



PRISE DE CONTACT

YAMAHA XTZ 750

FACE A LA

HONDA AFRICA TWIN

SUPER TÉNÉRÉ



Disponible au mois d'Avril aux alentours de 45.000 F, la Yamaha «Super Ténéré» voit loin, très loin même avec son nouveau bicylindre pour le moins surprenant. Très compact et très souple, il sait jouer aussi bien la carte du couple que celle des montées en régime. On pourrait même dire que ce twin possède un caractère proche de celui d'un quatre cylindres, c'est dire ! Malgré un certain décalage entre ce moulin minuscule et une partie-cycle style «poids lourd», il y a fort à parier que cette XTZ 750 devienne cette année le trail routier le plus efficace du marché. Vivement demain...

Par Ivan Magot. Photos Christian Lacombe.

Quand un constructeur japonais décide de s'attaquer à un nouveau concept de motorisation, il se passe bien des choses avant que vous vous retrouviez assis dans votre canapé à décortiquer son essai dans votre journal préféré. Le fait est qu'avant de décider de mettre en branle l'artillerie lourde qu'il faudra bien amortir, les idées sont toutes passées au crible jusqu'à ce que les études de marché retiennent celle qui a priori, devrait taper dans le mille. Pour le marché européen, les choses sont assez simples. Dans le cas du moteur de cette Super Ténéré, Yamaha Amsterdam, après maintes délibérations et différents essais au guidon d'un « concept model » à base de 650 XS suralésé à 900 cm³ et monté dans une partie-cycle trail à système Isolastic (façon Norton), donne les informations nécessaires à l'usine mère pour réaliser selon les désirs de notre continent, le twin de demain : « *Il nous faut un twin qui ait du caractère, mais qui soit docile, souple, compact, apte à prendre des tours et plus puissant que la moyenne, la balle est dans votre camp !* » s'écrie l'Europe via Amsterdam. Allez vous titiller les méninges, vous, pour réunir tout ça dans le même carter et crier « *Euréka, j'ai trouvé !* » C'est pourtant ce qui est en partie arrivé avec ce nouveau bicylindre qui a attendu patiemment que sa petite soeur « Ténérimono » arrive en fin de carrière pour faire son apparition sans trop lui faire d'ombre. En se payant un cylindre de plus, la Ténéré devient Super Ténéré et met ses habits de désert pour mettre le feu aux poudres.

Rampe de lancement

C'est donc sous cette allure Dakar très séduisante que se fait le premier lancement de « petit twin le prometteur », pour les raisons évidentes de marketing vu le succès toujours grandissant remporté par le

tampon « certifié désert ». Heureusement, la Super Ténéré se fait plus discrète dans ses coloris et sera même disponible en gris.

Avec des cotes super-carrées (87 x 63 mm), on va à la fois dans le sens de la compacité (hauteur moindre) et de l'aptitude à tourner à hauts régimes sans contrainte. Par ailleurs, la boîte et l'embrayage se positionnent au dessus et en retrait du vilebrequin, nécessitant ainsi un renvoi de sélecteur presque vertical. Là encore, le gain de place est conséquent. Pour les vibrations, on opte pour deux balanciers d'équilibrage et pour le caractère, le calage à 360° (comme les Yam TX 750, XS 650 et la Kawasaki Z 750) semble intéressant. Le moteur est abondamment nourri, comme un 750 FZ, par des conduits d'admission verticaux et une culasse à cinq soupapes (dont trois à l'admission) par cylindre. Ne croyez pas que la marque aux diapasons ait pris le fil à couper les cylindres pour couper un quatre cylindre FZ en deux et obtenir ce 750. L'idée générale du FZ est conservée, mais le moteur lui-même est à considérer comme une réelle nouveauté.

