

CUSTOMS MODES D'EMPLOIS

OU L'ENFER DU DÉCOR

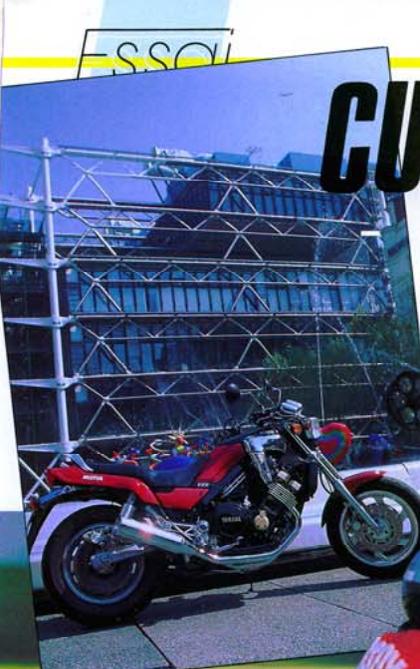
La Yamaha 750 FZX comme la nouvelle Honda VF 750 C entretiennent le culte de la personnalité pour le compte de leur propriétaire. Et c'est là la première des fonctions d'un custom qui se respecte.

Ces deux machines ne se bornant pas à faire de la « figuration » purement esthétique, il n'est pas inutile de mettre l'accent sur leurs tempéraments. On y trouve autant de différences pro-

pres à satisfaire ou décevoir l'utilisateur, qu'il soit occasionnel ou expérimenté. Vouloir choisir un custom à tout prix pour arpenter les longeurs de bords de mer sans bien connaître son sujet, c'est un peu comme se faire remettre à sa place par la première pin-up abordée, sans y avoir mis les formes...

Après cette entrée en matière quelque peu imagée, je m'explique. Un custom c'est diablement alléchant, typiquement estival comme genre d'outil. Gueule d'enfer, et cote d'amour à la hausse côté jeunes filles. Les amateurs de controverses peuvent toujours me soutenir le contraire, sauf en ce qui concerne les ventes entre début mars et fin juillet. Un custom, c'est pratique, comme n'importe quelle moto. A ne pas confondre avec utilitaire, ou fonctionnel. Je

La pression de l'air aidant, la VFC « tire » plus sur les bras que la FZX. Le guidon de la Honda est très haut, ceci explique cela. Question gueule les amateurs seront servis, de la ville aux champs le charme joue pleinement. Remarquez au passage la différence d'attitude entre les deux fourches en phase d'accélération. Sur la Honda, moins d'estation et de débrâtement, mais surtout une plus grande souplesse de fonctionnement expliquent cette différence.



serais curieux de connaître le nombre de motifs défilants qui s'offrent un custom pour passer l'été, et qui ne se posent pas plus de questions relatives aux performances à la tenue de route, au freinage, et autres.

Comme la modestie n'est pas le fort de cette catégorie de clientèle, à une Suzuki Savage ou une Intruder, elle préfère une FXZ ou une VFC, synonymes de sensations fortes. Alors avant d'arriver à quoi s'en tenir. N'importe qui peut craquer pour un custom. Mais l'expérience peut être faite avec un ou moins de bonheur. Une simple erreur d'appréciation, et l'on tombe dans un travers inévitable : demander à une moto ce qu'elle ne peut offrir, alors que son cahier des charges avait justement été élaboré dans un sens précis. Avant de choisir un custom, il vaut mieux savoir ce que l'on veut. Ensuite on pourra se montrer pointilleux.

Ceci étant dit, nous en profiterons pour faire plus amplement connaissance avec la nouvelle VFC. Réunies sous le générique custom, ces deux 750 appartiennent à une même famille, mais représentent deux branches distinctes de la généalogie. Si leurs utilisations supposées sont théoriquement les mêmes, toute la différence se fait au niveau des architectures. Ce face à face met en présence deux quatre-cylindres. Une autre confrontation où il sera question de tempérament et de sensations ! Le label custom tolère tous les types de motorisations. Monocylindres, V-twins, bien sûr, mais aussi V4, ou quatre-cylindres en ligne. L'uniformité ne sera sans doute jamais le fait des customs. Remarquons simplement qu'au sein de chacune des deux gammes, la Honda est un peu plus isolée, comptant sur la seule présence de la VT 500C à ses côtés. Tandis que la FXZ est accompagnée par la XV 500, la nouvelle 535, la XV 1000 Virago, et la célèbre 1200 V-Max. Il est dommage que Honda France n'ait pas importé l'une de ses deux Shadow, qu'il s'agisse de la 750 ou de la 1100.

considérer le choix de cette motorisation, et son mode de transmission.

