



ESSAI COMPARATIF

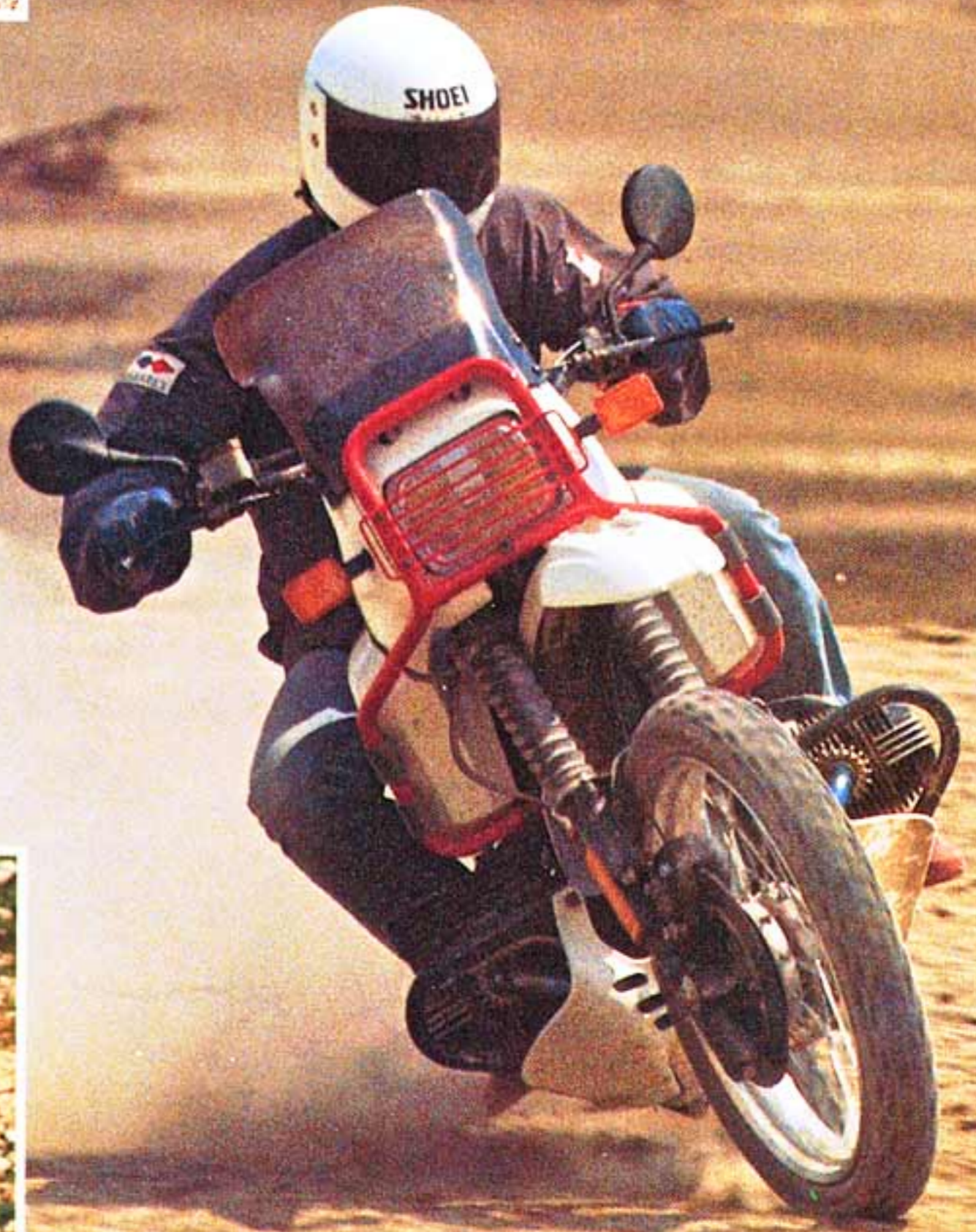
LES GROS TRAILS

SUR LES PLUS GROS TRAILS DU MONDE

L'élite du «trail lourd motorisé» est aujourd'hui devant vos yeux. Le moins que l'on puisse dire est qu'il est difficile de départager ces modèles qui brillent par leur homogénéité. D'un côté la BMW, l'Africa-Twin et la Yamaha se la jouent poids lourds à la mode Dakar alors que de l'autre, la Suzuki Big DR et la Transalp paraissent poids plumes, un comble ! Malgré leur embonpoint, ces machines de grand tourisme déguisées (dans l'esprit de certains) restent avant tout des trails prêts à effacer les lignes droites pour mieux aller s'arsouiller sur les routes de montagne ou d'ailleurs. Un grand moment !

