

ESSAI



ESSAI

كنايف خريف

Ce n'est pas comme cette nouvelle cuisine où on vous apporte des rations pour malades ! À Moto-Flash on fait dans la qualité, et dans la quantité. On prend les neuf gros trails les plus diffusés dans l'hexagone, et on vous les sert sur une assiette bien large. Vous pouvez goûter. Et pour mieux flatter vos papilles, notre cuisinier maison vous a assaisonné le tout en quatre chapitres pour mieux choisir ce qui intéresse plus ou moins tel ou tel type d'utilisateur. Ville, route, tout-terrain, nos essayeurs ont tout testé pour vous. Beaucoup de ces motos sont déjà connues, voire «classiques», mais cette vaste confrontation les remet en situation dans des conditions idéales. Et même face aux nouveautés, elles ont encore voix au chapitre.



كنايف خريف



motover

DEMARRAGE

BMW R 100 GS	★★★★★
HONDA Transalp	★★★★★
HONDA Dominator	★★★★★
HONDA Africa-twin	★★★★★
KAWASAKI KLR 650	★★★★★
SUZUKI DR 600	★★★
SUZUKI DR 750	★★★
YAMAHA XT 600	★★
YAMAHA 600 Ténéré	★★★★★

Deux motos, la DR 600 et la XT 600, sont équipées de moteurs monocylindres à mise en route au kick. Avec ces cylindrées, le démarrage n'est pas toujours très évident. Certes avec l'habitude, on parvient toujours à lancer les moteurs, plus ou moins bien selon qu'on a des bottes de cross... ou des tennis. Mais il faut reconnaître que ce système est archaïque et fortement pénalisant. Les motos à démarreur électrique sont donc très fortement avantagées, avec deux remarques toutefois. La BMW a parfois un comportement capricieux, surtout le matin à froid. Il faut prendre l'habitude et donner deux petits coups de gaz «pour rien» avant de mettre le contact et d'appuyer sur le démarreur. Disons que c'est un poil moins bien que la majorité, mais un poil mieux que la DR 750 qui a



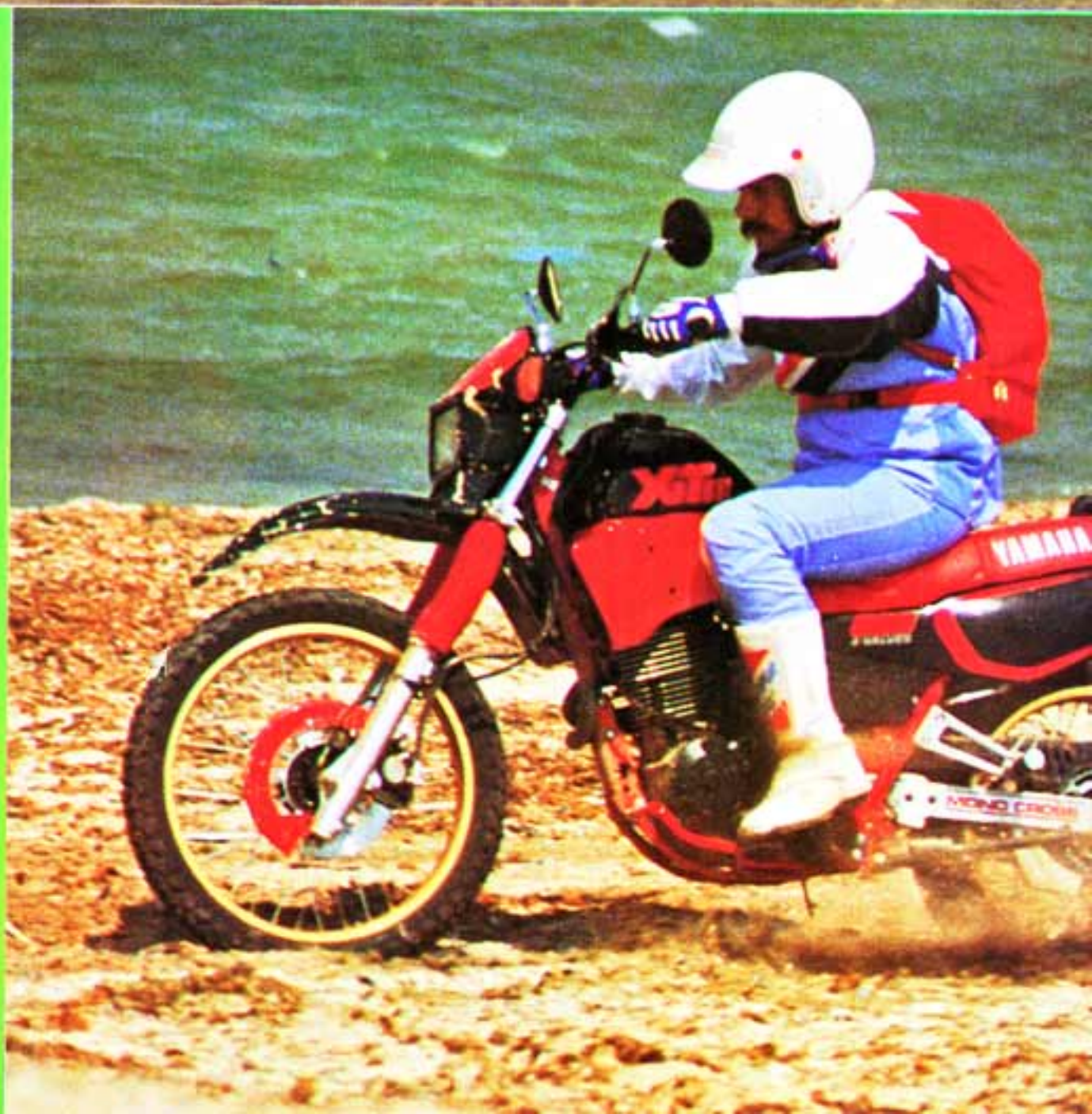


certes un démarreur électrique, mais qui nécessite tout un rituel : il faut décompresser un coup, puis lâcher le décompresseur pour débrayer avant d'appuyer sur le bouton du démarreur. Quant à trouver le starter lorsqu'on est assis, c'est un véritable tour de force. Mais bien sûr c'est tout de même mieux qu'un simple démarrage au kick.

EMBAYAGE

BMW R 100 GS	★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★ ★

Si l'on excepte l'embrayage très doux à la commande, mais peu progressif à l'utilisation (monodisque à sec) de la BMW, et à un degré moindre les embrayages des deux Yamaha peu agréables au toucher et qui faiblissent assez rapidement en usage intensif, il est bien difficile d'établir un distinguo entre tous les organes des motos qui restent. Les constructeurs savent pratiquement tous faire des embrayages qui ne souffrent aucune critique.





BOITE

BMW R 100 GS	★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

On a parfois des surprises là où on ne pensait pas en avoir. Est-ce en raison d'une insuffisance de rodage ou d'une réalisation bien différente, en tout cas chez Honda les deux boîtes de la Transalp et de l'Africa-Twin sont irréprochables tant pour leur étagement bien adapté à chaque moteur que pour la qualité de leur sélection, alors que sur la Dominator la sélection est un poil plus ferme et oblige à bien surveiller le verrouillage de chaque rapport. C'est un peu le même problème qu'on rencontre sur les deux Yamaha, avec une sélection un poil ferme, parfois un verrouillage peu précis, essentiellement pour passer de deuxième en troisième où on loupe parfois le rapport supérieur en emploi rapide. Il convient de prendre l'habitude de bien décomposer le mouvement.

