

The Pocket Rockets Strike Back*

*les petites bombes reviennent



Kawasaki
ZXR 400
70cv@13000trs
159 kg à sec
49382 frs (1993)
9873E (calcul 2010)

Yamaha
FZR 400 RR
66cv @ 12500trs
162 kg à sec
48599 frs (1993)
9716E (calcul 2010)

Honda
VFR 400 R
60cv @ 12500trs
175 kg à sec
58300 frs (1993)
11655 E (calcul 2010)

Début des années 1990, les lecteurs des magazines moto français découvrent les 400 ZXR, 400 FZR et 400 VFR.

" Belle, dotée d'un moteur pétant de santé et d'une partie cycle parfaitement équilibrée, la kawasaki ZXR4 est sans doute d'une des sportives les plus efficaces du moment, ""excitante et performante, la yamaha FZR 400 RR est une machine de course habillée pour la route" disait Moto Journal en 1991 et 1992. "le match des joujoux extra", "le sport au quotidien" titrait Moto 1 en 1993. Suzuki absent du créneau des 400 autrement que par la présence du 400 bandit, plutôt orienté "roadster crapuleux", Honda, Kawasaki et Yamaha se tiraient la bourre avec des motos clairement orientées haut de gamme. Cadres "périmétriques", fourche inversée (kawa) , gros freins, monobras (Honda), pot carbone (Kawa et Yamaha), ces motos étaient aussi bien des pures sportives que des vitrines technologiques pour les marques.

Nombreux sont les jeunes (et moins jeunes) motards qui ont rêvé de ces motos à cette période. Hélas, leur tarifs relativement élevés pour l'époque, et surtout la faible différence avec des modèles de plus fortes cylindrées, ont certainement joués dans les chiffres de vente assez faible. Si le 400 ZXR coûtait environ 10000 frs de moins qu'un 750ZXR, le 400FZR 10kf de moins que le 750 YZF, le 400 VFR coûtait 10000 frs de PLUS que le 600 CBR en 1993 !! Effectivement, ces 2 motos ne jouaient pas du tout dans la même cour,

mais alliez expliquer à un motard qu'il avait le choix entre une hypersport 600 de 100 cv et moins de 50kf, et une hyper sport 400 bardée de technologie et d'équipement de pointe , sortant 60cv, mais coûtant près de 60kf, et il y avait de forte chance qu'il fasse comme ses petits copains, et choisisse le 600.

D'ailleurs, des 400 VFR neuf en France, j'en ai vu un, une fois, chez le concessionnaire à Nantes, et à l'époque, je ne connaissais que une personne qui roulait avec cette moto en vrai .

Ceci explique que encore aujourd'hui, ces modèles gardent la cote en France ,ce n'est pas le cas dans les autres pays européens. L'Angleterre par exemple, qui a vu de nombreux importateurs parallèles s'installer au milieu des années 90, et où le 400 VFR a été le 400 le plus vendu pendant des années , mais c'est une autre histoire (homologation, législation, etc etc).

Alors aujourd'hui, peut on encore rouler en 400, et surtout, qu'est ce qui peut pousser un motard expérimenté à jeter son dévolu sur une de ces petites bombes.

Retour arrière rapide, début des années 2000, je roule en 400 bandit, je reviens d'un séjour de plusieurs mois

en Angleterre, où j'ai découvert les grey imports, les nombreux 400. C'est simple, presque toutes les motos qui existent chez nous en 600 et 750, voir 1000, se trouvent au Japon, et donc en Angleterre en 400cc. En surfant sur le net, je remarque que personne ou presque n'en parle en France, je décide de monter un petit site internet, qui a juste pour vocation de lister les 400 et 250 existant, et j'y adjoint d'abord un mailing list, puis un forum pour rassembler les passionnés de 400. Et, même si cela peut sembler étonnant, je découvre que je ne suis pas le seul à être fana de ces moyennes cylindrées. Sans connaître un trafic exceptionnel, le forum se peuple petit à petit, des rendez vous se font, et des contacts se créent.



Les 3 belles, alignées comme à la parade.
Des motos de course équipées pour la route.