Par Ivan Magot. Photos Micou





ESSAI COMPARATIF DES GROS TRAILS

Récapitulons. En 1980, BMW présente la R 80 GS : le premier trail bicylindre est né et fait son petit bonhomme de chemin au niveau commercial. Il faudra attendre sept ans pour que Honda sorte la Transalp en 1987 (et Kawasaki la 650 KLR), un « nouveau concept » qui fait vite penser au monde de la moto que le trail est en train de se métamorphoser en petite GT.

Pendant que BMW est certainement en train de se mordre les doigts de ne pas avoir équipé plus tôt sa GS d'un vrai carénage de tête de fourche, Honda persévère en annonçant l'année suivante la sortie de l'Africa-Twin. Tout le monde s'attend alors à voir apparaître une super Transalp alors que l'Africa est plutôt une Dakar « Replica ». Le succès des twins et des gros trails aidant, Suzuki sort sa Big DR en 1988 tout comme BMW sa R 100 GS. Un look toujours aussi discutable pour la BMW mais un moteur qui la porte au rang de plus gros trail du marché et une partie-cycle dotée du fameux Paralever qui efface les effets de cardan à l'accélération comme au freinage. Bref, BMW réagit bien sans pour autant miser sur le véritable côté GT de ce nouveau concept. Cette année, alors que la DR s'embellit et s'équipe d'un disque arrière ou que la KLR change de look, BMW mise sur l'image Dakaro-GT de sa GS en l'équipant enfin d'un vrai carénage et d'un réservoir de 35 litres. La Land Rover de la moto fait son apparition.

Mais la grosse nouveauté, la réelle confirmation du succès du trail twin à tendance GT, c'est l'arrivée de Yamaha dans ce milieu avec la Super-Ténére, un vaisseau doté d'un moteur bicylindre résolument moderne et très performant par la même occasion. Le monde du « poids lourd » s'agrandit d'année en année (pour 90 Cagiva prévoit une 906 Elefante) en laissant penser qu'effectivement le trail bicylindre n'est autre qu'une GT à grands débattements de suspension, lourde et encombrante. Pourtant, malgré tout ce que l'on peut penser, les cinq motos essayées aujourd'hui sur les routes et chemins des Pyrénées nous ont conforté dans l'idée que ces gros flamants roses demeurent des trails à part entière avec toute la sécurité que cela implique. Demandez aux assurances ce qu'elles en pensent, vous serez fixés.

En écrivant ces lignes, les souvenirs réapparaissent déjà. Je nous revois encore en pleine ascension de col, rîvés à la poignée droite, ou lancés dans un concours de roue libre de l'autre côté du Massif Pyrénéen...

Une fois comprise la conduite à adopter sur la BMW il y a vraiment de quoi s'amuser.

Le tout-terrain rapide est la vocation de l'Africa-Twin, très à l'aise dans ces conditions malgré son poids excessif.

DR contre Transalp : en TT, la première ne laisse aucune chance à la Honda dont l'avant parfois « fuyant » laisse le pilote sur ses gardes.

Le TT n'est pas véritablement le terrain préféré de la Super-Ténére. Son poids se fait vite sentir et pourra vous embarquer facilement. Sur les pierres, on roule sur des œufs, si, si !

Les Pyrénées espagnoles sont splendides et proposent des routes très peu fréquentées par les voitures. Super pour la balade ou le baston.



Arriba !