La BMW est encore un peu derrière avec une boîte assez lente. Si on décompose tout va bien et les rapports passent normalement, si on adopte un rythme rapide la boîte avoue vite ses limites et devient peu précise.

Toutes les autres motos ont des boîtes au-dessus de tout soupçon, nettes, précises, avec de bons étagements bien calculés. Quant aux transmissions secondaires que je profite d'intégrer ici, elles sont toutes sérieusement conçues, bien guidées et ne provoquent aucun à-coup. Une mention spéciale à





	QUALITES	DEFAUTS
BMW R 100 GS	Performances Paralever Confort/Duo	Prix Présentation Usage T.T.
HONDA TRANSALP	Moteur Confort Comportement routier	Maniabilité en T.T. Suspensions en T.T. Prix
HONDA DOMINATOR	Tenue de route Facilité Caractère fun	Prix Duo Manque d'allonge
HONDA AFRICA-TWIN	Présentation Polyvalence Tout-terrain	Rétroviseurs Prix Consommation
KAWASAKI KLR 650	Polyvalence Couple Efficacité	Présentation Bruit-Vibrations Pilonnement à bas régime
SUZUKI DR 600	Prix Maniabilité Tout-terrain	Démarrage Duo Rétroviseurs
SUZUKI DR 750	Confort Stabilité Transmissions	Esthétique Moteur sans caractère Consommation
YAMAHA XT 600	Tout-terrain Maniabilité Consommation	Démarrage Flou de direction Freinage
YAMAHA 600 TENERE	Esthétique Consommation Commandes	Flou de direction Encombrement réservoir Freinage

la transmission de la BMW à arbre et cardan qui, grâce à la nouvelle cinématique de la suspension arrière Paralever, se montre, en douceur, à l'égal des transmissions par chaîne. C'est un résultat remarquable obtenu par BMW, et même en tout-terrain on ne pourra jamais mettre en défaut cette transmission secondaire qui jouit en outre d'un avantage exclusif : sa grande facilité d'entretien !

BAS REGIMES

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Une moto émerge littéralement pour son utilisation dans les bas régimes : la BMW. Elle doit cela à deux raisons, son moteur bicylindre d'une part et surtout sa cylindrée la plus élevée du lot, et de très loin. De la sorte le moteur fournit un couple très important, et à l'usage cela se manifeste par une grande facilité à tourner très bas, à enrouler, et surtout à offrir des reprises très énergiques, très vives. Tant en agrément qu'en efficacité réelle, la BMW distance toutes ses concurrentes. Derrière, on retrouve un paquet de motos de conceptions très différentes puisqu'il y a les deux V-twins Honda, aussi bien que la Dominator, la Kawasaki ou la DR 750. Certes en onctuosité les deux V-twins sont supérieurs aux monos, mais les performances de reprises sont assez proches entre toutes ces motos, étant entendu que les monos ont tous des caractères différents. La Dominator par exemple est assez douce en bas et réalise à ce titre une réelle performance pour un mono par son élasticité et sa plage d'utilisation importante en bas. La KLR 650 au contraire pilonne et martèle assez fortement, avec le risque de caler sur un coup de piston si l'on insiste pour la faire évoluer sur un trop petit filet de gaz, et la Big DR s'avère décevante en impressions, bien que les performances soient présentes et situées à peu près dans la même zone. Alors égalité pour ces cinq motos, mais en expliquant les différences de comportement. Enfin les trois motos de plus petite cylindrée sont encore un cran derrière, avec des reprises les moins efficaces en temps lors des chronos, et avec une sensation de molesse en comparaison, tout particulièrement avec les deux Yamaha. Car en ce qui concerne la DR 600 on n'a pas une telle impression (sans doute à cause d'un étalement différent de la courbe de puissance) mais les chronos montrent que le résultat global est fort proche et tout à fait similaire.

HAUTS REGIMES

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★

Encore une fois la cylindrée «parle». La BMW a un moteur puissant qui permet de rouler à une vitesse très supérieure à celle des autres trails. C'est bien plus proche d'une moto de route standard à ce sujet, et même en accélérations la BMW n'a pas de concurrente à sa taille. Pourtant son moteur n'est pas du genre à inciter à rouler dans les tours, et c'est un peu le paradoxe. Nous y reviendrons dans le chapitre suivant concernant l'agrément. Mais une chose est sûre, la BMW dépose toutes ses

copines sur l'autoroute, ou sur une piste d'enfer bien damée.

Bien sûr, juste derrière, on va retrouver les deux V-twins. Les cousines germaniques que sont la Transalp et l'Africa-Twin, bien que d'un esprit différent, bien que traitées la première dans un esprit plus routier et la seconde plus tout-terrain, et bien qu'elles aient des cylindrées légèrement différentes, se montrent toutefois quasiment égales en performances. En effet l'écart de puissance est très faible (2 chevaux de plus pour l'Africa-Twin) et contrebalancé par un écart de poids important : l'Africa-Twin pèse 22 kilos de plus que la Transalp à sec, et si l'on fait les pleins l'écart se creuse encore plus. Voilà qui explique donc des performances très similaires pour ces deux motos, la seule différence étant que le moteur de l'Africa-Twin tourne moins vite à fond de cinquième que celui de la Transalp. Viennent ensuite un bon paquet de gros monos. Les 650 et 750, bien sûr, mais aussi la vaillante DR 600, qui n'est pas si à la traîne que cela.

Enfin les deux Yamaha parviennent à une vitesse de pointe à peine inférieure, mais elles sont surtout dépassées par les accélérations inférieures et par le manque de potentiel des mécaniques utilisées dans les hauts régimes. On a l'impression que c'est nettement plus creux que les machines concurrentes.

AGREMENT MOTEUR

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Les deux moteurs bicylindres en V se montrent d'un agrément remarquable à la fois par leur potentiel dans les bas régimes comme dans les régimes élevés, par leur douceur, leur onctuosité, par l'élasticité qui permet de reprendre très bas sur un rapport de boîte assez haut et de tirer ensuite l'accélération jusqu'à la limite de la zone rouge et même un peu plus. Ajoutez à cela que la Transalp aussi bien que l'Africa-Twin ont des embrayages et des boîtes de vitesses très agréables, que leur démarrage est toujours instantané, qu'il y a très peu de vibrations, surtout sur la Transalp. Bref

c'est remarquablement agréable.

La BMW, avec pourtant des performances meilleures dans l'absolu présente un poil moins d'agrément du côté de la mécanique : son moteur est moins doux tout en bas, il est même assez peu élastique en comparaison et se met à vibrer amplement, voire à cogner un peu si on fait trop descendre le régime. Et même si la moto va plus vite que les deux Honda, le moteur, lui, est moins agréable dans les tours. Mais surtout il n'est pas aussi bien secondé par les transmissions (du moins l'embrayage et la boîte, car la transmission finale est exceptionnelle).

Au même niveau que la R 100 GS, mais pour des raisons totalement différentes, nous mettrons aussi les moteurs de la 650 Dominator, de la Kawasaki et de la Suzuki DR 600.

Pour la Dominator et la KLR 650 nous trouvons d'une part des performances extrêmement semblables et un côté très amusant à l'usage. Une différence très nette toutefois entre ces deux moteurs : la Dominator est très douce et onctueuse tout en bas où la KLR au contraire vibre et martèle à faire souffrir le cœur d'un amoureux de mécanique, et à haut régime au contraire la KLR paraît à l'emploi avoir plus d'allonge. Ça ne reste qu'une impression non confirmée par les chronos, mais en agrément on est bien dans le domaine de la subjectivité la plus complète. Quant au moteur de la DR 600, même s'il est légèrement inférieur en performances, il est d'un emploi particulièrement plaisant par ses innombrables possibilités, et par l'impression de facilité qu'il donne tant sur la route qu'en tout-terrain où il permet à peu près toutes les audaces.