Je ne crois pas que les motocistes doivent réellement forcer leurs talents pour vendre l'une ou l'autre de ces machines. La gueule, avec tous ses signes particuliers, est bien la meilleure des cartes d'identité. En ce qui concerne la FXZ c'est presque dommage, tant cette machine a de sérieux arguments à faire valoir. Custom peut-être, mais Génésis avant tout. Ce qui sous-entend une pléiade de solutions techniques inté-

ressantes, quatre-cylindres en ligne incliné à 45°, cinq soupapes par cylindre. La répartition des masses est, elle aussi, originale : le réservoir d'essence prenant place sous la selle, du fait de l'admission verticale. Yamaha prouve avec la FXZ qu'un custom peut techniquement avoir pleinement droit de cité. Ou l'art et la manière d'honorer un concept, de toute la lignée des routières du Paris-Dakar à la fameuse FT1. Cette étonnante carte de visite technologique mérite d'être saluée sur ce modèle.

CUSTOM: POSITION INVENTÉE PAR LES FACTEURS DU PONY EXPRESS POUR PIQUER UN ROUPELLON PENDANT 200 OU 300 BORNES...



• Tableau de bord

La lecture n'est pas toujours facile sur la Honda en contre-jour. A noter, toujours sur la Honda, la disparition du thermomètre d'eau. Sur la FXZ ce dernier se trouve avec la batterie de voyants sur le capot du filtre à air.

• Antivol

A la colonne de direction sur les deux machines. Le contacteur de la Honda est situé sous le réservoir côté droit. A noter que les jantes AR interdisent le passage des antivol.

• Barre de maintien

Il manque un dossier sur la Honda. La Yamaha est honnêtement pourvue de ce côté-là.

La 750 VFC mouture 87, si elle bénéficie de ce qui est beaucoup plus qu'un « face-lift », pêche par son moteur. Celui-ci reste le même que celui qui fait le succès de l'ancienne VFC depuis sa présentation en 1982. D'un côté Honda se simplifie la vie pour la gestion des pièces détachées, de l'autre la marque se repose entièrement sur le (new) look réussi du modèle pour lui garantir un bon accueil. Si cela nous laisse un peu sur notre faim, on peut d'ores et déjà dire que le succès de la VFC n'en fait pas les frais. On en voit beaucoup, un peu partout, et les concessionnaires en redemandent. J'imagine donc aisément que le look de la VFC puisse éblouir l'acheteur à un point tel que l'extrait de naissance du moteur ne l'intéresse pas, ou peu. C'est de toutes façons un V4, qu'il ne soit pas de celui de la VFR est sans importance. Ce qui ne nous empêchera pas, plus loin, de re-

Cette photo pour vous dire que sur ce type de revêtement la FXZ se transforme volontiers en dirt-bike. Dérivés, contrebraquages et tutti-quanti... Attention à ne pas mordre la poussière.



La partie facile

Celle qui est gagnée d'avance, et qui du même coup efface tous les critères d'évaluation. Nous parlons du look, du racolage permanent. Deux écoles sont ici représentées. Sur le strict plan du style, et de l'homogénéité des lignes, la FXZ est à tomber par terre. Cette moto, c'est peut-être l'exemple-type des exercices de style dont sont capables tous les dessinateurs japonais — toutes marques confondues — mais qui se heurtent au casse-tête d'un cahier des charges

Les dimensions

	VFC 86	VFC 87	FXZ
Empattement	1 540 mm	1 660 mm	1 525 mm
Chasse	105 mm	152 mm	114 mm
Angle de chasse	30°	35°	28,75°



par trop restrictif, propre à dénaturer les esquisses originelles. Avec la FXZ, on a le sentiment que carte blanche a été donnée à tous les services concernés. Cette Yamaha ignore tout des courbes et des rondours. Le sculpteur a remplacé le crayon. Je ne lui connais pas d'équivalent, hormis une lointaine parenté avec la Seca 750.

La Honda adhère à l'école « low-rider ». Pour s'en convaincre, il suffit de comparer les dimensions essentielles des modèles 86 et 87 (voir tableau). Pour Honda c'est un choix à risques,

compte tenu de l'antagonisme existant entre la philosophie de conduite d'un low-rider et le caractère du V4 qui n'est pas à proprement parler lymphatique. Cette radicalisation du style vient avec bonheur donner un peu de personnalité à un modèle qui en manquait trop cruellement. Côté esthétique, on peut considérer que toute la partie arrière est l'une des plus agressives qui soient. Les quatre tubes d'échappement relevés, la jante à voile plein, les coques latérales travaillées façon « Testa-Rossa », ou la selle à deux étages font oublier un moteur bien en-

combrant, mais plus agréable à l'œil couleur alu qu'intégralement noir comme c'était le cas auparavant.

L'avant est un peu moins heureux. Les organes périphériques de l'usine à gaz (radiateur d'eau, spoiler inférieur) épaississent toute cette partie. L'encombrement du V4 et de ses accessoires est difficilement contournable. Mais pour les badauds, les quatre tuyères excusent tout, chromées jusqu'au coude, judicieusement dysmétriques, courtes et relevées juste comme il faut. Ainsi écourtée, le gammard de 150 a juste la place qui lui revient.