Look désert obligatoire

Quelle histoire, pour agrémenter tout ça et ne pas se loucher sur la grille des ventes, le système « Ténéré » s'impose d'emblée et par là même une stature conséquente. Cadre double berceau en acier, mono-amortisseur, cela va de soi, débattements raisonnables mais tout de même importants, réservoir de 26 litres, disposition du moteur assez bas dans le cadre, trois disques et étriers double piston, protection et confort soignés, look séduisant et... 226 kg annoncés tous pleins faits (et certainement réels). La Super Ténéré est lourde mais réussira à faire oublier ses kilos et offre un équipement complet et de qualité

apte à en séduire plus d'un. Yapukafocon ! Les p'tits gars, c'est en selle qu'on juge d'une telle monture et faudrait voir à pas traîner car Jean-Claude Olivier en personne vient nous accompagner et attend avec impatience de voir ce que son dernier cheval de bataille vaut par rapport à une Africa Twin. Il se pose la question, nous nous posons la question, vous vous posez la question... l'heure est venue de donner des réponses puisque leurs deux guidons nous attendent. Qu'est-ce qu'on dit ? Merci Moto-Canard !

Du Beethoven au ralenti !

Quand JCO appuie sur le bouton du démarreur, croyez qu'on est là et que les oreilles se déplient à vitesse grand V pour auditionner cette nouvelle interprète. Pas de doute, le temps des Anglais est révolu, rien à voir avec l'ancienne mode, ce son félin et discret coule d'une oreille à l'autre et nous fait poser des questions, c'est quoi ça ? Je craque, prends la poignée, rotationne le tout dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et là, le monde de la découverte s'ouvre de lui-même : elle parle ! Wouiii, wouiiii, wouiiii ! Genre de turbine, y'a pas, c'est nouveau, ça vient de sortir, mais ça sonne fichtrement bien. Sûr que les mauvaises langues diront qu'on dirait un quatre cylindres, mais déjà, au ralenti, le XTZ nous sort son tempérament avec sincérité. Après, tout s'enchaîne très vite. Je prends l'« Africa Twin » pour laisser son bébé à Olivier et roule ! On découpe le brouillard à la débroussaillieuse pour découvrir heureusement très vite le soleil. L'« Africa » me rappelle son bon souvenir : excellente précision de direction, bon amortissement, moteur coupleux et au

Carénage double optique, bulle petite mais bien dessinée et écopes de guidon améliorent la protection d'ensemble. Notez le superbe sabot moteur en aluminium. Le réservoir comporte un robinet d'essence de chaque côté.

Le centre de gravité est placé assez haut en grande partie à cause des 26 litres du réservoir assez haut perché. En revanche, la hauteur de selle inférieure facilite légèrement la vie des pilotes de petite taille (pas trop tout de même).



PRISE DE CONTACT YAMAHA « SUPER TENERE »

caractère de V-twin plus affirmé que celui de la Transalp, freinage génial de mordant, de puissance et d'agrément, un léger manque de souplesse mais des montées en régime vigoureuses et un couple à moyen régime très agréable pour tenir une moyenne sur route sans jouer avec la boîte toutes les cinq secondes. Une bonne moto cette Africa Twin qui reste un bestiau haut et lourd mais qui se rattrape en docilité d'ensemble. De toute évidence, on a affaire avec ces deux twins à des engins voués aux grands espaces. Hauts et lourds (net avantage à la Yamaha qui permet aux moyens gabarits de garder les pieds sur terre), ils inspirent tout de même le respect lors des manoeuvres à l'arrêt ou à basse vitesse.