Nous avons hésité ensuite pour savoir s'il fallait mettre la DR 750 en retrait ou non. En ne considérant que les performances, il est évident qu'il aurait dû, au contraire, être devant. Mais l'agrément, c'est ce qu'on ressent lorsqu'on utilise, et sur ce point tous les essayeurs sont d'accord : on ne ressent pas grand chose. Le moteur paraît même assez fade. L'impression de cylindrée importante est même gommée : on n'a ni reprise exceptionnelle, ni vitesse supérieure au reste, ni accélérations à user le gommard arrière. Bref on reste un peu sur sa faim. Avec les deux moteurs Yamaha, mise à part la facilité du démarreur de la Ténéré, on a le même sentiment. Les performances à bas comme à haut régime sont assez nettement inférieures aux autres et à l'usage on le sent bien. C'est creux, et on ne trouve jamais le côté enjoué et vif de la DR 600 par exemple, pour rester dans la même cylindrée.



CONSOMMATION

BMW R 100 GS	★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★ ★

Journée de folie, en tout-terrain on a atteint des sommets vertigineux, avec quasiment 10 litres aux cent pour plusieurs motos. Inversement en roulant à l'économie on peut tomber en-dessous de 5 litres. Mais pour un utilisateur qui roule sans se soucier de ce qu'il met dans son réservoir sans toutefois être au rythme maxi, les consommations moyennes que nous publions (voir encadré des performances) sont assez représentatives de ce qu'il devait lui aussi obtenir. Un bon point donc pour la

sobriété des monos de 600 (DR, XT, Ténéré). Les deux Honda Transalp et Dominator font montre ensuite d'une sobriété très correcte, surpassant en cela la BMW et la Kawasaki, alors que l'Africa-Twin est victime de l'accroissement de cylindrée et de poids par rapport à la Transalp, même défaut que pour la 750 Big DR ! Parallèlement aux consommations, on peut dire un mot sur les contenances des réservoirs. La palme est remportée par la Big DR, avec un réservoir impressionnant, mais contenant effectivement près de 30 litres alors que l'autre réservoir très impressionnant, celui de la Ténéré, ne contient que 23 litres, c'est-à-dire la même chose que la KLR 650. Entre ces motos viennent donc s'interposer de façon pourtant discrète la BMW (26 litres) et l'Africa-Twin (25 litres). Une performance est signée par la 600 DR : 21 litres pour un réservoir très compact et très bien dessiné. On tombe ensuite au-dessous de la barrière des 20 litres : 18 pour la Transalp et 13 seulement pour la Dominator et la XT 600 !

BILAN MOTEUR

BMW R 100 GS	27	★
HONDA Transalp	32	★
HONDA Dominator	29	★
HONDA Africa-Twin	30	★
KAWASAKI KLR 650	29	★
SUZUKI DR 600	27	★
SUZUKI DR 750	25	★
YAMAHA XT 600	23	★
YAMAHA 600 Ténéré	26	★

agréement

PRESENTATION

BMW R 100 GS	★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

Ce n'est pas vraiment du dynamique, mais c'est un argument qui compte au moment du choix : le look, la gueule, la frime, la finition aussi, bref la présentation générale de la moto que l'on convoite. Deux machines sortent du lot avec une conception partiellement très proche, mais avec une présentation fondamentalement différente : la Transalp et l'Africa-Twin. La première est la plus BCBG de lot, la plus classe, la plus tourisme des trails. La seconde est une véritable NXR-réplica, une moto à la gueule bestiale, ultra sportive, une vraie moto de rallye africain. Honda montre à ce propos la maîtrise de ses stylistes qui savent jouer sur tous les tableaux.

Nous mettrons ensuite trois motos à égalité avec quatre étoiles : la Dominator dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle ne manque pas de se faire remarquer ; la DR 600 qui est une moto où l'on devine une esthétique très sobre mais parfaitement adaptée au tout-terrain ; la Ténéré enfin qui

ne manque pas d'allure et semble elle aussi sortie tout droit d'un rallye africain.

Avec trois étoiles seulement, la XT 600 est une moto également sobre mais à notre avis un peu moins élégante que la DR 600.

Enfin le reste est à la traîne, soit qu'il s'agisse de la KLR 650 lourde d'aspect, pataude, peu élégante, soit qu'il s'agisse de la 750 Big DR qui constitue peut-être un exercice de style mais qui n'a convaincu personne dans le staff des essayeurs.

Enfin la BMW est la plus décevante. Elle n'a fait aucun effort de modernisme. Sa ligne paraît dater d'au moins dix ans ce qui est paradoxal pour une moto toute récente, et sa finition est parfois surprenante : par exemple, le radiateur d'huile rajouté sur les pare-cylindres paraît avoir été mis en place par des apprentis mécaniciens qui l'avaient découvert par hasard dans une casse automobile !

PRIX

BMW R 100 GS	0
HONDA Transalp	★
HONDA Dominator	★ ★
HONDA Africa-Twin	0
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

La bonne, la très bonne, la remarquable affaire,

LES ELUES

Neuf motos, ça fait beaucoup... surtout quand il faut les réunir toutes en même temps. Les importateurs n'ont pas toujours les motos disponibles au moment où on le souhaiterait. Heureusement qu'il y a, dans ce cas, des concessionnaires — ou des copains — fort compréhensifs pour venir nous dépanner. Nous remercions donc tous ceux qui ont permis à Moto-flash de réaliser ce méga-comparatif des motos les plus vendues en France, puisque les trails bénéficient toujours de l'attrance de la clientèle. La BMW R 100 GS a été prêtée par le concessionnaire Europ Moto à Marseille, premier concessionnaire BMW de France. Cela explique la présence d'un carénage et d'un garde-boue spéciaux (voir encadré). Les trois Honda (600 Transalp, 650 Dominator et 650 Africa-Twin) ainsi que la Kawasaki 650 KLR ont été confiées par les importateurs. La Suzuki DR 600 est celle d'un ami, Laurent Murris qui a bien voulu se joindre à nous pour la circonstance. La DR 750 Désert Express (ou Big DR) est celle du concessionnaire Marseille Moto Service (Maurice Sussan). Enfin les deux Yamaha (XT 600 et 600 Ténéré), viennent de chez Gilbert Gouirand, concessionnaire Yamaha à Marseille. A tous nous renouvelons l'expression de notre gratitude pour nous avoir permis de réaliser ce nouveau comparatif du siècle !

c'est la DR 600 S. Une 600 guère plus chère que certaines 125 du marché ! Incroyable mais vrai. La XT 600 ensuite est encore une moto très abordable financièrement. Normal, direz-vous, ce sont les plus petites et les plus simples. Mais au bilan global vous verrez aussi qu'il peut y avoir la surprise. Et tout ça pour bien moins de 26000 francs !

On arrive ensuite aux alentours des trois briques (un peu plus ou un peu moins) avec la KLR 650, la DR 750 et la Ténéré. C'est encore bien.

La Dominator commence à paraître chère. Disons qu'elle n'est pas donnée.

Enfin la Transalp oblige à se sacrifier un peu plus. Et je ne donne même pas une seule petite étoile à l'Africa-Twin et surtout à la BMW qui coûtent plus cher que certaines 750 sport ! Dur, Dur !

