

LE MONDE DE LA

# MOTO

**Les Motards ont leur journal**

**RAID TURQUIE L'IRLANDE  
RALLYE PAN EUROPEAN**

**883 SPORTSTER  
750 FAZER  
1200 VMAX  
350 XT**

**GAGNEZ**  
**DES CASQUES**  
**LEVIOR**

**INTERVIEW  
DE**

**RAYMOND  
ROCHE**



**CHAMPION DU MONDE**



M 2160 - 184 - 23,00 F





## COMPARATIF

Daniel et Nathalie  
LACAUSSE



# 750 FAZER

## LA PANTHÈRE & LE TAUREAU

# &

# 1200 V MAX

## 2 bêtes de Scène de chez Yamaha



Chacun d'entre nous a voulu un jour ou l'autre, parler de sa belle, à laquelle on voue un culte sans limite. On voudrait faire des confidences, mais on ne sait pas comment s'y prendre. Le problème devient plus ardu, quand on veut parler de deux de ses belles ("mais non, chérie, il n'y a que toi, je t'assure !").

Pour ne pas faire de jalouses, une seule solution s'offre à nous : les confronter ! Après tout, pourquoi la nature séparerait-elle une panthère d'un taureau ? J'ai oublié de préciser que sous la robe de la panthère, se cache une Fazer, et derrière la carrure du taureau, un V-Max.

**D**eux bêtes de scène de chez Yamaha, comme ils savent si bien les faire. Car il faut bien le reconnaître, Yamaha a toujours eu le pouvoir de nous sortir de je-ne-sais-quel-cerveau, des machines qui marquent leur époque. La DTMX, la XT, la RDLC, la XTZ 550 (non, je me suis trompé, eux aussi, d'ailleurs...) la V-Max. Ce ne sont pas des motos, ce sont des concepts, des idées à suivre, aussi inimitables qu'incontournables.

Lorsque sont apparues en 85 dans notre presse nationale, les rondeurs de la V-Max, tout le monde s'est demandé quelle fée ou plutôt quel sorcier avait bien pu oser faire ça.

Oser. Le verbe est juste et avait été repris au printemps 85, dans un mensuel qui affichait en première page un comparatif V-Max - Eliminator, sous-titré : "Ils ont osé !", et nous, nous avons craqué !

Un dragster immatriculé, c'est l'Amérique, mais en France, qu'en sera-t-il ? Pendant ce temps, on ne chôme pas de l'autre côté du Pacifique. C'est ainsi qu'à l'automne 85, la première photo de la Fazer nous saute au visage comme un félin sur ses proies. Jackpot ! Deuxième petit chef-d'œuvre yamahesque. Entre-temps, la VM nous arrive, les ventes commencent timidement en 86, pour ne cesser de croître jusqu'à ce jour. La Fazer attendra une année de plus avant de débarquer sur un territoire déjà conquis, hélas. Eh oui, la VM fait un carton ne laissant que des miettes du festin drag-bike. C'est la plus grosse, la plus puissante, la plus belle... etc.. Alors les clients potentiels boudent la Fazer parce qu'elle n'est que la petite sœur de la VM (il est bien connu qu'on jette toujours un œil envieux sur la grande sœur, elle a plus d'expérience).

### Ils osent et nous on craque !

Mais moi, j'ai craqué sur la petite. Le dédicé qui fait dire : "un jour, je l'aurai". Et je l'ai eue en février 87 : première de chez Décibel à Bordeaux. La passion pour cette moto ne s'éteindra pas, bien qu'à ce jour je roule en VM.

Donc, pour avoir possédé les deux modèles, en utilisation quotidienne, en voyage (si, si, vous allez voir), en duo, en 400 D.A., le nez dans les compteurs, en touriste, sous la pluie, je me sens dans l'obligation de vous narrer leur histoire. Mais c'est bien parce qu'on me force...