• Essence

Le bouchon est solide au réservoir sur la VFC. Le robinet est classique. Attention avec la commande électrique de réserve de la Yam. Très exposée aux fausses manœuvres ou aux plaisanteries.

• Starter

Commande directement sur le côté gauche de la pompe de carburateur de la Yam. Au guidon sur la Honda.

• Bagages

Sauf les trois crochets de la FXZ, les customs semblent connaître une aversion pour le transport des effets personnels, y compris les passagers (NDLSDR : ah non, un passager c'est un « effet personnel » maintenant ? Mocho, va !).

« Hé ! Vous, là derrière, plus haut les genoux... ». En matière de confort on a fait plus accueillant. Par bonheur les amortisseurs, réglés correctement, sauvent la face.

Personne n'est déçu, même si sur le fond la FXZ semble plus avant-gardiste. A la décharge de la Honda, il ne faut pas perdre de vue qu'elle occupe une position plus modeste dans sa gamme. En clair, un modèle à succès « saisonnier » n'est pas considéré comme un modèle de pointe sur le plan commercial. CQFD...

Premières impressions

Une moto basse sécurisée. La FXZ comme la VFC le sont toutes les deux. Si la Honda dispose d'une assise de 4,5 cm inférieure à celle de la FXZ, c'est la position de conduite qui différencie sans appel les deux machines. On s'installe : « en » Honda, et l'on... monte sur la Yamaha. Cette dernière étonne par sa compacité, et son étroitesse. A son guidon, on a tout de suite l'impression d'avoir affaire à une machine très courte, presque sans empattement. Un individu de taille moyenne domine son « sujet ». Avant-bras assez hauts, jambes repliées vers l'arrière, selle ferme. Avec entre les mains un tout petit guidon donnant la sensation de commander une fourche quasi-verticale. Cela ressemble fortement à une machine de cross préparée superbiker. Cette position peu orthodoxe l'est surtout par son côté pousse au crime... En relevant la VFC de la baquette latérale (capitale, la latérale pour un low-rider) et en ramenant d'un même geste la fourche dans l'axe, on

« Surtout n'accélérez pas trop fort... ». La position du passager est vraiment limite, mieux vaut pour lui que le pilote ne soit pas un maniaque des accélérations !

s'aperçoit qu'il y a un effort à fournir au guidon. En renouvelant l'opération de manière inverse, il suffit de braquer légèrement, pour que toute la direction surbraque sous l'effet de son propre poids et aille heurter la butée. Une géométrie aussi particulière (voir tableau, le même) ne va pas sans quelques désagréments. La position de conduite elle-même est bonne. Buste droit, guidon tombant bien en mains mais bras assez tendus. Les pieds sont éloignés, relax, à hauteur du V, alors que le fessier repose au-dessus de l'ancrage des amortisseurs. L'instrumenta-

tion est sans surprises, moins personnalisée que sur la FZX. Classe avec une tendance « vintage ». La VFC possède un tachymètre, et un compte-tours surdimensionné sur fond de métal époxy.

A l'arrêt, ces deux machines sont à la portée de n'importe qui, même si la position de conduite de la Honda peut en rebuter certains, et la légèreté avec laquelle est traité le passager est plus grave que l'absence de béquille centrale. Pauvre passager. Si la position des jambes est correcte, il lui sera difficile de trouver situation confortable par la faute d'un embryon de selle, et l'absence d'une barre de maintien digne de ce nom. De plus, pas le moindre dossier, aussi discret soit-il, qui vienne caler les reins de la personne transportée. Aussi, c'est à bras le corps que l'on s'agrippe au pilote. Est-ce prémédité, chérie ? La Yamaha est plus avenante ; bien que les jambes remontent très haut, l'inclinaison de la selle évite de trop boscler vers l'arrière et la très belle barre de maintien a la mérite d'exister. Mais la passagère peut s'agripper quand même au pilote !...

Maniabilité au présent composé

Un custom se doit d'être maniable, dans la mesure où sa vocation le prédestine aux évolutions en ville. Ils seraient d'ailleurs plus juste de parler d'agrément de conduite en milieu urbain. Cet agrément est tributaire de bon nombre de paramètres. La souplesse du moteur a au moins autant d'importance que la douceur des transmissions, le poids, et la maniabilité proprement dite, qui fait intervenir à son tour la répartition des masses, l'architecture, la longueur de l'empattement, la chasse, et l'angle de la colonne de direction. Je passe sous silence qu'il est étonnant de voir avec quelle vitesse on s'habitue à

• Béquilles

Les deux latérales sont parfaites, faciles à atteindre et suffisamment inclinées. Pas de centrale sur la Honda. Béquillage enfantin sur la FZX.

• Fourche

Assistance pneumatique sur la Yamaha.