Espagne nous voilà ! Le temps de sauter du train qui nous a conduits jusqu'à Narbonne et de patienter un peu pour récupérer les mobs, nous fonçons vers la frontière. A peine passée la ligne de démarcation, invisible, nous nous retrouvons dans le beau monde des gravillons, des zigouigous naturalisés et du goudron à la glisse velue. En un mot comme en cent, Bar 2, Micou, Sébil', Guy et moi-même sommes déjà contents d'être au guidon d'un trail. De bien gros vaisseaux, soit, mais des trails tout de même. De verte prairie en grise montagne, nos petits cœurs d'avionneurs battent au rythme des lacets et-z-épingles, des cols-z-et des vallées. Jusqu'ici, tout va bien, entre deux « tout-droit » de Guy, notre ciquième pilote (voir encadré), et quelques délectables Cervezas, la lutte est à couteaux tirés pour savoir laquelle de nos demoiselles sortira gagnante de cet essai d'invertébrées de la soupape. Non pas que nous veuillions les départouiller à tout prix, mais dans la logique des choses, tôt ou tard les montures se trahissent au détour d'une bosse ou d'un grand droit qui se resserre. Perdu, aujourd'hui on a perdu : elles sont toutes bien ! Vous pouvez arrêter là votre lecture si c'est seulement ce que vous vouliez savoir. Foncez acheter celle qui physiquement vous plaît le plus ou est à portée de votre budget, de toute façon vous ne serez pas déçus. Si vous souffrez de « trailite aigüe » chacune de ces motos est un super remède. Voilà, c'est fini. Point.

Blague à part, elles sont bonnardes, mais quand même, elles ont leurs petits défauts, leurs trucs à elles, leur faiblesses héréditaires, leurs déformations de naissance dont parfois même les années n'auront pas eu raison. La Transalp par exemple est toujours aussi moyennement suspendue et dotée d'un frein avant peu puissant. La BMW l'imité un tantinet en freinouillant encore plus mal et tire sur la ficelle au niveau de son amortisseur arrière. La Suz' est devenue belle mais reste toujours moyennement finie et aussi peu souple que par le passé. L'Africa-Twin est haute de selle et protège aussi mal que la Transalp, alors que la Yamaha freine moyennement bien, casse déjà ses pattes de fixation de cache latéral droit et propose une boîte de vitesses indigne de son berlingot classieux. J'ai fait le tour ? Ouai !

Bons côtés ? OK ! La Transalp est toujours aussi facile et évidente d'entrée, son homogénéité paie toujours. Le couple de la BeuMeu donne à ce vieux flat tout son charme pour placer cette moto dans le rang des engins de caractère. Sans parler de son côté « Land » incassable qui invite à l'aventure. La DR s'envole entre deux virages en jouant avec sa partie-cycle comme l'Africa-Twin joue avec son freinage parfait ou son look Dakar. Reste la Super-T qui nous a une fois de plus prouvé que son moultif méritait un grand respect et que son poids respectable ne l'empêchait pas de tenir par terre.

Des routes qui tournent, des motos très proches les unes des autres, Micou aux cartes et derrière le l'appareil photo, Sébil' et Bar 2 pour amuser le terrain, un outsider courageux pour donner l'avis du tarmo solitaire : voilà un essai comme on les aime, baigné de soleil et suffisamment complet pour permettre de déceler les différences fondamentales d'une moto à l'autre.

Pour les éplucheurs de comportements, les fanas d'objectivité, *Moto-Canard* offre les lignes qui suivent et qui n'ont d'autre but que de mettre à plat les défauts et qualités de ces reines de la route pas complètement allergiques aux chemins de terre. Suivez le convoi, la bataille est ouverte entre le mono moderne, les V-twins, flat-twin et autre vertical-twin. Le passé avec BMW face au futur, le mono face aux bicylindres, la légèreté face à l'encombrement, il manque un quatre et un six cylindres pour être vraiment complet, avouez qu'il y a de quoi faire non ?

Présentation

- 1- AFRICA-TWIN
- 2- SUZUKI ET YAMAHA
- 4- BMW
- 5- TRANSALP

Pas d'pétard, l'Africa-Twin présente bien, est bien finie, bien équipée et possède même une béquille

centrale cette année. Face à cela, la Yamaha est un poil derrière avec des commodos (scandaleusement démunis d'appel de phare) moins flatteurs et surtout placés plus loin des poignées. Sa relative discrétion par rapport à la Honda est par contre un bon point. La Suzuki se place aux côtés de la Super-Ténére (malgré une finition légèrement inférieure et une commande de starter bien cachée à gauche du carbu) grâce à ses lignes qui témoignent d'une véritable recherche esthétique. Cette année et dans ses nouveaux coloris, la Suzuki est belle. Son porte-paquets est le plus beau, le plus pratique et le plus solide du marché face à celui de la Yamaha dont les crochets sont trop petits, de l'Africa-Twin qui rouille à la moindre rayure ou de la Transalp et de la BMW qui ne sont pas vraiment accueillants.