POSITION

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Globalement ce n'est pas mal du tout et on a des positions certes différentes mais naturelles et ergonomiques aussi bien sur la BMW, la Transalp et l'Africa-Twin, donc les «grosses» que sur la KLR ou la DR 600.

Je dirai ensuite que la Dominator c'est un peu trop typé cross, avec une assise très en avant, guidon bas et près du corps. Guère mieux sur la DR 750 ou la XT 600. Je précise en passant que la Dominator est de loin la plus basse de toutes, dans les faits.

La Ténéré enfin est gênante en position par la forme de son réservoir. Elle est en outre très haute (ainsi que l'Africa-Twin).

COMMANDES

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★ ★

Pas de gros vice dans les commandes, c'est même plutôt remarquable dans l'ensemble et nivelé par le haut.

Je ferai deux légères exceptions : la BMW pour ses commodos inhabituels et pour son sélecteur, et la KLR 650 pour des leviers de frein et d'embrayage qui ne sont pas très agréables... Mais c'est juste histoire de contester un peu !

NUISANCES

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Oh, ne vous méprenez pas. Les nuisances de ces motos n'ont rien de grave ou de menaçant pour l'écologie ! Mais pour l'agrément d'utilisation, je vais tenir compte ici des vibrations plus ou moins sensibles, plus ou moins pernicieuses ; du bruit d'échappement ou des bruits mécaniques ; de la visibilité qu'on conserve dans les rétroviseurs par exemple.

Une moto sort du rang : la Transalp. Aucune espèce de vibration, des rétroviseurs qui restent toujours clairs, un échappement à la sonorité très feutrée, des bruits mécaniques pratiquement inexistantes.

La BMW et l'Africa-Twin ont déjà quelques vibrations supplémentaires qui se ressentent à la conduite, qui affectent les rétroviseurs et elles sont plus bruyantes, la moto allemande essentiellement par des claquements de distribution, l'Africa-Twin pour le niveau sonore de ses échappements. La 750 DR est du même type : très peu de vibrations, des bruits mécaniques quasiment nuls, et une sonorité d'échappement très feutrée.

Viennent ensuite tous les autres monos qui vibrent au point que les rétroviseurs sont en permanence brouillés, se dévissent, et que les bruits mécaniques sont en général plus forts.

La KLR est même en queue du peloton des monos pour ses vibrations encore plus importantes, surtout lorsqu'on évolue dans les bas régimes.

CONFORT

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

C'est essentiellement sur la route qu'on a jugé le confort des motos et non en tout-terrain. Dans l'ensemble ce n'est pas mal du tout. Au contraire c'est plutôt bien. C'est même très bien sur la Transalp, l'Africa-Twin et la Big DR où l'on est bien assis, où les suspensions filtrent bien les secousses de la route, où l'on est protégé par un carénage et où il y a un minimum de nuisances.

Le confort reste très bon sur la R 100 GS où l'on est

toutefois moins protégé du vent (du moins sur la moto d'origine qui n'a pas le carénage «Europ Moto»). Il est très bon sur la Dominator, sur la KLR et la 600 Ténéré.

Il est plus limité sur la XT où l'on est plus vite fatigué par la pression d'air particulièrement élevée si l'on veut tenir le rythme.

DUO

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★

SUZUKI DR 600	★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Là encore une moto se met en évidence. Cette fois il s'agit de la BMW, la seule qui offre une selle vraiment accueillante et très spacieuse, où le passager est bien installé.

Ce même passager ne sera pas trop mal à son aise sur la Transalp, l'Africa-Twin ou la DR 750, encore que la place et le rembourrage soient inférieurs.

Enfin les Dominator, KLR 650, DR 600 et les deux Yamaha sont bien derrière avec leurs selles trop courtes et peu agréables en duo.

BILAN AGREMENT

BMW R 100 GS	23	★
HONDA Transalp	30	★
HONDA Dominator	25	★
HONDA Africa-Twin	28	★
KAWASAKI KLR 650	23	★
SUZUKI DR 600	29	★
SUZUKI DR 750	27	★
YAMAHA XT 600	25	★
YAMAHA 600 Ténéré	25	★

route

STABILITE

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Généralement la stabilité à haute vitesse sur la route n'est pas la qualité forte des trails. Et ceci aussi bien sur autoroute en ligne droite que dans les courbes rapides. Cela peut s'expliquer de différentes raisons, soit par le maître-couple important que présente un pilote qui se tient très droit sur la selle, avec les bras assez écartés et souvent en outre équipé d'une tenue qui flotte plus ou moins. C'est une première explication. Il y en a une autre qui concerne à la fois la géométrie de direction, le faible empattement, la relative souplesse des suspensions et la hauteur de la moto.

Toujours est-il qu'on retrouve ce phénomène bien connu d'instabilité chronique à vitesse élevée sur les deux Yamaha. Rien de dangereux toutefois, il convient simplement de s'habituer à visser la poignée et à s'accommoder des louvolements. Disons toutefois à la décharge de ces monos que les réactions cessent à une vitesse de l'ordre de 120/130 km/h, et ce n'est qu'en allant chercher les ultimes performances que cela va se manifester. Or les monos, il faut le dire et le répéter, ne sont pas conçus pour rouler en palier au régime maxi, même si justement cette année la Ténéré a été modifiée sur le plan moteur de façon à pouvoir supporter des vitesses plus élevées.

On trouve encore des louvolements sur la Dominator, la KLR 650 et la DR 600, donc les autres monos traditionnels, ainsi que sur l'Africa-Twin. Et là, si l'on considère l'empattement, la protection qui supprime de l'appui sur le buste du pilote, cela peut apparaître comme une surprise. Pourtant il faut se rendre à l'évidence, l'Africa-Twin est loin de disposer de la stabilité de la Transalp à vitesse élevée.

Enfin les motos les plus stables sont les plus «touristiques» dans leur conception : la R 100 GS, la Transalp et... la DR 750 qui est remarquable de ce point de vue, quelles que soient les conditions de revêtement routier.

MANIABILITE

BMW R 100 GS	★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

Certes sur la route dès qu'on aborde des routes sinueuses on parvient très vite à se faire au caractère de chaque moto et à rouler assez efficacement. Du coup la maniabilité apparaîtra toujours suffisante et il est difficile de juger sec. Pour cette raison nous avons établi un parcours semé d'embûches (tout simplement des cônes) et trois pilotes se sont succédé au guidon de toutes les motos pour déterminer de façon assez objective leurs différences de maniabilité. Le résultat peut parfois paraître sévère, mais il constitue un excellent guide pour ceux qui ont à choisir en fonction de certains types de routes qu'ils doivent

aborder fréquemment. Notez aussi qu'il n'y a pas tellement de surprise dans ce classement. Comme on pouvait s'y attendre les motos les plus légères et les plus courtes sont avantagées, et il ne faut donc pas s'étonner de trouver à la tête du classement la 650 Dominator, la 650 KLR, la DR 600 et la XT 600.

La KLR est peut-être un poil moins maniable dans l'absolu que les trois autres «petites» motos, sans doute à cause de son gros réservoir, mais la différence n'est pas si élevée et nous l'avons donc incorporée au groupe de tête en mettant simplement cette petite réserve. En revanche la différence commence à être importante avec la Transalp. Normal elle est plus volumineuse, plus lourde, plus longue. Et pourtant, peut-être en raison d'un centre de gravité assez bas, elle parvient à surpasser les autres motos où l'on trouve d'abord la 600 Ténéré bien plus courte et un poil plus légère (mais moins équilibrée lorsque le réservoir est plein), puis encore derrière, l'Africa-Twin plus lourde, plus encombrante encore (c'est donc normal et on pouvait s'y attendre), et la DR 750 qui, elle aussi, est longue, volumineuse, encombrante et lourde en haut avec ses immenses réservoirs.