• Amortisseurs arrière

Combinés oléo-pneumatiques sur la Yamaha. Cinq positions de pré-contrainte. Plus traditionnelles sur la Honda, mais également cinq positions de pré-charge du ressort.

une moto, on compose avec ses caractéristiques et ses défauts pour enfin adapter son pilotage. Fatalement la plus patade des motos deviendra alors maniable. Eh bien cette généralité ne se vérifie pas vraiment ici. Nous allons voir pourquoi.

Mettons tout de suite hors de cause les moteurs. Souples, ils le sont tous les deux, et répondent à bon régime sans faire d'histoire. Les embrayages, doux, sont à l'avenant. La commande de celui de la FZX est un peu plus « nerveuse », on sent l'attaque du mécanisme plus franche, mais la progressivité n'en pâtit pas. La différence se fait essentiellement à basses vitesses lors des évolutions sur un fillet de gaz. La VFC, déjà handicapée par sa longueur, gêne son pilote à cause d'une direction trop lourde ayant tendance à l'embarquer. Si l'on met un pied à terre, on est également mis en difficulté, les bras bloqués dans une position où ils luttent contre la lourdeur de la direction et interdisent du même coup une reprise de l'équilibre. Il faut également ajouter à cela une transmission critiquable. Le cardan est sans



Diaboliquement agressive, la VFC ! Le gros coup de cœur pour la Honda commence par là, une jante et quatre échappements.

doute ce qui se fait de moins bien actuellement. Chaque ouverture des gaz est sanctionnée par un à-coup, aussi sonore que néfaste à la stabilité à basse vitesse. J'ajoute à cela que la sélection, sans être un exemple de rapidité, est parfois imprécise.

En termes de maniabilité, la FZX est irréprochable, sous l'effet conjugué d'une géométrie plus appropriée et d'une judicieuse répartition des masses. C'est ce que l'on appelle un « vélo ». Le poids ne se fait jamais sentir, et l'agilité est diabolique. Sa prise en mains s'effectue en quelques minutes. Et la maniabilité de la FZX est pleinement servie par une transmission idéale, rapide, précise, parfaitement étagée pour servir totalement le quatre-cylindres en ligne.

En ville, l'efficacité de la FZX est donc redoutable. Par sa « facilité », c'est un jouet qui met instantanément en confiance. Avec la Honda il faut composer, et s'habituer au comportement d'un low-rider.

Et si le choix d'un cardan est discutable pour un custom, il est plus particulièrement en ce qui concerne la VFC, qui dispose d'un moteur à performances élevées.

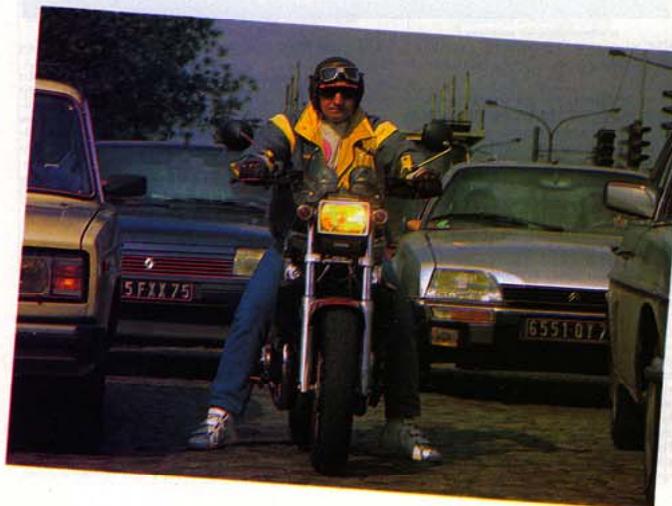
Changements de décors

Nous faisons partie, à *Moto Revue* (vous êtes d'accord, la rédaction ?), de ceux qui pensent qu'un custom est aussi taillé pour la balade, voire la grande virée estivale. Cette opinion n'est pas partagée par tout le monde, et en premier lieu par les constructeurs ! Si les aspects pratiques ne sont guère critiquables, le fonctionnel est la première victime du genre dans lequel on catalogue la machine concernée. C'est rageant ! En poussant la réflexion un peu plus loin, je me demande bien pourquoi les constructeurs se refusent une gamme d'accessoires adaptés à leurs modèles. Et à plus forte raison à ceux qui sont dépourvus de pré-équi-

Performances

	Honda VF 750 CH	Yamaha 750 FZX
Vitesse maxi		
Assis	194,2 en 6°	200 en 6°
Compteur/Régime	197,8 en 5° 200/ 8 300 205/10 200	210/9 500
Accélérations		
200 m	8"02	7"92
400 m	12"73	12"39
Reprises		
De 80 à 120 km/h		
en 4°	4"15	3"86
en 5°	5"21	4"78
en 6°	7"15	5"46
Equivalences vitesses/régimes		
Sur le rapport supérieur		
60	2 300	2 500
90	3 500	4 100
110	4 300	4 500
130	5 100	5 500
160	6 450	6 500
200	8 300	8 000
Consommations		
Route	7,03	6,78
Ville	9,85	9,82
Moyenne	8,44	8,30
Autonomie	154 km	156 km

Grand amateur de belles mécaniques devant l'éternel, l'ami Saffray vient de compléter son cheptel ; après la Porsche, une FZX. Notez les clignotants et le déflecteur. Très efficace aux dires de « la Boulange », qui sait adapter son look aux exigences de sa monture.