Tout d'abord on craque pour leur allure, leur "gueule" à part, leur charme. Il ne faut pas se voiler la face, les trois quarts des motards craquent en premier sur l'esthétique de leur moto. Imaginez un GSXR avec un réservoir de MZ, une selle de Virago, des roues à rayons, décoré d'un splendide kaki pailleté. Tout cela ne lui enlèverait pas ses qualités, mais mon petit doigt me dit qu'on en verrait moins sur les routes... A ce sujet, les deux belles sont bien loties. Du té de fourche aux jantes, du faux réservoir aux platines repose-pieds, sans oublier leur moteur, pas ou peu de fautes de mauvais goût (radiateur mis à part). Qui plus est, les matériaux nobles sont utilisés à profusion (alu, chrome). Certains ont dit n'y avoir trouvé que des chromes-plastiques. Ceux-là n'ont jamais dû le démonter pour au moins les nettoyer. Mis à part le compteur et le phare, le reste n'est que métal chromé pur jus. Avis aux détracteurs. Lorsqu'on discute ça et là, de ces motos, beaucoup avouent préférer la Fazer, plus fine, plus élancée, plus racée, plus accessible aussi. Mais quand le moment est venu de faire le chèque, la majorité lui préfère la VM. Etonnant, non ?

**Si elles étaient couleur kaki, on en verrait moins sur les routes !**





**La V Max a des mkg qui vous poussent comme un bon vieux V8 américain.**



**La FZX donne des impressions cosmiques, du genre fusée qui n'en finit pas d'accélérer sa poussée vers les étoiles...**

## Fazer, reine en ville, V Max, parez au décollage !

Pourtant la sœur ne manque pas de qualités. Hormis les trails, c'est bien la reine des villes. Grâce à sa hauteur de selle, tous les gabarits y sont à l'aise, les femmes comprises (demandez donc à mon épouse, laquelle de ces deux motos, elle préfère, du haut de son mètre cinquante-huit ?). Son poids ridicule pour une routière de cette cylindrée (204 kg), son grand guidon, ses petites roues (15 et 16 pouces), et son moteur vigoureux en font un véritable jouet. A côté d'elle, la VM fait grosse bête pataude : plus haute, plus large et surtout plus lourde (258 kg). Son truc, à cette belle jeune fille bien en chair, c'est le couple, normal, les hommes préfèrent les grosses. Non, je veux parler de ses mkg, qui vous poussent comme un bon vieux V8 américain. Vous tournez la poignée et vous avez l'impression de décoller l'enrobée de la chaussée. Retournez-vous et si vous voyez toujours le goudron à sa place, le pneu lui, aura laissé quelques signatures. La FZX (pour franciser le sigle) donne plutôt des impressions cosmiques, du genre fusée qui n'en finit pas d'accélérer sa poussée vers les étoiles. Le bruit n'y est pas étranger. Magnifique et envoûtant à bas régimes, il devient plus aigu, plus strident au-delà de 8000 tours. Impression confirmée par les copains qui suivent.

## Qui c'est qui a oublié de freiner ?

Au petit jeu du 400 D.A., la VM est devant en centième de seconde, dixit les journalistes (11,4 sec et 11,7). Pour monter de 0 à 100 km/h, c'est du pareil au même : moins de 4 sec. Moi, j'avoue avoir l'impression d'accélérer plus "nervieux" avec le vingt soupapes. Il est vrai aussi qu'en utilisation quotidienne, il est quand même rare de laisser le poignet "cassé", sur les premiers rapports. Ce n'est pas le tout de jouer les projectiles, il faut aussi penser à s'arrêter à temps. Et là, mama VMax a dû oublier ses Brembo réplique au rayon accessoires. Au lieu de nous mettre des disques ventilés, on aurait préféré des étriers quatre pistons sur disques classiques. Les deux motos ayant les mêmes pincettes alors que la VM accuse 30% de poids en plus. Tout ça pour dire que la FZX freine beaucoup mieux sur route sèche comme sous la pluie, ses disques perforés améliorant grandement l'évacuation des eaux usées... par les plaquettes. L'adoption de durites aviation sur la VM améliore sensiblement les choses.