Comme sur un percheron

Séance photos, on descend des motos pour se mettre d'accord et, discrètement, Super-T m'offre son guidon aux oreilles tombantes. Levage de jambe haut et loin, on s'installe : c'est large tout ça, on va chercher la pédale de frein loin à droite et les jambes se replient en tout confort. On se sent un peu comme sur un percheron. L'assise est plus large au niveau des genoux, la selle est un peu plus moelleuse, le buste légèrement penché vers l'avant alors que le joli tableau de bord met dans l'ambiance GT. Pas de doute, avec les gros trails routiers on récupère quelque part la GT de poids moyen qui n'existe que chez les constructeurs européens et dont les Japonais nous privent. Brêfle, on part tranquille et le premier réflexe prend le dessus, j'enfile tous les rapports (si, si !) pour voir à combien elle reprend en cinquième le plus bas possible. 3000 tours, 2000, tout va bien, mais où ça cogne ce twin ? Réponse : au



Sur terrain gras, la Super Ténéré fait preuve d'une motricité impressionnante liée à la fabuleuse souplesse de son twin.

La nouvelle Yamaha est assez large et impose le respect lors des manoeuvres à basse vitesse. Heureusement que le rayon de braquage, fabuleux, facilitera les évolutions en ville.

La Super Ténéré est belle et aura l'avantage d'être disponible en gris. Certainement le même que celui de la nouvelle FZR 1000.





Jean-Claude Olivier et une Honda. Une fois n'est pas coutume et cette petite randonnée l'aura éclairé sur les capacités de la rivale directe de la Super Ténéré. L'Africa Twin a du souci à se faire.

dessous de 1500 tours, et encore, il y a moyen, en soignant de près les gaz, de repartir quand même. M'enfin, il n'aime pas trop ça et préfère nettement reprendre au dessus de 1500 voir 2000 tours histoire de ne pas trop triturer l'embellage. A ce petit jeu, la Honda tousse au dessous de 2500 pour être franchement mécontente 500 tours plus bas, c'est pas un truc à lui faire.

Ce qu'il faut leur faire à toutes les deux, vous voulez le savoir ? Les emmener violer dans la campagne, faire deux, trois photos, et filer sur l'autoroute voir ce qu'il s'y passe, vous me suivez ?

Deux gourmandes de campagne

Malgré leur gabarit, ces deux gamines sont sérieusement équipées pour rouler dans de bonnes conditions sur les routes et même les petites routes, pour tout dire, de loin celles que l'on préfère. Droite, gauche, droite, gauche, on plonge dans une cuvette, petite compression, on remonte, gauche, gauche, droite, freinage, petit virage frippé, on passe, wouiiii ! Ici, la Yam accuse un centre de gravité plus haut (alors que la Honda n'est pas une référence en la matière) et est légèrement plus lourde à placer dans les enchaînements de courbes ou d'épingles. Bref, la Honda prend ici un petit avantage qu'elle conforte avec une précision de direction et un amortissement supérieurs à ceux de la Ténéré. Cette dernière se place très bien tout de même, rassurez-vous mais perd un peu de terrain en la matière. On « sent » moins l'avant à son guidon et ses amortisseurs aussi confortables que ceux de la Honda ont tendance à faiblir sur les routes frippées. Ceci dit, ces deux motos sont à considérer comme excellentes au niveau tenue de route même si nous sommes encore loin de la vélocité et de la tenue de parquet d'une Suzuki Big DR, référence en la matière. C'est au freinage que la Honda fait la différence la plus marquante avec un mordant, une

Pour la balade sac à dos sur les petites routes, ces deux gros trails font oublier leur poids grâce à des comportements moteur très agréables.

puissance et un agrément que la Super Ténéré est loin d'égaliser. Ses deux disques offrent un freinage excellent mais qui avouera certainement ses limites en conduite sportive.