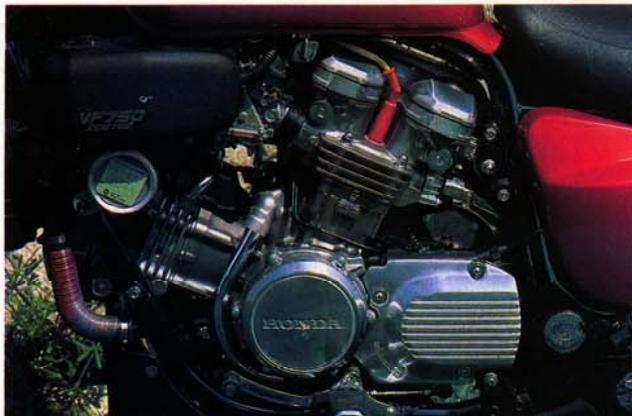


gements. En vrac, il y a de la place sur ces deux customs pour des sacs latérales, un dossier de selle (sur la Honda), et deux saute-vent. Tiens, ce n'est un autre problème : Ces motos toisent le 200 chrono. Il est dérisoire d'écrire que la FZX est plus confortable à haute vitesse parce que son guidon plat permet de mieux s'arc-bouter. Foutaise, à 180 km/h on frise l'arrachement des cervicales sur l'une et l'autre. Capito ?...

La balade, c'est dans la nature de la Honda. Sa partie-cycle ne tolère pas qu'on la bouscule. A moins d'aimer limer soigneusement les repose-pieds, avant d'entamer le chrome des échappements, il faut, pour en tirer le meilleur parti, laisser faire le V4 (jusqu'à une certaine limite), profiter de sa souplesse et de son allonge — par le biais d'une démultiplication longue sur les rapports intermédiaires —, tout en regardant travailler la fourche qui gomme ce qui d'ordinaire vous secoue. Cette VFC est faite pour enrouler sur un bon rythme, pas pour attaquer. Ce que vous avez le droit de faire : vous nous raconter ensuite ce qui vous cause le plus de soucis. Le manque d'agilité dans les petits coins (empattement et roue de avant de 19), la mollesse des suspensions, ou les amoncellements de drifflage de la roue arrière qui sont le fait du cardan ? A propos de ce dernier point, il faut dire que l'on use beaucoup du tambour arrière.

Cette VFC a régressé sur le plan du freinage, domaine qui pourtant est souvent l'apanage des Honda. Le simple disque de 316 mm ne vaut pas les deux disques de 265 mm du modèle précédent. De plus ce modèle est sensiblement plus lourd (à sec, 9 kg d'écart). L'efficacité du freinage sera directement proportionnelle à l'ouverture de la poignée de gaz, il est donc préférable de ne pas pêcher par excès d'optimisme. La FZX n'est pas vraiment la compagne de jeu idéale pour la VFC. Il est bien difficile, à son guidon, de respecter le rythme de la balade. Elle peut le faire. Mais à chaque changement de rapport et à la moindre sollicitation de la poignée droite, la petite aiguille est attirée par la zone rouge. Le couple d'abord, pour la plénitude et « l'arraché » en sortie de trajectoire. Le déchainement de la puissance ensuite. Juste avant que toute la cavalerie ne débarque, le rapport supérieur est engagé sans débrayer. Un tel moteur, souple et méchant — mais avec prévenance — métamorphose le custom tape à l'œil. C'est un registre de plus à son actif, et un ton au-dessus sur le plan de l'efficacité. Mais avant d'attaquer tout son soûl, il sera préférable de monter des pneumatiques plus accrocheurs que les Pirelli Phantom. Le confort est à la limite du spartiate, surtout si les suspensions sont réglées au plus dur. La faible valeur de chasse provoque parfois de rudes guidonnages sur mauvais revêtements. Le contrôle en est aisé, mais il faut s'y employer pour ne pas rendre la main. Si alentour les routes sont copieusement défoncées, l'adaptation d'un amortisseur de direction ne sera pas superflu. Dans le même temps, l'arrière rebondit à la recherche d'un revêtement moins accidenté. Gaffe quand même ! C'est une autre école que celle de la VFC. Moins sage, plus impétueuse. La FZX c'est l'attaque, et un tempérament qu'il faut savoir contenir. Elle se balance, prête à être couchée dans les parties lentes, le pied gauche jongle avec le sélecteur. Le corps déhanché, jambes tendues vers l'intérieur, on joue avec la Yamaha. Le poids est là (220 kg) mais se fait oublier. En ville la FZX est une sacrée freineuse, le double disque est redoutable de puissance, facile à doser. Pas de doute, ce custom-là est sorti de sa grande école, brutal si on cravache ! On sait maintenant que la FZX présente deux visages, et s'en tire avec les honneurs. La VFC offre quant à elle un agrément d'utilisation conforme à sa philosophie, et aux capacités de sa partie-cycle. Et il est préférable d'avoir ceci présent à l'esprit en permanence.