REVUE DE DETAILS

Antivols : au contacteur sur toutes les motos hormis la BMW et la Suzuki qui proposent un Neiman sur la colonne de direction pour la première et sur le té inférieur (difficile à trouver) pour la seconde.

Avertisseurs : niveau sonore bien trop faible dans l'ensemble. Léger mieux pour les Honda et la BMW.

Bagages : porte-paquets très pratiques (grâce aux crochets) sur les Suzuki et Africa-Twin et moins commodes pour la BMW et la Transalp. La Super-Ténére mériterait des crochets plus accueillants car il nous est arrivé à deux reprises de perdre nos sacs.

Béquilles : la BMW est la seule avec l'Africa-Twin à proposer à la fois une centrale (facile à mettre) et une latérale. Les latérales des japonaises sont faciles à actionner. Celle de la Transalp gagnerait à être plus stable et surtout plus large pour se poser sur les terrains meubles, tout comme l'Africa Twin et la Yamaha d'ailleurs. La BM montre l'exemple à ce sujet.

Commodos : bien conçus dans l'ensemble, un poil rétros pour la BMW notamment avec un rappel de clignotants manuel. Absence d'appel de phares sur la Yamaha.

Eclairage : les progrès de la science en ce domaine ne sont plus à mettre en doute. Les éprouvettes de H4 iodés offrent désormais une vision nocturne éblouissante.

Essence : elles tombent toutes en panne si l'on n'en met pas. Ceci dit, les autonomies sont très intéressantes (mis à part la Transalp un poil limitée) et toutes possèdent une, voire deux positions de réserve. Que demander de mieux d'autant que tous les bouchons (sauf sur la BMW) ferment avec la clé de contact.

Huile : bouchons-jauge classiques pour vérifier les niveaux et le remplissage. Ce remplissage est aisé sur la BMW et plus difficile sur les Honda ainsi que la Suzuki. Blâme à la Yamaha avec son réservoir séparé placé derrière le cache latéral droit qui nécessite une clé BTR. De plus l'orifice minuscule est nul pour faire l'apoint.

Outils : la seule trousse digne de ce nom est celle de la BMW tant au niveau de la qualité que de la quantité, kit de réparation des crevaisons à l'appui.

Poignées de gaz : trop épaisse sur la Yamaha, trop dure et de tirage un peu trop long sur la BMW, trop dure aussi pour la Suzuki.

Ralenti : réglable par vis sur chaque carbu de la BMW, au guidon sur toutes les autres motos sauf la Yamaha.

Rétroviseurs : bien conçus pour toutes les motos. Ceux de la Yamaha vibrent un peu et ceux des BMW et Suzuki auraient gagné à être plus écartés.

Tableaux de bord : ils sont tous lisibles (moins sur la Suzuki) et complets. Seule la BMW propose une montre de bord.

Tension de chaîne : par vis et contre-écrou sur la Transalp et la Yamaha, par escargots sur l'Africa-Twin et la Suzuki. Sur la BMW, joie, pas besoin évidemment !



Grâce à la télécommande de Micou pour déclencher l'appareil nous avons pu faire cette photo en action à cinq motos. Pas mal non ?

La grosse allemande est laide au premier coup d'œil, offre toujours ce tachymètre à la fiabilité discutable mais possède un côté tellement aventurier, tellement rassurant quant à sa longévité qu'on ne peut s'empêcher de penser à une Land Rover du deux-roues. Elle en deviendrait presque belle. La BMW fait rêver de voyage au long cours. Son vieux flat n'a plus de secret pour personne, est facile d'entretien et la transmission par arbre et cardan représente un choix qui s'impose pour ce concept de moto. Pourquoi est-elle la seule à penser ainsi ? Une Transalp par exemple aurait certainement pu bénéficier du mono-bras avec transmission par arbre de la NTV, comme d'une béquille centrale ou une bulle de carénage plus haute. Les accessoiristes s'en donnent d'ailleurs à cœur joie avec elle. Sa ligne très discrète est à la limite du fade alors que son équipement et la qualité de sa finition ne sont pas à mettre en doute. Dommage qu'elle conserve ce tambour arrière qui bloque facilement.

