sur circuit), comme l'une des meilleures sportives du moment. Légère, vive, maniable, agile et puncheuse dans les tours, avec elle chaque bureau de tabac est une grille de départ et chaque feu rouge, un arrêt carbu. Fiable de réputation, ses réglages moteurs d'origine ménagent la mécanique sans sacrifier les performances. Son rapport prix/prestations est l'un des meilleurs, à condition de ne pas perdre de vue sa gourmandise en huile et en carburant (voir : commentaires performances). Reconnaissons aussi l'aptitude naturelle de la Suzuki sur la piste. A peine sortie de caisse, c'est déjà une moto de course. Efficace sur circuit, la RGV se plie cependant à toutes les utilisations. A contrario, sans rien sacrifier au circuit, la Yamaha met de l'eau dans son vin. De son côté, la Yamaha 400 FZR est l'une des sportives les plus homogènes du moment. Son moteur est rempli à tous les régimes. Souple et très progressif, cela ne l'empêche pas d'être rageur dans les tours. Sa partie-cycle et ses suspensions sont au-dessus de la critique et la finition est remarquable. Cette Yamaha est un beau bijou, relativement cher certes, mais par rapport à ses concurrentes directes (Cf. Les autres 400 sport), son prix est justifié. Aussi facile à piloter qu'efficace sur le terrain, la FZR 400 est un jouet idéal pour l'apprentissage des débutants. ■

Démoniaque ! La 250 RGV présente une vitesse de passage en courbes hors du commun. Elle ne pèse que 165 kg et n'a pratiquement aucune inertie.

FICHE TECHNIQUE SUZUKI RGV 250 GAMMA

PARTIE CYCLE MOTEUR	
TYPE	BICYLINDRE 2 T, EN V À 90°, REFROIDI PAR EAU
CYLINDREE	249 CM3
PUISSANCE MAXI	38,7 CH À 11000 TR/MN
COUPLE MAXI	4 MKG À 11 000 TR/MN
BOITE	6 RAPPORTS (34,2/51,6/68/80,3/91,7/100 %) 14 X 43
CADRE	DOUBLE BERCEAU EN ALUMINIUM, BOUCLE ARRIERE DÉMONTABLE, BRAS OSCILLANT RENFORCÉ
SUSPENSION AV	FOURCHE INVERSÉE, Ø 41 MM, RÉGLABLE EN PRÉCONTRAINTE DES RESSORTS
SUSPENSION AR	LINK TYPE, COMBINÉ À BONBONNE SÉPARÉE, RÉGLABLE EN PRÉCHARGE, DÉTENTE ET COMPRESSION, BRAS OSCILLANT RENFORCÉ
FREIN AV	DOUBLE DISQUE, Ø 300 MM, ÉTRIER 4 PISTONS
FREIN AR	SIMPLE DISQUE, Ø 210 MM, ÉTRIER DOUBLE PISTON
PNEUS	BRIDGESTONE RADIAL CYROX ; AV, 110/70 X 17 ; AR : 150/60 X 17
CHASSE/ANGLE	94 MM / 25°
EMPATTEMENT	1380 MM
GARDE AU SOL	125 MM
POIDS À SEC /PLEINS	139 KG / 165 KG
ESSENCE/RÉSERVE	16 L / 3,5 L

FICHE TECHNIQUE YAMAHA FZR 400

PARTIE CYCLE MOTEUR	
TYPE	4 CYLINDRES EN LIGNE, 4 TEMPS, REFROIDI PAR EAU, DOUBLE ACT 16 SOUPAPES, SYSTEME EXUP À ÉCHAPPEMENT
CYLINDREE	399 CM3
PUISSANCE MAXI	61,2 CH À 12500 TR/MN
COUPLE MAXI	4,3 MKG À 10000 TR/MN
BOITE	6 RAPPORTS (35,4/52,8/68,4/81,8/92,2/100%) 17X55
CADRE	DELTABOX EN ALUMINIUM, MOTEUR SUSPENDU, BRAS OSCILLANT EN ALUMINIUM
SUSPENSIONS AV	FOURCHE TÉLÉHYDRAULIQUE, Ø DÉB. 120MM
SUSPENSIONS AR	TYPE MONOCROSS, RÉGLABLE EN PRÉCHARGE, DÉBATTEMENT 70 MM
FREIN AV	DOUBLE DISQUE Ø 298 MM, ÉTRIERS 4 PISTONS
FREIN AR	SIMPLE DISQUE Ø 210 MM, ÉTRIER DOUBLE PISTON
PNEUS	MICHELIN RADIAL A/M 89, AV : 120/70 X17 ; AR :160/60 X17
CHASSE/ANGLE	92 MM / 24°
EMPATTEMENT	1370 MM
GARDE AU SOL	125 MM
POIDS À SEC/PLEINS	162 KG / 191 KG
ESSENCE/RÉSERVE	15 L / 2,5 L