## Où on voit fondre les pectoraux d'un certain Arnold

Au chapitre vitesse de pointe, la Fazer domine de 5 bons km/h, c'est-à-dire qu'elle tient un 240 compteur où la VM ne tient qu'un 235 (en version standard France). Mais rassurez-vous, on essaie une fois et après on se raisonne en se disant qu'elles le peuvent. Car à cette vitesse, Schwarzenegger résiste trois kilomètres et voit ses pectoraux fondre comme neige aux Seychelles. Question body-building la VM détient la palme. Par contre question tenue de route, la palme du mauvais comportement revient à la FZX (rien de dramatique mais on a vu mieux depuis). Voilà un paragraphe qui intéressera les fans de Schwantz. Jusqu'à 190/200, en solo, pneus neufs, les deux se valent, au-delà tant que ça ne tourne pas trop, la VM tient la route sagement (encore une fois, c'est le molard moyen que nous sommes qui déclare

forfait), la Fazer tient aussi la route, toute la route... Seul remède : l'amortisseur de direction, et surtout ne pas tenir le guidon fermement, bien qu'on en ait très envie à cause de la pression du vent. A banir : tout saute-vent, pare-brise, tête de fourche, sauf le microscopique saute-vent-habille-compteur vendu en option pour big VM : il est beau et en plus n'intervient pas sur le comportement routier.

## A deux la vie est plus belle

Tout cela sur belle route. Sur nos départementales bosselées, pour les purs du chrono, c'est du genre whoops à Bercy, on saute de bosse en bosse, en évitant de tomber entre deux. Pour tous les autres, c'est une moto. Point. A vitesse raisonnablement élevée, cela passe assez bien avec un avantage à la VM. Ses plus grandes roues ne doivent pas y être étrangères. Il est à noter toutefois que le duo apporte un mieux incontestable à la tenue de route. Pour preuve un retour du Paul-Ricard (ah ! ce GP de France 88...) à Bordeaux en 5h30 sans frayer, sur la Fazer (l'occasion de dire bonjour à J.R. Fregonèse qui pilotait la Fazer comme sa CR en Enduro National, ce devait être à cause du grand guidon...).

En parlant de duo, on en vient au confort. J'entends déjà les vertèbres de certains grincer de douleur. Que nenni. Bien sûr, ce ne sont pas des Goldwing, mais c'est très acceptable. Le conducteur est aussi bien installé sur l'une que sur l'autre. Les commandes tombent bien, on n'est pas assis trop droit (bien moins que les Customs traditionnels), la selle est confortable et les suspensions sont correctes pour un usage... correct. Le passager, quant à lui, choisira l'arrière de la VMax. Bien qu'elle soit plus ferme, sa selle a le mérite d'être horizontale et sans ce petit bourrelet qui, sur la Fazer, vous fait glisser vers l'avant. De plus les repose-pieds sont bien mieux disposés. Les moins d'un mètre soixante-dix s'en accommoderont, les autres s'en contenteront, mais c'est quand même très faisable. Avec mon mètre quatre-vingt deux, j'ai souvent joué les passagers, permis moto de madame oblige.

## Preuves à l'appui

Bon, vous avez toujours des doutes sur le confort ? Alors sachez que nous sommes toujours partis en vacances, en duo, et pas au coin de la rue. Le tour du sud de la France en FZX pour se mettre en appétit (3000 km), l'année suivante un petit tour d'Espagne avec visite complète de l'Andalousie (4500 km sans rencontrer beaucoup d'autres motos...), et puis l'été dernier un tout petit tour en Europe à dos de VMax (France, Suisse, Autriche, Yougoslavie, Italie, re-France, Bordeaux étant de l'autre côté = 7000 km !). Malgré cette overdose de kilomètres, jamais nous n'avons été "cassés", rompus, exténués. Une seule douleur apparaît au fil des heures d'autoroutes, au niveau des muscles des épaules et du cou, vous savez pourquoi. Cette parenthèse sert à démontrer qu'on peut voyager avec n'importe quoi. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas un trail qu'il ne faut pas aller en Corse, ou parce qu'on n'a pas eu le crédit de la Gold de ses rêves, qu'il faut se priver d'un voyage en Suède. Il suffit d'aimer sa moto pour la ménager, et... sa passagère pour se reconforter.