Prise en mains

- 1- TRANSALP
- 2- AFRICA-TWIN
- 3- SUZUKI
- 4- YAMAHA
- 5- BMW

Créée en partie pour la ville, la Transalp est facile à manier d'entrée de jeu. Selle plus basse, moteur relativement souple et utilisable dès les plus bas régimes, maniabilité et rayon de braquage impeccables, la petite Honda a bien des atouts dans son jeu. Une boîte un petit peu plus précise et un embrayage qui ait moins tendance à brouter sont les seuls

remèdes que l'on puisse lui suggérer. Bizarre d'ailleurs que notre Africa-Twin (qui prend la deuxième place) possède une boîte aussi douce et précise alors que la base moteur est identique. Bref, la grosse Honda est aussi plus haute de selle, plus lourde et joue donc sur son rayon de braquage, son freinage, sa douceur et ses qualités moteur, pour, elle aussi, faciliter le premier contact. Niveau maniabilité, la Suzuki est à l'opposé de l'Africa-Twin. La Big DR paraît légère, est toujours facile mais perd des points à cause du manque de souplesse de son mono. Dommage car par ailleurs, boîte, position de conduite et embrayage sont de véritables alliés pour les premiers tours de roues.

La Super-Ténére est haute, lourde et large, c'est là que nichent ses plus gros défauts, surtout à l'arrêt et à basse vitesse. C'est ce qui explique ce classement en queue de peloton. Heureusement que le rayon de braquage diabolique s'accorde avec la souplesse et la disponibilité du moteur pour faciliter le maniement de cette grosse moto dès que l'on dépasse les 20 km/h. Sauvée par le gong miss Super-T !

Si la BMW est la lanterne rouge, c'est surtout à cause de son caractère affirmé. Il faut prendre le temps de la comprendre, de la connaître avant de l'aimer et de la dominer. La teutonne est rustre, ne démarre pas aussi facilement que les copines, se dandine de gauche à droite à cause du couple de renversement du moteur, qui par ailleurs peut parfois bloquer la roue arrière sur un rétrogradage osé. La BMW demande de la douceur pour devenir aussi efficace que les autres. L'embrayage à sec « mord » un peu brutalement, la course du sélecteur est longue et les verrouillages imprécis si on ne soigne pas ses passages, le couple moteur vous fait faire des bonds en avant : la 1000 GS n'est pas une fille facile. Elle impose son caractère, il faut faire avec, après tout roule et on n'y pense même plus.

DROLE DE REVE



C'était un jeudi, et mon ordinateur me prenait la tête, quand « M. Chef » rapplique et lâche un « Guy, téléphone ! ». En direct de la quatrième dimension, le sieur Ivan Magot me propose une virée en Espagne pour un comparo trails. Mes dernières tétines remontant à la petite enfance, je m'empresse d'accepter pour voir comment elles ont évolué. De plus, ça tombe bien, puisque j'avais aussitôt prévu d'être malade toute la semaine prochaine. « OK, lundi prochain, 17 h, salut ! » dis-je en plein surrégime cardio-vasculaire. Après, pour dormir, espère ! Bof, plus que 96 heures et 27 minutes : pas de quoi s'affoler.