La BMW enfin ferme la marche et se montre encore moins maniable que les autres dans ces enchaînements très serrés.

TENUE DE ROUTE

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

C'est vrai que la tenue de route est assez tributaire de la stabilité. Disons qu'une moto instable aura des difficultés à bien tenir la route. Mais d'autres critères ont ici aussi leur importance, comme l'équipement pneumatique, la motricité, la garde au sol et une bonne géométrie ainsi que des suspensions correctement amorties.

Sur la route, dans les grandes enfilades rapides ou même les parties sinueuses un peu plus étriquées menées tambour battant (et vous pouvez faire confiance à Patrick Orioli pour donner le rythme, il s'y connaît), quatre motos se mettent assez bien en évidence.

La BMW d'abord qui est excellente, très stable, qui procure une bonne garde au sol et qui, grâce à sa nouvelle suspension arrière Prolever, se moque totalement des changements d'accélération, à la différence des anciennes BMW qui y étaient fort sensibles.

La Transalp, ce n'est pas une surprise, est également dotée d'une excellente tenue de route et tient la dragée haute à la R 100 GS. Mais il faut encore ajouter à ça la Dominator et la Big DR. Deux motos qu'on croirait a priori plus destinées au tout-terrain. Pour la Big DR, quand on considère les dimensions, la conception générale, on s'aperçoit qu'en fait cette moto est un trail essentiellement à vocation routière et là il excelle. Pour la Dominator c'est plus subtil. Honda a réussi un pari audacieux puisque, nous le verrons plus loin, cette machine excelle également en tout-terrain, à la différence des trois précédemment citées. Alors ? Eh bien la Dominator est une moto de concept totalement nouveau qu'on peut placer sans hésiter dans la catégorie des fun-bikes, ces motos extrêmement polyvalentes, bonnes à tout faire avec brio, avec élégance et avec un maximum de plaisir.

L'Africa-Twin, la KLR et la DR 600 sont déjà un cran derrière. L'Africa-Twin par exemple n'est pas aussi précise et semble un peu glisser sur ses pneus. Sur l'angle il faudra être plus circonspect. Quant à la KLR et la DR 600 on ne peut que répéter ce qu'on

avait déjà dit l'an dernier : elles ont des directions plus légères et perdent un peu de précision lorsqu'on les «bouscule», mais elles ont par ailleurs tellement de réserve qu'on peut justement les brusquer sans arrière pensée, elles ont tout de même beaucoup de réserves.

Enfin les deux Yamaha, une nouvelle fois confirment ce qu'on avait déjà senti l'an dernier : elles sont assez floues, manquent de précision dans les trajectoires, cela étant dû à des fourches qui manquent un peu de rigidité et sûrement aussi à une géométrie qui entraîne des louvoiements toujours très sensibles dans les appuis, dans les changements de cap un peu vifs ou bien dans les freinages à l'entrée des courbes où l'on a l'impression que les motos se tordent un peu. Rien de dangereux ! Mais c'est en dessous du reste.

FREINS

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Avec des équipements pourtant assez différents, trois motos planent au-dessus du lot, et pourtant ce sont les plus lourdes !

La R 100 GS, la Transalp et l'Africa-Twin. Seule l'Africa-Twin, dans ce groupe, a un disque à l'arrière, et c'est vrai que son frein arrière est le meilleur. Mais dans l'ensemble ces trois motos, sur la route, ont un freinage au-dessus de tout soupçon. La Transalp en particulier a un frein avant au toucher remarquable qui fait oublier son tambour de petit diamètre pas très puissant et pas très progressif.

Les monos, derrière, sont en retrait, avec des équipements moins performants malgré les poids inférieurs des motos.

La KLR par exemple a un excellent freinage à froid mais ses freins ont une nette tendance au fading et perdent rapidement beaucoup d'efficacité lorsqu'on les utilise intensément (rappelons que nous jugeons ici le freinage sur la route et non en tout-terrain), la Dominator a un équipement qui nous était apparu extrêmement performant lors du premier essai de cette moto et qui nous a un peu déçus ici (début d'usure précoce ?). Pour le reste on a l'habitude du freinage pas très convaincant de la DR 600 (c'est correct sans plus). Et la DR 750 est globalement de la même veine, avec un disque avant qui est certes puissant à froid, à

condition d'appliquer un effort important sur le levier un peu dur de commande. Ça manque de grip. Enfin sur les deux Yamaha c'est encore un cran plus bas par une faiblesse de la puissance de freinage, mais au moins autant aussi par le comportement de la partie-cycle qui a tendance à se trouver rapidement mise en défaut et à se tordre. En particulier la fourche des deux Yamaha est trop flexible et se vrille un peu.

VILLE

BMW R 100 GS	★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★

Au vu de ce qui se passe généralement, on peut affirmer que beaucoup de trails ne sortiront que rarement de la ville ! Bon nombre d'acheteurs de ces motos n'en font qu'une utilisation fonctionnelle pendant la semaine pour leur travail et choisissent le trail pour sa mobilité, sa faculté à s'insérer à la circulation et à s'extirper avec brio des embouteillages. Pourquoi pas une 125 ou un scooter, allez-vous demander ? Parce que le trail a une image plus valorisante ! L'usage urbain est donc essentiel pour ces engins.

Bien évidemment les machines les plus petites et les plus maniables sont avantagées. Donc les monos sont sensiblement plus à l'aise. Pas tous pourtant ! Nous allons voir pourquoi !

La Dominator est la plus à l'aise dans l'absolu. En effet même pour des pilotes de petite taille, grâce à sa selle basse, elle ne pose aucun problème à l'arrêt. À vrai dire la KLR 650 est quasiment au même niveau. Deux motos exceptionnelles en ville. La DR 600 et la XT 600, à l'usage — donc en action — sont exactement du même acabit. Mais elles n'ont pas de démarreur électrique, ce qui justifie naturellement un petit retard.

Enfin toutes les autres sont soit plus lourdes, soit plus longues, soit moins bien équilibrées (je pense à la Ténéré handicapée par sa hauteur de selle et par l'importance de son réservoir) et donc un peu moins à l'aise. Mais ce sont néanmoins des motos qui se montrent à leur avantage en circulation urbaine, ne serait-ce que par leur rayon de braquage, la facilité qu'on a à les contrôler, et leur faculté à rouler partout grâce à leurs roues qui se moquent des trottoirs... Elles sont donc toutes nettement devant la plus légère ou la plus maniable des 750 sport ou des 1000/1200 sport ou GT !

BILAN ROUTE

BMW R 100 GS	20	★
HONDA Transalp	22	★
HONDA Dominator	23	★
HONDA Africa-Twin	19	★
KAWASAKI KLR 650	22	★
SUZUKI DR 600	21	★
SUZUKI DR 750	20	★
YAMAHA XT 600	18	★
YAMAHA 600 Ténéré	16	★

tout-terrain

SUSPENSIONS

BMW R 100 GS	*
HONDA Transalp	*
HONDA Dominator	* * * *
HONDA Africa-Twin	* * * * *
KAWASAKI KLR 650	* * * * *
SUZUKI DR 600	* * * * *
SUZUKI DR 750	* * * * *
YAMAHA XT 600	* * *
YAMAHA 600 Ténéré	* * *

On attaque le tout-terrain avec les suspensions. Bien sûr pour les juger, on ne se contente pas de la route (même d'une route particulièrement dégradée) et on va les mettre à l'épreuve sur les pistes, sur les chemins et même dans des sauts.