Bon, c'est très bien, mais les bagages sur ces custo-drags ? Rien de plus facile, il suffit d'une sacochette de réservoir polyvalente, d'une paire de sacoches cavalières (Held en fait des parfaites) et un petit porte-paquets (c'est fou ce qu'on peut mettre sur une si petite surface quand tout est bien arimé). Autre accessoire quasi indispensable pour les parcours à deux : le Sissi-Bar ou dossier. Les RD Jouvin sont assez bien conçus mais ils s'oxydent facilement, ce qui n'est pas le cas du splendide dossier en alu pour la VM : son seul problème réside dans son prix : 2000 F sans le minuscule porte-paquet (made in U.S. oblige). Les pare-cylindres ne sont pas indispensables mais ô combien réclamés par votre porte-monnaie en cas de chute. En plus, ils sont très appréciés lors des longs trajets autoroutiers où l'on se prend à jouer les Easy Riders d'un jour.

## L'entretien

L'entretien de ce genre de moto est simplifié. Le 20 soupapes sera réglé à 42000 km et le gros 1200 vous servira de tracteur pour vos vieux jours quand vous serez retirés dans votre Lozère profonde. La chaîne de la FZX vivra le temps que vous désirerez. Disons que 25000 km sont largement faisables. Quant au cardan de la VM, il est un peu bruyant lors du passage de la première, mais c'est tout. Les pneus peuvent tenir de 6 à 10000 km pour l'arrière (c'est vaste mais c'est la différence entre un usage citadin et touristique), et 14000 à 18000 pour l'avant. Attention les pneus sur ce type de moto ne sont pas les derniers produits de la high-tech, mais on ne fait pas un grand prix chaque fois qu'on embauche. Prendre aussi beaucoup de précautions sur le mouillé, surtout avec le Continental, dépourvu de sculptures en son milieu (slick en ligne droite, pluie en courbe ? !). C'est peut-être le moins cher mais la sécurité n'ayant pas de prix, lui préférer le Hi-tour de Michelin. Autre point faible sur ces motos : les silencieux d'échappement. Ils ne rouillent pas mais se détruisent par l'intérieur (chicane qui se dessoude, eau qui s'accumule dans les points les plus bas, comme le raccord 2 en 2 de la FZX, carbonisation des parois). Vu le prix de la paire de silencieux (5700 pour la FZX, 6800 pour la VM), il vaut mieux les surveiller pour pouvoir les réparer à la moindre alerte. Je n'ai eu en tout et pour tout qu'un seul problème sur la Fazer : la sonde qui commande la réserve électrique s'était sectionnée ce qui a pour effet de consommer la réserve sans prévenir...

## ...et la conso

Puisque j'en suis au chapitre pétrole, je peux affirmer que le 750 est un chameau... avec des petites bosses ("bon, faudrait savoir, c'est une panthère ou un chameau ?"). Sur route, il ne consomme que 4,5 à 6,5 litres, contre 6 à 8 pour la VM, en ville et sur autoroute, il se contente de 5,5 à 7 litres contre 8 à 10 pour sa grande sœur. Malgré leur ridicule réservoir, il m'est arrivé de faire plus de 200 km.



# L

e prix de revient de ces motos n'est pas aussi élevé qu'on veut bien le laisser croire, surtout qu'à la revente, elles tiennent très bien la cote. La VMax

étant encore plus prisée, une légende se crée... Elles ont su mettre à profit leurs qualités indémodables au fil des années.

Après avoir goûté aux deux, je serais tenté de faire un savant mélange, une super FazMax en quelque sorte avec : le couple de la VM, les montées en régime et la souplesse de la FZX, la tenue de route (améliorée) de la VM, l'agilité de la FZX, le confort de la VM, la taille de la FZX, le cardan de la VM, la boîte de vitesse de la FZX (un régal !) et en prime, la consommation et le prix de la Fazer.

Après cette apologie de la VMax et de la Fazer, vous allez me croire un peu subjectif. Mais la passion est-elle objective ? Non, alors le motard ne l'est pas non plus. Puisqu'elles ont l'air si bien ces motos, vous allez tous vous précipiter chez votre concessionnaire le plus proche ? Je dis, "non !", car ce qui fait aussi leur charme, c'est d'en voir peu sur les routes. La rareté a quelque chose d'attrayant, bien qu'il soit vrai qu'actuellement, de plus en plus de VMax sillonnent nos villes et nos côtes. A ce chapitre, la Fazer l'emporte avec un nombre de vente peu en rapport avec ses qualités, mais après tout, il n'y a pas des Targa à tous les coins de rues.