NC30, importé d'Angleterre, elle impressionne toujours autant.
On la croirait échappé du paddock des 8hrs de Suzuka.



400 ZXR, remonté à partir d'un cadre, moteur et carénage de 3 millésimes différents. Elle sortirait d'une concession qu'elle ne serait pas plus belle.



400 FZR-R, celle qui a le plus de place à bord. Une ancienne moto de piste remontée en moto de route.



C'est à l'attaque que ces motos s'expriment le mieux.

effet. La finition d'ensemble des motos n'a pas à rougir de la production actuelle, et surtout, leur compacité fait merveille. En résumé, ces motos sont simplement des "jouets merveilleux", que l'on s'offre pour un budget raisonnable, et que l'on fait rouler avec plaisir.

A propos de rouler, c'est bien beau d'avoir un bel objet, mais à conduire, ça donne quoi?

Soyons honnête, à côté d'un 400 sport, n'importe quel 600 moderne va vous sembler ultra coupleux, mais certainement un peu fade en sensation. Un 400, c'est plus qu'une cylindrée, c'est un état d'esprit ! On peut parfaitement conduire un 400 en ville, sur le non-couple. Les moteurs sont très souple, permettent de cruiser à 50 en 5e vitesse, mais les reprises seront



Un oeil allumé, le bruit du V4 résonne dans la pleine, l'espace d'un instant, nous sommes revenu au TT catégorie 400 il y a quelques années.

Déjà, première surprise, le pilote de 400 est rarement un jeune permis. C'est souvent un motard qui a eu plusieurs motos, voir qui en possède plusieurs, et qui se fait plaisir avec un modèle qui l'a fait rêver 15 ans auparavant. Il cherche aussi des sensations de pilotage difficile à avoir avec des plus grosses cylindrées sans prendre de risques.

Des 3 motards présents pour cette sortie, un a roulé en Katana et sur pas mal de grosses bécanes dans des pays qui ne connaissent pas le bridage, a le permis depuis plus de 10 ans, et a été chercher son VFR en Angleterre (pour les raisons citées plus haut). Le 2e roule en 400 ZXR, et possède un 1200 bandit pour la route. Enfin, votre serviteur, bien qu'ayant toujours gardé son 400 bandit, a également roulé en 750 et 1100 gsxr avant de craquer pour un 400 FZR et un 400 VFR (également acheté chez nos voisins d'outre manche).

Evidemment, il y a 15 ans, de nombreux motards commençaient par des 400, le bandit était même utilisé en moto école, mais aujourd'hui, le jeune permis veut un hornet, un Z750 ou un street triple, parce que "il a peur de s'ennuyer au bout de 6 mois". Ca doit être parce qu'ils n'ont jamais pu essayer de 400, du coup, le pilote de 400 est plutôt quelqu'un qui se remet à la moto, ou qui cherche une 2^e moto pour se faire plaisir.

Un motard invité, qui roule au quotidien en 1000CBF et en 600 CBR a eu le plaisir de rouler avec mon 400 FZR pour les séances photos, et son sourire en me rendant la moto en disait long : "c'est de la balle".

On roule d'abord en 400 parce qu'on aime les beaux objets. 15 ans après leur sortie, ces modèles n'ont pas trop vieillis, le fait qu'ils étaient des vitrines des marques à l'époque leur permet de ne pas être trop démodé. Certes, le biodesign taillé à la serpe des modèles modernes n'est pas là, et on ressent quand même le "spirit of the nineties", mais une belle fourche inversée reste une belle fourche inversée, un monobras avec une jante à écrous central (racing style) ou un gros cadre deltabox fait toujours son petit