Toutes occasions
JAPAUTO
Tapez 36.15 code TELAP



L'efficacité impérative

Plus haut nous avons un peu défilé la sujet, quant aux caractères de ces deux quatre cylindres. Voyons cela plus en détails. Le V4 gagne deux chevaux. Il développe maintenant 88 ch à 9 500 tr/mn, sa valeur de couple atteignant 7 mkg à 7 500 tr/mn. Le moteur de la FZX est sensiblement équivalent avec 87,6 ch à 9 500 tr/mn et 7,8 mkg à 8 000 tr/mn. C'est particulièrement copieux pour les deux, et peu parlant en données brutes.

Avec la VFC le caractère du V4 nous apparaît tel qu'on l'a toujours connu. Couple avec des montées en régime très linéaires. Si les sensations ne sont pas vraiment au rendez-vous, la rapidité avec laquelle sont atteintes des vitesses interdites est bien réelle. Cette mécanique est élastique. Si on l'utilise sur les rapports supérieurs « à la Flemmarde », jamais à bout de souffle le V4 reprend ses tours sans saccouler. La démultiplication est faite pour cela, avec une cinquième longue et un over-drive. On monte les rapports sans se préoccuper du régime moteur. Pour en changer aux environs de 5 000 tr/mn sans doute. Il est aussi possible d'exploiter le régime maxi sur les premiers rapports, et « l'élastique » se transforme en lance-pierre. Au risque de me répéter, attention aux réactions de la VFC au bout de la ligne droite. C'est un low-rider, pas une sportive...

La FZX tire tout son brio d'un super moteur hérité des FZ, mais surtout d'une distribution, et d'une démultiplication primaire revues qui ne nous font pas regretter les chevaux perdus par rapport à la routière sportive. Toujours aussi souple (les 20 soupapes), sa disponibilité (le couple) est très nettement accrue à bas et moyen régimes, et dans les tours c'est toujours une FZ. Il suffit pour s'en rendre compte de tendre l'oreille, de sentir la roue avant se déléster, et la direction devenir plus légère.

La différence de caractère entre les deux moteurs apparaît nettement à la lecture des performances. A tous les stades, la FZX est plus généreuse, d'autres comprendront plus nerveuse. De 60 à 130 km/h, la VFC rend plus d'une seconde à la FZX. Pour les reprises de 80 à 120 km/h, sur les trois derniers rapports, la Yamaha favorise vraiment les départs arrêtés. On se croirait au départ d'un motocross, il ne manque que la grille ! Les vitesses de pointe atteintes par les deux machines sont étonnantes pour des customs (motorisés comme des routières). La Honda est créditée de 197,8 km/h en position assise, alors que la FZX vaut 200 km/h tout rond. Pour cause d'inconfort, vous aurez peu l'occasion de rouler à ces vitesses, où l'on peut parler de contrôle très relatif. Une pointe taquet c'est réalisable sur un bout droit, mais gare aux grandes courbes abordées sans

rendre la main. La pression de l'air est telle que le seul recours — le guidon — n'est plus vraiment le gouvernail rêvé. C'est même l'idéal pour s'entraîner à la maîtrise des guidonnages, où la première des choses à faire est exactement de ne... pas s'accrocher au guidon, alors comment faire ? Sinon, la VFC est un exemple de stabilité à haute vitesse. Un empattement long, cela a du bon, même si l'accord des suspensions est plus axé vers le confort. Ce qui entraîne quelques loupements sur mauvais revêtement. Il est préférable de revoir le réglage des amortisseurs à la fermeté pour gagner en tenue de cap.

La FZX, et ce n'est pas une surprise, demande plus de vigilance. La direction ne manquera pas de se rappeler à votre bon souvenir en accusant sagement le moindre passage sur un raccord de chaussée disjoint. C'est, euh, sans danger, mais il faut s'y attendre. Sur l'angle et sans amuser le terrain il vaut mieux conserver le contrôle de ces brefs guidonnages tant qu'à faire... Ou comment percevoir la contre-partie

En V ou en ligne, les moteurs contribuent au look de chaque machine. Le positionnement du quatre-cylindres en ligne de la Yamaha offre une bonne accessibilité. Combles de la finition, les cuves de carbus extérieures sont peintes en noir mat.