Deux motos montrent une excellente qualité de suspensions en tout-terrain, avec un débattement bien adapté au comportement global des motos, avec une excellente rigidité de la fourche, avec un très bon amortissement, et avec un excellent accord entre elles qui favorise la rigidité de la moto et sa tenue même lorsqu'elle est fortement chahutée par le relief de la piste. Bref l'Africa-Twin et la DR 600 sont au-dessus du lot.

Très bon résultat d'ensemble encore pour la Dominator, la KLR 650 et la DR 750. On a là des motos peut-être moins performantes, mais pourtant très bien équipées. Ça reste de très haut niveau.

Les deux Yamaha ensuite ont déjà un équipement plus moyen, en particulier à l'avant avec des fourches un peu moins rigides et un accord plus moyen. Mais c'est toutefois amplement suffisant pour faire ce qu'on fait avec un trail, et on ne se trouvera pas dans des situations critiques à cause des suspensions, même si c'est moins agréable à l'emploi.

Enfin, loin derrière, la BMW et la Transalp ont des suspensions... de motos de route. Ce n'est pas l'importance des débattements qui est fondamentalement en cause pour ces deux motos, c'est plutôt le rapport entre la flexibilité et l'amortissement. Cela explique totalement pourquoi elles sont si stables sur la route. Mais il faut se rendre à l'évidence, elles ne sont pas faites pour les sentiers ou les pistes... du moins si l'on y roule à l'attaque. Elle permettront toutefois l'évasion, et selon la conception qu'on se fait du trail, cela peut suffire parfois.

FREINAGE

BMW R 100 GS	* * *
HONDA Transalp	* * * *
HONDA Dominator	* * * * *
HONDA Africa-Twin	* * * * *
KAWASAKI KLR 650	* * * * *
SUZUKI DR 600	* * * * *
SUZUKI DR 750	* * * * *
YAMAHA XT 600	* * *
YAMAHA 600 Ténéré	* * *

Quoi ? Deux fois le freinage dans un même essai, et avec des résultats différents ? L'ensemble des

essayers, en effet a estimé que le freinage en tout-terrain pouvait être très différent du freinage sur la route... surtout par des utilisateurs de trail qui ne sont pas des spécialistes de passage des difficultés et qui peuvent être amenés à freiner plus souvent que de raison pour s'arrêter — en urgence cela va de soi — devant un obstacle qui paraît très difficile. L'avantage est alors donné, pour le tout-terrain, aux freins qui sont les plus progressifs, les plus dosables, qui ne risquent pas, dans l'affolement, de vous bloquer la roue avant avec les conséquences néfastes que cela peut avoir. La Dominator, l'Africa-Twin et la DR 600 ont été jugées sur ces points plus agréables que les autres, plus faciles à doser, plus aptes à ne pas vous prendre en traître, tout en conservant une bonne puissance d'arrêt. Mais surtout, bon dosage.

Derrière on trouve des motos dont les freins sont peut être plus délicats à doser : la Transalp par exemple dont le tambour arrière bloque trop facilement (manque de progressivité) surtout sur la terre où les pneus sont moyens en adhérence. On trouve encore la KLR 650 et la DR 750 dont les pneus ne permettent pas de passer l'effort de freinage sans perdre leur adhérence.

Un peu plus loin encore, la BMW et les deux Yamaha ; la première à cause de l'effort important à fournir sur les commandes — essentiellement sur le levier avant — avec sa conséquence inévitable de manque de progressivité par la difficulté de dosage, et à cause du tambour arrière également peu progressif ; les deux Yamaha à cause d'un équipement plus médiocre et surtout du manque de stabilité des motos lorsqu'on fait des freinages assez forts à vitesse élevée sur la piste : comme sur

FICHES TECHNIQUES

	BMW R 100 GS	HONDA TRANSALP 600 V	HONDA NX 650 DOMINATOR	HONDA 650 AFRICA-TWIN
Moteur/Refroidissement	bicyl. à plat - 4 T./par air	bicyl. en V à 52° - 4 T./liquide	mono - 4 T./par air	bicyl. en V à 52° - 4 T./liquide
Distribution par cylindre	culbutée - 2 soupapes	1 ACT - 3 soupapes	1 ACT - 4 soupapes RFVC	1 ACT - 3 soupapes
Cylindrée	980 cm ³	583,1 cm ³	644 cm ³	647 cm ³
A x C	94 x 70,6 mm	75 x 55 mm	100 x 82 mm	79 x 66 mm
Compression	8,5	9,2	8,3	9,4
Allumage	électronique transistorisé	double électronique CDI	électronique CDI	électronique CDI double
Carburateur	2 Bing 40 mm	2 Keihin 34 mm à dépression	Keihin 40 mm à dépression	2 Keihin 34 mm à dépression
Batterie	12 V 25 Ah	12 V 12 Ah	12 V 8 Ah	12 V 12 Ah
Démarrage	électrique	électrique	électrique + kick	électrique
Puissance maxi	60 ch. à 6500 t/mn	55 ch. à 8000 t/mn	46 ch. à 6000 t/mn	57 ch. à 8000 t/mn
Régime maxi	7500 t/mn	8800 t/mn	7000 t/mn	8800 t/mn
Couple maxi	7,6 mkg à 3750 t/mn	5,5 mkg à 6000 t/mn	5,8 mkg à 5000 t/mn	5,8 mkg à 6000 t/mn
Embrayage	monodisque à sec	multidisque/huile	multidisque/huile	multidisque/huile
Boîte	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports
1	4,400 - 34,1 %	2,571 - 37,4 %	2,666 - 31,5 %	2,769 - 34,8 %
2	2,860 - 52,4 %	1,777 - 54,1 %	1,647 - 51,0 %	1,882 - 51,2 %
3	2,070 - 72,5 %	1,381 - 69,6 %	1,250 - 67,2 %	1,450 - 66,6 %
4	1,670 - 89,8 %	1,125 - 85,4 %	1,000 - 84,2 %	1,173 - 82,3 %
5	1,500 - 100,0 %	0,961 - 100,0 %	0,840 - 100,0 %	0,965 - 100,0 %
Transmission secondaire	par arbre et cardan	par chaîne	par chaîne	par chaîne
Cadre	acier - double berceau	acier - simple berceau dédoublé	acier - simple berceau dédoublé	acier - simple berceau dédoublé
Angle col direction/Chasse	n.c./101 mm	28°/108 mm	28°/109 mm	28°/113 mm
Suspension avant	télescopique diam. 40 mm	télescopique à air diam. 41 mm	télescopique diam. 41 mm	télescopique diam. 43 mm
Débattement avant	225 mm	200 mm	220 mm	230 mm
Suspension arrière	BMW Paralever	Pro-Link réglable	Delta Pro-Link réglable	Pro-Link
Débattement arrière	180 mm	190 mm	195 mm	210 mm
Pneu avant	90/90-21 tubeless	90/90-21	90/90-21	90/90-21
Pneu arrière	130/80-17 tubeless	130/90-17	120/90-17	130/90-17
Frein avant	1 disque 285 mm	1 disque 276 mm	1 disque 256 mm	1 disque 296 mm
Frein arrière	tambour 200 mm	tambour 130 mm	1 disque 220 mm	1 disque 240 mm
Longueur/largeur	2290/1000 mm	2280/865 mm	2190/890 mm	2310/900 mm
Empattement/garde au sol	1513/170 mm	1530/225 mm	1435/265 mm	1555/255 mm
Hauteur de selle	850 mm	850 mm	865 mm	890 mm
Réservoir	26 litres	18 litres	13 litres	25 litres
Poids à sec	187 kg	175 kg	152 kg	193 kg
Prix	47900 F.	37355 F.	33255 F.	42610 F.
Importateur	BMW FRANCE - 3, Av. Ampère - 78300 Bois d'Arcy	HONDA FRANCE - Parc d'Activités Paris-Est - 77312 Marne-la-Vallée	HONDA FRANCE - Parc d'Activités Paris-Est - 77312 Marne-la-Vallée	HONDA FRANCE - Parc d'Activités Paris-Est - 77312 Marne-la-Vallée

la route on décèle alors des réactions désagréables dans la direction.