AU QUOTIDIEN

- **Antivol :** au contacteur sur les deux motos, guidon braqué à droite uniquement sur la FZR, des deux côtés sur la RGV.
- **Béquille :** latérale uniquement, sur les deux motos, stable et reliée à un coupe-circuit en cas d'oubli.
- **Commodos :** classique sur la RGV (sans démarreur), en revanche sur la FZR, le commutateur de phare se trouve à gauche.
- **Commandes :** douces et précises sur les deux motos. Chacune est équipée d'un levier de frein réglable (quatre positions).
- **Huile :** le niveau se vérifie à travers une fenêtre sur la Yamaha. Sur la Suzuki, rien n'est prévu pour vérifier le niveau d'huile moteur. En revanche, le réservoir d'huile pour le mélange est transparent mais pour vérifier le niveau, il faut passer la tête sous la selle passager.
- **Essence :** robinet d'essence sur la 250 et inverseur électrique pratique sur le flanc du carénage de la 400.
- **Outillage :** de mauvaise qualité comme d'habitude sur les deux motos. Sur la RGV, la clé pour régler la précharge de l'amortisseur arrière est totalement inadaptée. Stupide !
- **Phare :** réglages accessibles mais nécessitant un outil sur les deux machines. L'éclairage de la FZR est correct en code et en plein phare. Celui de la RGV est très moyen.
- **Maintien passager :** la place allouée au passager de ces deux motos est restreinte et très inconfortable. Il n'y pas de poignée de maintien digne de ce nom.
- **Rétroviseurs :** de petites tailles, ils sont suffisamment dégagés sur la Suzuki et trop peu lisibles sur la Yamaha.
- **Suspensions :** la FZR offre uniquement un réglage de précontrainte de l'amortisseur arrière. Celui de la RGV est réglable en compression (19 positions), détente (4 positions) ainsi qu'en précontrainte (vis). Quant à la fourche inversée, elle se règle uniquement en précontrainte.
- **Starter :** au guidon sur la 250 et sur le flanc du carénage sur la 400, comme l'YZF 750.
- **Tableau de bord :** le strict minimum est présent. Un tachymètre, un compte-tours, un thermomètre d'eau et quelques voyants.

le budget

	SUZUKI RGV	YAMAHA FZR
PRIX CLÉS EN MAIN	39 [illegible] F	48 950 F
GARANTIE	1 AN PIÈCES ET M.O., KM ILLIMITÉ	1 AN PIÈCES ET M.O., KM ILLIMITÉ + ASSISTANCE YAMAHA
COLORIS	BLEU / BLANC	ROUGE / BLANC
IMPORTATEURS	SUZUKI FRANCE, 11 AVENUE DES FRÈRES LUMIÈRE, 78 190 TRAPPES. TEL. : (1) 34.82.14.00	Y.M.F, 5 AV. DU FIEF, Z.A. LES BETHUNES, 95 310 ST OUEN L'AUMONE. TEL. : (1) 34.30.31.00
ESSAIS MR	NOUVEAUTÉ	3046