VFC était une concurrente « jumelle » de la FZX, alors et seulement alors, elle prendrait une giflle.

La vitesse facultative

A propos de customs, parler de performances est presque facultatif, si l'on excepte la vitesse accélérations, et je ne connais pas de 750 cm³ de la dernière génération qui se traite véritablement. Nous allons tout de même y venir pour définir la frontière qui sépare custom et routière. J'espère que les chronos réalisés aux 200 et 400 m vous rassurent. Il est possible avec ces engins d'éblouir son monde entre le Café des Sports et la rue du Commerce. Vous pouvez accélérer franco avec la Honda sans crainte de faire une crêpe. Et la position de conduite de la Yamaha favorise vraiment les départs arrêtés. On se croirait au départ d'un motocross, il ne manque que la grille ! Les vitesses de pointe atteintes par les deux machines sont étonnantes pour des customs (motorisés comme des routières). La Honda est créditée de 197,8 km/h en position assise, alors que la FZX vaut 200 km/h tout rond. Pour cause d'inconfort, vous aurez peu l'occasion de rouler à ces vitesses, où l'on peut parler de contrôle très relatif. Une pointe taquet c'est réalisable sur un bout droit, mais gare aux grandes courbes abordées sans

de l'agilité de la FZX sur petites routes et en ville. Vous trouverez les consommations élevées. En roulant de concert, nous avons copieusement essoré les poignées de gaz, pour oublier le plaisir discutabile — et irrespirable — d'ignobles embouteillages. Faites le calcul. Avec des réservoirs de 13 litres, l'autonomie est juste (insuffisante).

L'union et le malentendu

Y a-t-il vraiment malentendu ? Nous souhaitons définir le caractère de deux customs communément associés dans l'union d'une même famille. Ce que nous avons fait. Pour ceux que cela intéresse, ceux qui s'ennuient avec leur VFC ou leur FZX, et les autres qui pensent — s'ils ont l'attentivement — que l'une de ces deux machines mérite de sortir du « ghetto » custom. Malentendu ? Oui, en catalogue la FZX, alors que ses qualités méritent d'être exploitées à fond. La FZX rue dans les brancards, elle « casse le mule » pour reprendre un slogan emprunté à l'automobile. Le véritable custom est la victime innocente d'un non-sens. C'est à croire que Honda a voulu

	HONDA VF 750 CH	YAMAHA 750 FZX
Moteur		
Type	4 temps - 4 cylindres en V à 90° Refréridissement liquide	4 temps - 4 cylindres en ligne incliné à 45°. Refrédissement liquide
Distribution	Double ACT et culbuteurs 4 soupapes par cylindre. Entraînement par chaîne	Double ACT 5 soupapes par cylindre. Entraînement par chaîne
Cylindrée	748 cm ³	749 cm ³
Alésage X course	70 x 48,6 mm	68 x 51,5 mm
Compression	10,2 à 1	11,2 à 1
Puissance maxi	88 ch à 9 500 tr/mn	87,6 ch à 9 500 tr/mn
Couple maxi	7,0 mkg à 7 500 tr/mn	7,8 mkg à 8 000 tr/mn
Régime maxi	10 000 tr/mn	10 600 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs à dépression Ø 39 mm — Horizontal et vertical	4 carburateurs Mikuni Ø 34 mm
Lubrification	Pression forcée et carter humide	Carter humide, Pompe trochoïde
Mise en route	Par démarreur	Par démarreur
Transmissions		
Transmission primaire	Par pignons Rapport : 1,737 à 1	Par pignons Rapport : 1,896 (91/48)
Embrayage	Multi-disques à bain d'huile. Commande hydraulique	Multi-disques à bain d'huile. Commande hydraulique
Boîte de vitesse	5 rapports avec Over-Drive	6 rapports
1 ^{er}	2,294 : 1 32,6 %	2,923 : 1 38,5 %
2 ^e	1,619 : 1 46,3 %	2,188 : 1 51,4 %
3 ^e	1,292 : 1 58 %	1,778 : 1 63,3 %
4 ^e	1,074 : 1 69,8 %	1,500 : 1 75 %
5 ^e	0,897 : 1 83,6 %	1,273 : 1 89,4 %
6 ^e	0,750 : 1 100 %	1,125 : 1 100 %
Transmission secondaire	Par cardan Rapport : 1,188 à 1 (11x34)	Par chaîne Rapport : 2,294 (17/39)
Équipement électrique		
Générateur	345 W à 5 000 tr/mn	N.C.
Batterie	12 V - 12 Ah	12 V - 14 Ah
Allumage	Transistorisé	TCI
Eclairage	60/55 W	60 W
Partie-cycle		
Cadre	Double berceau en acier. Démontable côté gauche	Double berceau en acier tube de section carrée, Démontable côté droit
Chasse	Angle : 35° — Chasse : 152 mm	Angle : 28°75 — Chasse : 114 mm
Suspension AV	Fourche télescopique Débattement 155 mm — Ø 39 mm	Fourche télescopique à assistance pneumatique Débattement 140 mm — Ø 38 mm
Suspension AR	2 amortisseurs Hydrauliques Pré-charge réglable	Combinés oléopneumatiques 5 positions de pré-contrainte Débattement 75 mm
Frein AV	Simple disque Ø 316 mm, étrier double piston. Commande hydraulique	Double disque, étriers double pistons. Ø 267 mm
Frein AR	Tambour simple came Ø 180 mm	Simple disque, étriers double pistons. Ø 267 mm
Roues	Vaile plein à l'AR AV : 2,15 x 19 — AR : 3,00 x 15	En alliage à l'arrière AV : 2,50 x 16 — AR : 3,00 x 15
Pneus	AV : 100/90 x 19 — AR : 150/80 x 15	AV : 110/90 x 16 — AR : 140/90 x 15
Capacités		
Essence	13 l dont 2,8 l de réserve	13 l dont 3 de réserve
Huile moteur	3 l	3,5 l
Dimensions et poids		
Longueur	2 385 mm	2 245 mm
Largeur	800 mm	785 mm
Empattement	1 660 mm	1 525 mm
Hauteur de selle	705 mm	750 mm
Garde au sol	152 mm	150 mm
Poids à sec	228 mm	204 mm
Poids en ordre de marche vérifiés	240 mm	223 mm
Répartition	La VFC, elle aussi fait l'objet d'un malentendu. Le véritable custom est la victime innocente d'un non-sens. C'est à croire que Honda a voulu	110 kg AV : 45 % — 134 kg AR : 55 %
Rapport Poids-puissance	2,7 kg/ch	2,35 kg/ch