MOTRICITE

BMW R 100 GS	★ ★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

Ah qu'il est agréable d'avoir des motos légères lorsqu'on est dans des situations délicates, voire trialisantes, comme des dévers un peu gras, des montées dans la terre humide avec des racines d'arbre ou des pierres, bref quand on est dans des situations d'adhérence précaire. Il est difficile de donner à la roue le maximum de pouvoir de traction tout en contrôlant bien la stabilité de la moto et la direction. La légèreté paie et c'est bien normal. Et on ne s'étonnera donc pas de trouver ici, en tête, la KLR 650, la DR 600 et la XT 600 : les seules où l'on peut facilement tout contrôler, tout doser. La KLR 650 demandera simplement qu'on ne descende pas trop bas en régime auquel cas en martelant son moteur peut faire perdre l'adhérence, mais à cette condition près la Kawa est au niveau des super douces DR et XT. Cette dernière trouve là une excellente contrepartie à un certain manque de vivacité de son moteur. Derrière ces trois motos faciles et efficaces,

viennent se placer quatre outsiders : la R 100 GS, la Dominator, l'Africa-Twin et la Ténéré. Les raisons, bien sûr, sont quelque peu différentes.

La BMW est sauvée par son moteur qui tracte énormément, mais aussi par sa stabilité à basse vitesse. On en arrive même à être étonné très franchement par une efficacité qu'on ne soupçonnerait pas au départ.

La Dominator aurait pu être première ex aequo grâce à sa conception très proche des monos, et elle aurait tout pour y parvenir, tant par le couple de son moteur que par ses suspensions. Mais elle pêche un peu par la position de conduite un peu trop en avant et, corrélativement, par une tendance de l'arrière à balayer, d'autant que l'adhérence du pneu arrière dans le gras est vraiment très médiocre.

L'Africa-Twin est une moto assez lourde, et compte tenu de cela elle s'en sort très bien, grâce aux pneus, grâce au moteur, grâce aux suspensions.

Enfin la Ténéré, avec un comportement moteur et du train arrière très proche de celui de la XT, ne peut parvenir tout en tête à cause... de la position du pilote installé plus haut que sur la XT, et surtout à cause de l'encombrement du réservoir et de sa largeur. Avec le plein cela fait beaucoup de poids en haut et mal centré.

Restent les moins bonnes en motricité dans les mauvaises conditions : la Transalp et la Big DR. Pour la première cela vient essentiellement d'une suspension arrière inadaptée à ce genre de difficulté, à une conception arrière nettement plus axée sur la route que sur le tout-terrain, et aussi à un pneu peu performant.

Pour la Big DR «Desert Express», il y a des tas de

raisons : le réservoir très encombrant, comme pour la Ténéré, aggravé par le poids de l'ensemble et surtout par un pneu arrière qui ne peut faire passer la puissance dans le gras.

MANIABILITE

BMW R 100 GS	★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

Une nouvelle fois les motos les plus courtes, les plus petites, les plus légères sont avantagées. Donc les monos ! Dominator, KLR, DR 600 et XT 600, le palmarès était évident et il n'était pas difficile de gagner en pariant sur elles. Et il est également facile de comprendre que la Ténéré soit tout de même un poil moins maniable à cause de son encombrement et du volume du réservoir qui gêne tout de même le pilote, qui met du poids en hauteur... sans oublier la selle très haute. En fait la surprise vient de l'Africa-Twin qui se montre aussi maniable que la Ténéré avec pourtant vingt cinq bons kilos de plus, avec plus d'empattement, d'où cela vient-il ? D'une meilleure position sûrement, qui permet un meilleur contrôle de la moto, d'un meilleur centrage des masses. Toujours est-il que le résultat est là : l'Africa-Twin est d'une maniabilité qui étonne par rapport à ce qu'on aurait pu en

KAWASAKI KLR 650	SUZUKI DR 600 S/DJEBEL	SUZUKI DR 750	YAMAHA XT 600	YAMAHA XT 600 Z TENERE
mono - 4T/liquide 2 ACT - 4 soupapes 651 cm ³ 100 x 83 mm 9,5 électronique CDI Keihin 40 mm à dépression 12 V 14 Ah électrique 48 ch. à 6500 t/mn 7500 t/mn 5,6 mkg à 5500 t/mn multidisque/huile à 5 rapports 2,266 - 34,9 % 1,529 - 51,7 % 1,181 - 66,9 % 0,951 - 82,9 % 0,791 - 100,0 % par chaîne acier - double berceau 28°/112 mm télescopique diam. 38 mm 230 mm Uni-track réglable 230 mm 90/90-21 130/80-17 1 disque 260 mm 1 disque 230 mm 2250/940 mm 1495/240 mm 870 mm 23 litres 153 kg 31290 F. KAWASAKI MOTORS FRANCE Rue Marie Curie - BP 133 - 78312 Maurepas Cedex	mono 4T/air 1 ACT - 4 soupapes 589 cm ³ 94 x 85 mm 8,5 double électronique CDI Mikuni 38 mm à boisseau 12 V 5 Ah au kick 42 ch. à 6750 t/mn 7000 t/mn 4,85 mkg à 5750 t/mn multidisque/huile à 5 rapports 2,416 - 36,2 % 1,625 - 50,8 % 1,263 - 65,4 % 1,000 - 82,6 % 0,826 - 100,0 % par chaîne acier - simple berceau dédoublé 30°/125 mm télescopique à air diam. 39 mm 240 mm Full-Floater 222 mm 100/80-21 130/80-17 1 disque 240 mm tambour 130 mm 2215/875 mm 1465/275 mm 865 mm 21 litres 136 kg 24553 F. Djebel : 26453 F SUZUKI FRANCE - 25/27, Av. de la Gare - 78310 Coignières	mono - 4T./air + huile 1 ACT - 4 soupapes 727 cm ³ 105 x 84 mm 9,5 double électronique CDI 2 x Mikuni 33 mm 12 V 14 Ah électrique 52 ch. à 6600 t/mn 7500 t/mn 5,9 mkg à 6600 t/mn multidisque/huile à 5 rapports 2,461 - 32,5 % 1,578 - 50,7 % 1,200 - 66,7 % 0,956 - 83,7 % 0,800 - 100,0 % par chaîne acier - simple berceau dédoublé 29° 20'/136 mm télescopique - diam. 41 mm 240 mm Full-Floater 220 mm 90/90-21 130/80-17 1 disque 280 mm tambour 160 mm 2255/945 mm 1510/240 mm 876 mm 29 litres 179 kg 30453 F. SUZUKI FRANCE - 25/27, Av. de la Gare - 78310 Coignières	mono - 4T/par air 1 ACT - 4 soupapes 595 cm ³ 95 x 84 mm 8,5 électronique CDI YDIS - 2 TK 27/28 mm 12 V 5 Ah au kick 45 ch. à 6500 t/mn 7000 t/mn 5,1 mkg à 5500 t/mn multidisque/huile à 5 rapports 2,583 - 30,6 % 1,588 - 49,8 % 1,200 - 66,0 % 0,955 - 82,9 % 0,792 - 100,0 % par chaîne acier - simple berceau interrompu 27°15'/109 mm télescopique à air - diam. 41 mm 255 mm Monocross 235 mm 3,00x21 4,60x17 1 disque 267 mm 1 disque 220 mm 2210/855 mm 1440/265 mm 860 mm 13 litres 140 kg 25972 F SONAUTO - 1 Av. du Fief - ZA Les Béthunes - 95005 Cergy Pontoise	mono - 4T/par air 1 ACT - 4 soupapes 595 cm ³ 95 x 84 mm 8,5 électronique CDI YDIS - 2 TK 27/28 mm 12 V 12 Ah électrique 46 ch à 6500 t/mn 7000 t/mn 5,2 mkg à 5500 t/mn multidisque/huile à 5 rapports 2,583 - 30,1 % 1,588 - 48,9 % 1,200 - 64,7 % 0,955 - 81,4 % 0,777 - 100,0 % par chaîne acier - simple berceau interrompu 27°15'/109 mm télescopique à air - diam. 41 mm 255 mm Monocross 225 mm 3,00 x 21 120/80 x 18 1 disque 267 mm 1 disque 210 mm 2210/835 mm 1460/255 mm 890 mm 23 litres 165 kg 29472 F. SONAUTO - 1, Av. du Fief - Z.A. les Béthunes - 95005 Cergy Pontoise