assez, uhm, j'hésite même à parler de reprise. Par contre, une fois le mode d'emploi assimilé, à vous le plaisir des montées en régime, des freinages tardifs et des belles trajectoires. La règle est simple: en ville, sous les 6000 trs tu resteras, et sur route, sous les 6000 jamais tu n'iras. Vous cruisez en ville aux allures légales, en 4e ou 5e, le moteur ronronne tranquillement autour de 3/4000 trs. Vous sortez de la ville, l'horizon s'éloigne, vous baissez votre visière, vous descendez en 3e, vous ouvrez tranquillement les gaz, l'aiguille du compte tour grimpe tranquillement les graduations, 4, 5, 6, le rythme s'accélère, le son du silencieux se transforme, 7, 8, l'accélération est exponentielle, plus l'aiguille monte, plus ça accélère, 9, 10, 11, 12, vous passez une vitesse sans prendre le temps de débrayer, blip, le régime descend d'à peine 1000 tours, re gaz, re blip. C'est fini, vous n'êtes plus en train de conduire une moto, vous êtes un pilote, le sourire aux lèvres, l'oeil fixé sur le prochain virage. Vos potes qui sont en grosses cylindrées se promènent, en sortie d'épingle, pour eux, rien de plus facile que de redresser la moto et mettre gaz. Pour vous, le pilote, c'est presque une course de côte qui commence. A chaque virage, vous descendez une ou 2 vitesses, vous ré-accélérez plus tôt, l'aiguille du compte tour reste au dessus de la barre fatidique des 6000 trs, entre 2 épingles, alors que vos collègues passent le temps en



De face, difficile de faire la différence avec le 600 de la même époque. Même les rétros hideux sont là.

regardant les moutons, vous mettez du gros gaz, vous repassez 2 vitesses, avant de les redescendre au virage suivant et de recommencer. La légèreté de la moto et les gros freins vous permettent de freiner plus tard, de passer un poil plus vite en virage. Vous ne roulez pas plus vite que vos potes, mais en arrivant en haut, vous êtes heureux, vous êtes un pilote, vous venez de devenir accro aux 400. Bien sûr, il est possible de rouler tranquillement, en enroulant, mais la possibilité de transformer n'importe quelle route viroleuse en spéciale, sans prendre grand risque pour votre permis, et un plus appréciable Forcément, au début (et même parfois après), vous ferez des erreurs, ressortir en sous régime d'un virage, et là, 2 solutions.

Soit vous regardez derrière vous l'air de dire " mais où sont ils " pour faire croire que c'était volontaire, soit d'un léger coup d'orteil, vous redescendez une vitesse, pour relancer la mini bombe sur laquelle vous êtes assis.

Evidemment, une fois arrêté à l'étape, il vous faudra supporter avec bonne humeur les nombreux motards qui viendront vous voir pour vous dire qu'ils ont eu cette moto quand ils étaient jeunes, ou qu'ils en ont rêvé quand ils étaient jeunes, et vous en serez quitte pour des longues discussions sur votre moto, sur les bon plan, et vous finirez par conclure que pour se faire plaisir à pas trop cher, ces sportives des années 90 sont justes idéales.

Avant tout cela, il vous aura fallu acquérir votre jouet, et là, hélas, trois fois hélas, vous aurez constaté que même après 15 ans, elles gardent la cote. Si vous voulez rester classique et cherchez un 400 FZR ou ZXR, vous trouverez des exemplaires tout à fait propre entre 1500 et 2500 Euros. Si par contre vous souhaitez vous orienter vers un 400 VFR attention les yeux. Comme dis un peu plus haut, il y en a eu très peu de vendus EN FRANCE, donc les tarifs sont assez prohibitifs. Disons que si vous cherchez une moto propre, avec moins de 60000 km, soyez prêt à signer un chèque de 4500 euros minimum. Cela vous semble cher? A moi aussi, ainsi qu'à notre pilote de NC30 (le petit nom du 400 VFR), ce qui explique que nous ayons orienté nos recherches à l'échelle européenne. Soyez conscient que l'Europe (pour l'homologation des motos) n'existe que sur le papier, mais en sachant que vous trouverez des motos très propres pour moins de 2000 Euros (y compris le trajet en bateau pour aller la chercher), cela peut valoir le coup de faire un peu de paperasserie si vous souhaitez rouler sur route (si comme moi, vous destinez votre moto à la piste, une licence entraînement suffira).

Bonne route sur votre 400.



Arrêtez vous devant n'importe quel spot à motard avec une de ces 3 brèles, logiquement, dans les 10 minutes qui suivent, elle sera entouré d'admirateurs, qui auront totalement raison : c'est autrement plus classe qu'un bête Gex 1000.