Mais avec son moteur la Super Ténéré fait oublier rapidement son embonpoint. Car à ce sujet on arrive au grand régal. Régal qu'on appellera peut-être plus tard un manque de caractère, mais que voulez-vous, il aura fallu choisir entre le vrai tempérament anglais (qui inspire le respect mais limite en puissance et dans les tours) et le couple serein d'un moulin qui ne vous abandonne jamais et sait se faire musclé si on le lui demande. De 2000 à 4500 tours c'est gentillet, au dessus c'est très, très soutenu et entre 6000 et 7000 tours jusqu'aux 8500 tours de la zone rouge, ça pousse vraiment fort. Rien d'archi-monstrueux, mais une accélération que l'on a pas l'habitude de constater avec un twin : les 70 bourriques sont au rendez-vous, merci M. Plus ! Sûr qu'en accélérations la Honda est loin derrière avec ses montées en régime plus lentes et moins impressionnantes pour mieux se comporter ensuite de 60 à 90 km/h en faisant quasiment jeu égal. De 90 à 130, moment où la Yam semble se voir pousser des ailes pour faire nettement la différence, le V-twin a un peu de mal à suivre. Elle tire d'ailleurs plus long cette Super-T, et offre une boîte type Yam, à savoir une sélection précise

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	Honda	Yamaha
Modèle	Africa Twin	750 Super Ténéré
Prix clés en mains	44 548 F	45 000 F environ
Coloris	bleu/blanc/rouge	Bleu/blanc, orange/blanc et gris
Disponibilité	immédiate	avril
Garantie	un an pièces et M.O. kil. illimité, deux ans sur moteur-transmission	un an pièces et M.O. kil. illimité
Importateur	Honda-France BP 46, 77312 Marne-la-Vallée Cedex 02 Tél. : (1) 60.05.90.12	Sonauto Yamaha BP 479, 95005 Cergy Pontoise Cedex Tél. : (1) 30.37.91.23
Essais préc.	MJ 843	Nouveauté

PRISE DE CONTACT YAMAHA « SUPER TENERE »



(l'Africa Twin l'est moins), bien verrouillée mais un poil ferme. Le fait qu'elle soit située en hauteur ne semble pas nuire à son fonctionnement.

Demi-tour en douceur

Sans parler ouvertement de tous chemins puisque la prise de contact TT se résume en deux allers-retours dans un petit chemin gras, nous avons pourtant pu constater la remarquable motricité de la Yamaha qui lors d'un demi-tour périlleux dans ce chemin gras formé de deux ornières a prouvé que sa souplesse ainsi que la douceur et la progressivité de sa transmission étaient des atouts de poids dans ces

conditions. Alors que moi, poireau en la matière effectuais tranquillement mon demi-tour sans problème (aidé en cela par un rayon de braquage monstrueux, vraiment!), JCO était pour le moins gêné par la façon plus brutale de la Honda de délivrer son couple au démarrage. Les pneus sont à mettre à égalité car leur profil trail a vite permis à la boue de venir se blottir confortablement entre les tétines histoire de les transformer en slick d'usine. En petit chemin donc, il faudra faire attention à ne pas laisser choir ces superbes réservoirs sur les plus belles pierres du Causse et même songer à investir dans les grands espaces.

L'autoroute a représenté la fin de parcours de cette prise de contact et un test de vitesse de pointe a une fois de plus démontré la supériorité du moteur Yamaha. En comportement routier, la stabilité d'ensemble fait merveille et la critique ne peut qu'être largement positive à ce sujet pour les deux motos. A 140 de croisière, la Honda tourne à 6300 tours environ et la Yam à 5900, un léger mieux. A fond, l'Africa Twin ne tient pas l'aspiration en étant à 180 compteur (soit 8000 tours). Au même régime la Yam prend plus de 190 compteur (lequel est semble-t-il optimiste) et semble donc pouvoir aller taquiner la barre des 180 chrono (soit 30 km/h de plus que la 600 Ténére) puisqu'une Africa Twin est capable de faire 167 km/h réels. A ces vitesses, la XTZ protège nettement mieux la tête du pilote que la Honda. Ne serait-on pas en présence d'une vraie GT camouflée en reine du désert?