espérer.

La BMW ensuite ne se sort pas trop mal des difficultés et endroits étriqués. Ce n'est pas aussi facile, la maniabilité est loin d'être aussi bonne, mais c'est encore très acceptable.

Enfin la Transalp et la Big DR ferment la marche. Pas beaucoup de garde au sol pour la Honda, du poids et une géométrie plutôt routière, bref ce n'est pas évident dans les difficultés.

Pour la grosse Suzuki c'est autre chose : équilibre délicat en raison du gros réservoir, la moto est plutôt pataude et affirme elle aussi une meilleure aisance sur la route ou les pistes roulantes que dans les endroits tarabiscotés.

PISTE

BMW R 100 GS	★ ★ ★
HONDA Transalp	★ ★
HONDA Dominator	★ ★ ★ ★
HONDA Africa-Twin	★ ★ ★ ★ ★
KAWASAKI KLR 650	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 600	★ ★ ★ ★
SUZUKI DR 750	★ ★ ★ ★
YAMAHA XT 600	★ ★ ★ ★
YAMAHA 600 Ténéré	★ ★ ★ ★

Je ne vais pas parler du sable mou du bord de mer où toutes les motos s'enfoncent plus ou moins et ont des difficultés à évoluer. Non je parlerai plutôt des pistes rapides où l'on roule très vite. Il faut être sûr de la partie-cycle, de la précision de la direction, de la qualité des suspensions qui doivent parer à tout choc brutal. L'Africa-Twin est là dans son domaine et se montre véritablement taillée pour cela. Très stable, très rigide, elle tient remarquablement son cap et permet d'exploiter tout le potentiel du moteur.

La DR 750 serait quasiment aussi douée pour les pistes très rapides grâce à sa rigidité. Malheureusement de série elle est très fortement handicapée par ses pneus inadaptés de sorte que telle qu'elle est vendue, elle ne peut faire aussi bien que la grosse Honda qui mérite son surnom d'Africa-Queen dont elle a déjà été gratifiée par les motards.

Du coup les motos, qui devraient être inférieures à la DR Désert Express, se retrouvent à égalité avec elle. Pour une simple question de pneus, avouez que c'est dur. Parmi elles, la Dominator, la KLR, la 600 DR, la XT et la Ténéré, autrement dit tous les monos sans exception se retrouvent au même rang.

Et derrière ? D'abord la BMW qui pompe un peu trop sur des suspensions qui n'amortissent pas suffisamment les chocs ou seulement les ondulations répétées, en notant toutefois que la transmission finale et le système de suspension Paralever sont d'un comportement exceptionnel et ne sont pas en cause là. Seul l'amortisseur est responsable.

Et pour terminer la Transalp : je ne m'étendrai pas sur son inadaptation complète à la piste. Je répète simplement que la Transalp est un trail à vocation essentiellement routière.

BILAN TOUT-TERRAIN

BMW R 100 GS	14	★
HONDA Transalp	12	★
HONDA Dominator	22	★
HONDA Africa-Twin	23	★
KAWASAKI KLR 650	22	★
SUZUKI DR 600	24	★
SUZUKI DR 750	17	★
YAMAHA XT 600	20	★
YAMAHA 600 Ténéré	18	★

CONCLUSION

Certains lecteurs fidèles et collectionneurs, ne manqueront pas d'être surpris par le résultat, ou du moins par certaines places de certaines motos dans le résultat global, s'ils considèrent par ailleurs les places obtenues par la Transalp, la KLR 650 et la DR 600 par exemple l'an dernier dans Moto-flash n° 89 de mai 1987. Cette différence est due tout simplement à ce que — à la demande de nombreux lecteurs à la suite de cet essai de l'an dernier — nous avons insisté, plus que nous le faisons, sur l'usage en tout-terrain en créant un chapitre complet sur ce sujet.

Mais nous avons aussi, cette année, une forme d'essai qui permet à chacun de mieux choisir sa future monture en fonction de ce qu'il compte en faire, un usage plus ou moins urbain, plus ou moins routier, plus ou moins tout-terrain.

Texte : C. Escat

Photos : J.C. Hermant - J.M. Pandolfi

Essai réalisé collectivement avec P. Orioli, B. Gérin, R. Prat, J.B. Corbon, D. Reggio, P. Négrel, L. Murriss, J.M. Pandolfi, C. Escat.

RESULTAT FINAL

BMW R 100 GS	84	★
HONDA TRANSALP	96	★
HONDA DOMINATOR	99	★
HONDA AFRICA-TWIN	100	★
KAWASAKI KLR 650	96	★
SUZUKI DR 600	101	★
SUZUKI DR 750	89	★
YAMAHA XT 600	86	★
YAMAHA 600 TENERE	85	★

TESTS

	BMW R 100 GS	HONDA Transalp	HONDA Dominator	HONDA Africa-Twin	KAWASAKI KLR 650	SUZUKI DR 600	SUZUKI DR 750	YAMAHA XT 600	YAMAHA 600 Ténéré
400 m. D.A	13,5 sec	13,8 sec	13,8 sec	13,7 sec	13,9 sec	14,1 sec	13,7 sec	14,3 sec	14,4 sec
Vitesse maxi	175	167	156	168	156	153	158	153	150
Reprises 60/90	3,8 sec	4,5 sec	4,6 sec	4,4 sec	4,8 sec	6,0 sec	4,8 sec	5,7 sec	6,0 sec
Reprises 90/130	6,3 sec	6,5 sec	6,8 sec	6,4 sec	7,2 sec	9,4 sec	7,0 sec	9,6 sec	9,9 sec
Consom. moyen.	6,4 l.	5,8 l.	5,8 l.	6,9 l.	6,2 l.	5,4 l.	6,8 l.	5,5 l.	5,5 l.
Consom. maxi	8,0 l.	7,9 l.	8,0 l.	9,3 l.	7,4 l.	8,5 l.	7,9 l.	8,8 l.	9,1 l.