bilan

SUZUKI 250 RGV

- APTITUDES SPORTIVES
- CARACTERE MOTEUR
- AGILITÉ
- FREINAGE

- CONSOMMATION
- BOITE
- SUSPENSIONS PERFECTIBLES

bilan

YAMAHA 400 FZR

- POLYVALENCE
- FACILITÉ D'UTILISATION
- TENUE DE CAP

- PUISSANCE MODESTE

performances

	SUZUKI 250 RGV	YAMAHA 400 FZR
Reprises (dernier rapport)		
DE 60 À 90 KM/H	10"10	4"90
DE 90 À 110 KM/H	15"10	6"90
Accélérations		
400 M DÉPART ARRÊTÉ	12"50	12"60
VITESSE MAXI	205 KM/H	200 KM/H
Consommation		
MINIMUM	6,3 L/100 KM	5,5 L/100 KM
MAXIMUM	12,6 L/100 KM	9,9 L/100 KM
MOYENNE DE L'ESSAI	9,5 L/100 KM	7,7 L/100 KM
AUTONOMIE MOYENNE	168 KM	202 KM

La 400 FZR est une routière polyvalente sachant se plier, avec brio, au pilotage sur circuit. Au quotidien, son confort, sa protection et son moteur facile à exploiter sont appréciables.

PREPARATIONS AFFINEES

Il existe un moyen simple et bon marché pour donner un peu de mordant à la Yamaha 400 FZR. La solution se présente, par exemple, sous la forme d'une clavette d'allumage Yoshimura qui décale l'avance de 5°. Cette pièce, distribuée par Godier Genoud, ne métamorphose pas radicalement la petite Yamaha. Elle amène simplement un supplément d'agressivité avec des montées en régime plus vives. Cette préparation peut également s'accompagner d'un pot de kit homologué, plus performant. Quel que soit le stade de préparation, il faut revoir entièrement les réglages de carburation.

La Suzuki 250 RGV est équipée du bicylindre deux-temps le plus moderne et le plus performant du marché. Sans envisager des préparations coûteuses et complexes, il est possible d'optimiser le comportement général de cette machine en peaufinant les réglages du moteur et des suspensions. Jean-Yves Besson, champion de France 1992 en 250 Promosport sur 250 RGV, du magasin Racing Bike à Villefranche-sur-Saône, est un spécialiste de la petite Suzi. Il nous a donné quelques précieux conseils. D'origine, le petit V-twin est réglé riche pour une question de fiabilité. Sans compromettre celle-ci, on peut remplacer les gicleurs d'origine par des éléments plus fins d'une vingtaine de points. Attention ! Cette préparation demande une attention régulière en fonction du temps et de la t empérature. Il faut également vérifier l'état du filtre à air, celui-ci doit demeurer parfaitement propre. Les bougies de série sont parfaites et performantes, inutile de les remplacer.

Ce moteur supporte très bien les fortes chaleurs, sa température de fonctionnement (60° environ) se stabilise alors à l'horizontal du thermomètre. En hiver, vous pouvez, sans risque, masquer la moitié du radiateur. Pour améliorer le comportement routier, Jean-Yves conseille de remplacer l'huile de fourche d'origine par une autre, moins fluide. Les ressorts peuvent être tarés sur le premier ou le deuxième cran. Sur l'amortisseur, il faut libérer le ressort pratiquement au maximum, et peaufiner ensuite l'hydraulique : trois ou quatre crans de compression et en détente, adopter le réglage 3. Ainsi réglée, votre 250 RGV sera plus homogène et encaissera plus progressivement les bosses.

COMMENTAIRES PERFORMANCES

Bien que possédant des moteurs très différents, la Suzuki 250 RGV et la Yamaha 400 FZR sont très proches en performances. En reprises, la différence est tout de même nette et sans appel, la Yamaha enterre sans difficulté la Suzuki. Le moteur deux-temps pointu et exclusif ne possède pas la disponibilité du quatre cylindres. Ce qui n'empêche pas le bicylindre deux-temps de faire des prouesses en terme de souplesse à très basses vitesses. Il ne se passe strictement rien, mais on ne peut pas reprocher à la Suzuki son manque de bonne volonté. Il faut pratiquement deux fois plus de temps à la 250 pour passer de 60 à 90 ou de 90 à 130 km/h, autant dire qu'un boulevard sépare ces deux motos. Cependant, en vitesse de pointe, la Suzuki est légèrement plus véloce. Avec la 250, le 400 mètres départ arrêté demande un certain doigté. Il faut faire cirer l'embrayage et maintenir le régime moteur très haut dans les tours. Au final, les deux protagonistes affichent des performances similaires.