Le moteur de demain

Incontestablement, la Honda marque le pas dans cet essai, notamment au niveau de ses capacités moteur. La Yamaha démontre en effet une homogénéité fabuleuse liée directement à ses capacités moteur. Ce moulin est une réussite et devient même aujourd'hui la référence en matière de twin moderne. L'un joue le caractère, l'autre l'efficacité. Pour tout dire, malgré ce caractère plutôt « électrique », le moteur de la Yamaha est très vite attachant vu qu'il vous épaula de 1500 à 8000 tours. Belle plage d'utilisation non? Reste que dans ce genre de partie-cycle ces deux motos paraissent être de véritables GT déguisées en séductrices plutôt que de vrais trails pour qui la

légèreté est impérative. Ne nous en plaignons pas puisqu'elles le font très bien. Pourtant, plusieurs questions s'imposent.

Pourquoi une telle hauteur de selle qui va très nettement déplaire aux petits gabarits? Pourquoi 25 et 26 litres d'essence alors que 20 pourraient suffire? Pourquoi accuser plus de 220 kg sur la balance alors qu'avec 20 de moins on changerait carrément et avantageusement de registre? Pourquoi ces deux chameaux du désert pour aller rôder place



L'Africa Twin offre un tempérament moteur plus affirmé que celui de la XTZ 750 mais cette dernière s'offre des performances et une plage d'utilisation telles qu'on se familiarise très vite avec elle.

En tout-terrain, il sera bon de choisir les grands espaces avec ces trails de plus de 220 kg.

de la Concorde? Pourquoi, pourquoi, pourquoi le monde du commerce est-il si cruel? Heureusement, mon petit doigt me dit que Yamaha (et peut-être d'autres) nous réserverait de belles surprises (sportive? GT? Motomobile? Les trois à la fois?) au prochain salon sur la base de cette motorisation, et que cette cruauté n'est que passagère. — IM

FACE A LA CONCURRENCE

Modèles	Essai M.J.	Cylindrée (cm ³)	Puissance (ch-t/mn)	Couple (mkg-t/mn)	Poids (à sec)	Vitesse maxi (assis/couché)	400 m D.A.	Consom. moyenne	Prix clés en main
BMW R 100 GS	831	980	60/6500	7,7/3750	187	171/176	13''1	8,2	51 900 F
CAGICA 750 ELEFANT	794	748	60,5/8000	6,3/6000	190	165/172	13''3	6,0	52 900 F
HONDA TRANSALP	787 788 794	583	55/8000	5,5/6000	174	163/173	13''5	5,7	40 955 F
HONDA AFRICA TWIN	843	647	57/8000	6,3/6000	193	162/167	13''1	6,7	44 548 F
YAMAHA SUPER TENERE	—	749	70/7500	6,8/6750	195	—	—	—	Environ 45 000 F