Bonne route à tous, possesseurs de MZ, de Gold, de Réplica, de Ténéré, de Sumo, de HD, de Comète, de JCM, et arrêtez de cracher sur votre voisin parce qu'il n'a pas la même bécane que vous. Les Customanques étant toujours, et à tort, victimes d'une réputation de motards du dimanche, il est aussi glorieux de faire 20 bornes tous les matins pour aller travailler que d'en faire 200, dans un dimanche après-midi.

**Daniel et Nathalie LACAUSSADE**  
Rés. Haut-Brion Rue du Château  
d'Eau Bat. A Ent. 2 -  
33600 PESSAC

## TABLEAU COMPARATIF

	FZX (Fazer)	VMax
<b>CYLINDREE MOTEUR</b>	750 4 cyl. en ligne 5 soupapes/cyl. Refroidissement liquide 88 ch France 97 ch libre	1200 4 cyl. en V 4 soupapes/cyl. Refroidissement liquide 100 ch France 145 ch libre
<b>PUISSANCE</b>	7.8 mkg à 8000 trs 11000 trs/mn	11.7 mkg à 5000 trs 8500 trs/mn
<b>COUPLE</b>	6 rapports	5 rapports
<b>RÉGIME MAXI</b>	Chaîne (torque)	Cardan
<b>BOÎTE DE VITESSE</b>	110/90/16	110/90/18
<b>TRANSMISSION</b>	140 ou 150/90/15	150/90/15
<b>PNEU AV</b>	13 l (3 rés.)	15 l (3.5 rés.)
<b>PNEU AR</b>	204 kg	258 kg
<b>RÉSERVOIR</b>	221 kg	281 kg
<b>POIDS À SEC</b>	2.31 Kg/ch	2.58 Kg/ch
<b>TOUTS PLEINS</b>	2245 mm	2300 mm
<b>RAP. POIDS/PUIS</b>	785 mm	795 mm
<b>LONGUEUR</b>	760 mm	765 mm
<b>LARGEUR</b>	220 km/h	215 km/h
<b>HAUTEUR DE SELLE</b>	240 km/h	235 km/h
<b>VITESSE CHRONO</b>	47 621 F	63 622 F
<b>VITESSE COMPTEUR</b>		
<b>PRIX ACTUEL</b>		

## TABLEAU RECAPITULATIF DES DEPENSES

	44.800 (2/87)	64.800 (6/89)
Prix d'achat	31.000 (6/89)	55.000
Prix de revente		(proposée mais pas à vendre)
<b>ASSURANCE RC-DR-VI- Passager (parmi 302 avec 1 accident en tort, autre)</b>	2 800 (MAAF) rural 5 600 (MAAF) ville 4 800 (GMF) ville	6 800 (GMF) ville 4 000 (MATMUT) ville
<b>Essence</b>	6 700	4 (18)
<b>Pneus AR</b>	1 700 (2)	1 200 (1)
<b>Pneus AV</b>	800 (2)	identif
<b>Révisions</b>	2 200 (6)	1 350 (3)
<b>Plaque AV</b>	400 (2)	
<b>AR</b>	150 (1)	180 (1)
<b>ACCESSOIRES</b>		
Tête de fourche	-	650
Dossieret	750	1 900
Porte-paquets	-	tail maison
Pare-cylindres	400	650
Tatouage	-	350
Alarme	300	
<b>TOTAL DEPENSES</b>	36 350	25 350
Nbre de km parcourus	25 000	13 000
<b>COUT AU KM</b>	1.45 F/km	1.95 F/km

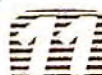
**REDRESSAGE  
ACIER - ALU  
CADRES  
FOURCHES**

**CHROMAGE  
RAYONNAGE**

**DEVOILAGE  
ROUES-BATONS**

**TATOUAGE  
ANTIVOL  
LAVAGE MOTOS**

**SABLAGE  
PEINTURE  
EPOXY**



Envoi dans toute la France

**(1) 47.76.27.02**

**MOTO CADRE**

Service

27, rue Marius Jacotot

**92 800 PUTEAUX**