HONDA VF 750 CH

42 413 F

TTC clés en main

Coloris : rouge ou bleu marine
Garantie : 2 ans pièces et mains d'œuvre sur moteur et transmission, kilométrage illimité.
Honda-France, P.A. Paris-Est, B.P. 46, 77312 Meaux-la-Vallée.
Tél. : (1) 60.05.90.12.

YAMAHA 750 FZX

45 369 F

TTC clés en main

Coloris unique (celui de l'essai)
Garantie : 1 an pièces et M.O., kilométrage illimité.
Sonsuro Yamaha, 1 av. du Flaf, St Ouen l'Aumône, B.P. 479
95005 Cergy-Fontaine Cedex
Tél. : (1) 30.36.91.23.

jouer sur deux tableaux à la fois. Le respect d'un style de conduite, et d'une certaine philosophie, sans se priver de l'argument « performances ». N'est-ce pas antinomique ? Ce pur low-rider, sulfureux exercice de style, n'a que faire d'un quatre cylindres. Cette association dépasse la partie-cycle. Réflexion qui n'était pas valable avec la VFC 86. Pour Honda, c'est un choix à risques, qui n'effleurera peut-être pas celui qui roule sur cette belle moto. Il perd sans douteurs ce qu'il ne connaît pas. A savoir le V-twin de la Shadow. Ne nous plaignons pas, la VFC est arrivée sans faire de bruit au début du printemps, et c'est une bonne surprise. Mais la vraie bonne surprise serait une « VFX » façon FZX, Honda n'ayant pas présenté de « trucs » fun depuis un certain temps. Ainsi, il n'y aurait plus de malentendu. Juste une saine rivalité entre les marques concernées. Je sais, nous savons, que chaque type de machine n'est pas réductible en deux ou trois sous-catégories encore plus exclusives. C'est la teneur du marché qui veut cela, et la demande finit toujours par être la victime consentante de cet impératif. Pourtant, au travers de ce parallèle anodin — qui ne manquera pas de faire sourire les détracteurs du style custom — apparaît entre la FZX et la VFC une différence capitale qui dépasse le cadre des aimables considérations esthétiques.

La FZX n'est pas une moto, c'est plus que cela, un concept. Premier million d'une ère novatrice. La FZX ne ressemble à aucun autre produit, incomparable, pas catalogable. Elle seule recèle aujourd'hui les gènes d'une innovation qu'il ne faut pas prendre à la légère. La genèse, l'héritage, la filiation Yamaha connaît cela par cœur. Est-il besoin de rappeler que c'est l'un des credo favoris de la marque ? Ce qui nous donna de fameux chevaux de bataille. L'avenir nous dira si cette Yamaha qui nous tourneboule les méninges engendrera une descendance qui, cette fois, causera quelques tourments dans les rangs de la concurrence. Que la VFC pardonne cette parenthèse où bataillon intuition et convictions. A sa décharge, elle est l'illustration du « chaînon manquant ». Une absence que l'on relève chez les trois autres constructeurs japonais.

Si l'hypothèse « Yamaha » ne se vérifie pas, que les motards, les vrais, continuent de rouler à moto, et admettent que les moutons roulants à custom ne sont pas de Panurge...