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	HONDA AFRICA TWIN	YAMAHA XTZ 750 « Super Ténéré »		
MOTEUR				
Type :	Bicylindre en V à 52°, 4 T, refroidi par eau	Bicylindre 4 T refroidi par eau		
Embiellage :	Vilebrequin monobloc à manetons décalés. Bielles à chapeau sur coussinets	Vilebrequin monobloc tournant sur 3 paliers et calé à 360°		
Distribution :	Simple ACT commandé par chaîne silencieuse, 3 soupapes par cylindre, réglage par vis-écrou	Double ACT, 4 soupapes entraîné par chaîne silencieuse, 5 soupapes par cylindre, réglage par pastilles		
Cylindrée :	647 cm ³	749 cm ³		
Alésage x course :	79 x 66 mm	87 x 63 mm		
Rapport volumétrique :	9,4 à 1	9,5 à 1		
Puissance maxi :	57 ch à 8 000 tr/mn	70 ch à 7 500 tr/mn		
Régime maxi :	8 000 tr/mn	8 500 tr/mn		
Couple maxi :	6,2 mkg à 6 000 tr/mn	6,8 mkg à 6 750 tr/mn		
Alimentation :	2 carburateurs à dépression Ø 34 mm, filtre à air élément papier	2 carburateurs Mikuni BDST 38 à boisseaux plats		
Lubrification :	Carter humide, pompe trochoïde	Carter sec, pompe trochoïde		
Mise en route :	Démarrateur électrique	Démarrateur électrique uniquement		
TRANSMISSIONS				
Transmission primaire :	Par pignons à taille oblique 68/36 soit 1,888	par engrenage à taille droite 67/39		
Embrayage :	Multidisque en bain d'huile, commandé par câble	Multidisque en bain d'huile		
Boîte de vitesses :	à 5 rapports	à 5 rapports		
	Rapport	%	Rapport	%
1 ^e	2,769 (36x13)	35	2,846 (37x13)	36,4
2 ^e	1,882 (32x17)	51	1,850 (37x20)	56,0
3 ^e	1,450 (29x20)	66	1,428 (30x21)	72,6
4 ^e	1,174 (27x23)	82	1,174 (27x23)	88,3
5 ^e	0,965 (28x29)	100	1,037 (28x27)	100
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques 49/16 soit 3,0625	Par chaîne, rapport 46/13		
EQUIPEMENT ELECTRIQUE				
Générateur :	Alternateur 310 W à 5 000	Alternateur		
Batterie :	12 V 12 Ah	12 V 14 Ah		
Allumage :	Electronique CDI	Electronique TCI		
Projecteur :	Double optique à iode	Double optique à iode		
PARTIE-CYCLE				
Carrosserie :	Carénage fixé au cadre	Carénage tête de fourche fixé au cadre		
Cadre :	Simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur	Double berceau tubulaire en acier, parties inférieures démontables		
Direction :	Sur roulements coniques, angle de colonne 28°	Sur roulements coniques, angle de braquage gauche-droite : 44°		
Chasse :	113 mm	101 mm		
Suspension avant :	Téléhydraulique à assistance pneumatique, Ø 43 mm, débattement 230 mm	Fourche télescopique Ø 43 mm, débattement 235 mm		
Suspension arrière :	Delta Pro-Link, combiné réglable en hydraulique (compression) et en pré-charge du ressort, déb. 210 mm	Système Monocross réglable en précharge du ressort, déb. 212 mm		
Frein avant :	Simple disque Ø 296 mm, étriers double piston, plaquettes frittées métal	Double disque Ø 245 mm, étriers double piston		
Frein arrière :	Simple disque Ø 240 mm, étrier simple piston	Simple disque Ø 245 mm, étrier double piston		
Roues :	Jantes alu, AV : 1,85x21 ; AR : 2,75x17	A rayons, jantes alu, AV : 1,85x21 ; AR : 3,00x17		
Pneus :	AV : 90/90x21 ; AR : 130/90x17	AV : 90/90x21 ; AR : 140/80x17		
CAPACITES				
Essence :	25 litres	26 litres dont 5 de réserve		
Huile moteur :	2,8 litres	4,4 litres		
Circuit de refroidissement :	2,5 litres			
DIMENSIONS ET POIDS				
Hauteur de selle :	890 mm	865 mm		
Garde au sol :	255 mm	1 505 mm		
Empattement :	1 555 mm	240 mm		
Poids à sec (usine) :	193 kg	195 kg		
Poids avec plein (vérifié) :	223 kg	226 kg		
Répartition de ce poids :	AV : 108 ; AR : 115			



Le freinage manque un peu de mordant et la garde au levier demande à ce que l'on se serve de toute la main pour freiner. Tout à fait correct, il pourra avouer ses limites en conduite sportive.



Le petit coffre situé dans le porte paquet renferme une trousse à outils japonaise classique. Pas question d'y loger une combinaison de pluie.



Le tableau de bord est complet, lisible et très agréable à regarder. On se sent vite chez soi.



Le silencieux noir mat, comme les tubes de sortie est habillé d'une plaque d'aluminium pour se faire « plus présentable ».