Côté consommations, le bicylindre deux-temps est évidemment beaucoup plus gourmand que le quatre cylindres quatre-temps. La Suzuki consomme en moyenne deux litres de carburant de plus que la Yamaha. Si l'on effectue un parcours à pleine charge, la différence monte jusqu'à trois litres. L'autonomie peut chuter de manière spectaculaire en passant de 168 à 125 kilomètres. La Yamaha offre une autonomie plus correcte. Elle peut couvrir en moyenne plus de 200 km, et 150 km à pleine charge. Sur la 250, il faut également prévoir les pleins d'huile. Lors de notre essai, elle a consommé en moyenne 19 cl de lubrifiant tous les 100 km. Sur un périple de 1 300 kilomètres nous avons dû mettre 2,6 litres d'huile semi synthétique à 40 F le litre. La Suzuki s'avère coûteuse en consommation : 100 kilomètres reviennent à environ 57 F (essence et huile) contre environ 38 F pour la Yamaha.

Les autres 400 sport

Pour son homogénéité, nous avons préféré opposer la Yamaha 400 FZR à la Suzuki 250 RGV. A l'agrément général de la 400, il convient d'ajouter des performances comparables à celles de la 250 deux-temps.

Il existe cependant deux autres 400 sport que vous connaissez bien : la Honda VFR et la Kawasaki ZXR. Quant à la Suzuki 400 GSX-R existant au Japon, elle n'est malheureusement pas importée en France. Voici, en résumé, ce qu'il faut retenir de ces concurrentes ayant accompagné les deux vedettes de ce face à face.

Honda 400 VFR : cette copie conforme de la célèbre RC 30 reprend l'architecture (cadre et monobras) et la motorisation de la 750 : un 4 cylindres en V délivrant une puissance de 63 chevaux. Ce moteur n'est pas le plus performant du lot. On ne peut pas dire qu'il pousse très fort mais il tracte continuellement. Même dans cette cylindrée, le caractère du V4 est conservé. Sans être le plus souple, il profite d'une excellente disponibilité. Cette dernière compense en partie le manque de puissance. Cette faculté incite à prolonger la montée en régime jusqu'à 14 000 tr/mn avant de changer de rapport. Il n'est pourtant pas nécessaire d'aller chercher la puissance si haut. La plage d'utilisation optimale se situe plutôt entre 8 000 et 12 500 tr/mn. Comme sa grande sœur, ce "bébé" RC 30 est pourvu d'un premier rapport très long qui ne favorise pas la conduite urbaine. La partie-cycle et les suspensions sont au top, la VFR 400 est un régal d'efficacité quel que soit le profil de la route, elle pourrait largement supporter une poignée de chevaux supplémentaires. Le prix est en revanche prohibitif pour une moto de cette cylindrée : 58 990 F l'unité, c'est malgré tout cher payé pour une finition irréprochable et un équipement soigné.

Kawasaki 400 ZXR : c'est la plus puissante de sa catégorie. En effet, son 4 cylindres en ligne développe 70 chevaux. A l'opposé du V4 de la Honda, ce moteur est beaucoup plus exclusif. Très creux, il ne pousse réellement qu'à partir de 12 000 tr/mn. Sa plage de régime idéale, relativement courte, se situe entre 12 000 et 14 500 tr/mn. Ce trait caractéristique, incite à abréger les hurlements de ce moteur en passant trop tôt le rapport supérieur. Il faut pourtant se faire violence pour ne jamais quitter les hauts régimes. L'attaque à outrance, elle adore ça. Avec un tel tempérament moteur, il faut régulièrement évoluer un rapport en dessous pour suivre le rythme des autres 400. La partie-cycle est rigide et son train avant est précis et vif. En revanche, sur route, la fermeté des suspensions est un handicap. Ce sont à la fois le confort et la stabilité qui en pâtissent. Son freinage est le plus puissant du lot. La cadette des ZXR est proposée à 51 352 F, un prix plus raisonnable !