Au jour H et à l'heure J, « J » suis. La salle de rédaction est juste comme vous l'imaginez avec deux blocs de trois bureaux en carré enfouis sous les paperasses, et de petits terminaux d'ordinateurs. A leurs commandes on trouve Momo, Vedel et Sébileau en pleine bourre, avec un rictus particulier qui en dit long sur leur carburation phosphorée. Puis surgissent Micou, Bar 2 et Ivan, avec visiblement une autre course en tête. 19 h 30 : cinq trails rutilants s'envolent pour Austerlitz emportant Ivan, Micou, Debarre, Sébileau et moi-même, commun des poireaux « béatifiés ». Embarquement des « chameaux du désert », resto, train couchettes « De luxe » et nuit d'enfer : pas moyen de couper la radio que j'ai en tête, de stopper le compte à rebours des « heures de sommeil » restantes, et encore moins d'empêcher ce malabar invisible de secouer le wagon. Le lendemain, Narbonne : terminus. Transit vers le square d'à côté pour attendre les motos une bonne paire d'heures, l'autre train manquant de piles. Descente sur Perpignan, frontière, cols montants, épingles tricotent autour des aiguilles, etc. Damned ! C'est comme ça qu'ils « enroulent » ? Et moi, à la traîne, qui essaie de suivre, en catastrophe partout avec un casque devenu éponge. Premier arrêt photo : Micou « a vu la lumière », et on ne plaisante pas avec ces choses-là. Au menu, un sentier en forêt large de 50 cm digne d'une zone pour Tarres, mais avec des bahuts de 200 kg et plus. Magot promène la BM dans un torrent comme la mère Michu son poisson rouge. Bonjour l'intox ! Le soir, premier hôtel, resto et blagues se complaisant à hauteur de la « ligne de flottaison ». Mais alors, ce sont des mammifères terriens de type Humanoïde ! Tant mieux, car je commençais à en douter, à les voir en selle. En plus, j'ai droit à de petits conseils de conduite fort précieux : freinages, trajectoires, histoire de ne plus me faire

peur (et à eux non plus).

Le deuxième jour, j'essaie : « *Sûr-bon-bien-sang-c'est-mais !* » ça marche (tant qu'ils enroulent !). Donc deuxième séance de photos, mais sur route ouverte (!) ; Sébileau, Debarre et Magot de front dans une épingle ; chaud devant ! Heureusement, le coin est tranquille. Vient ensuite un ravitaillement agrémenté de rigolades « houblonneuses » à grands renforts de... fruits de mer (comprenez qui pourra). Micou voyant un bon « doc » nous entraîne sur un chemin de pierres, terre et poussière à flanc de montagne. Pour un dépuçelage tout-terrain, c'est réussi : pas moins de quarante bornes sur l'Africa Twin et le « Big » DR en plein soleil. Soif ! Eh oui, les essayeurs, occasionnels on ne consomment autant que leurs montures, mais si vous y étiez vous n'auriez pas fait mieux, croyez-moi. Autres cols, autres photos et là, le gag : la descente du col (du Fémur ou de l'Utérus, je ne sais plus) en roue libre. Nez dans la bulle, trajectoires « sarronniques », ça arsouille vilain : chaque mouvement de guidon, chaque freinage sont des secondes irrémédiablement perdues. A ce petit jeu, Sébileau et le Super-Ténére sont redoutables. Echange de motos, je prends la BM et les chaleurs en prime : deux tout-droit en essayant de suivre me rappellent à l'ordre. Dommage car c'est son seul gros défaut, le frein avant. Dire que le tambour arrière fait mieux. Un comble. Pas fier, j'échange la BM contre la Transalp. Une dernière petite série de photos et « tilt, game over » après une journée bien remplie.

Troisième et dernier jour : retour vers la frontière, via un lac où j'ai été moins étanche que l'Africa-Twin. Pas grave, un bout de désert nous attend à quelques encâblures de gaz ; le sable épongera l'excédent d'eau pendant les timides travers que je découvre. Heureusement les Espagnols savent encore faire des paëllas et du jambon fumé jusqu'à... plus soif, tu meurs ! Argh, déjà la frontière. On la passe sans déclarer les microbes que Barzy a subrepticement (et involontairement) récupérés. Biarritz-plage, Ivan et Séb à l'eau, Micou et Bar 2 au soleil, et moi sous la douche de plage, avant un ultime « run » au restau en attendant le train du retour. Vendredi matin, les yeux comme des lentilles, « la tête dans le pâté » mais toujours dans les nuages. L'était bien, ce rêve. On se serait cru à Noël... au mois de juin. C'est décidé, ce soir j'me l'repasse. Bonne nuit à tous !

Guy Coriatt

Mécanique

- 1- YAMAHA
- 2- BMW
- 3- AFRICA-TWIN
- 4- TRANSALP
- 5- SUZUKI

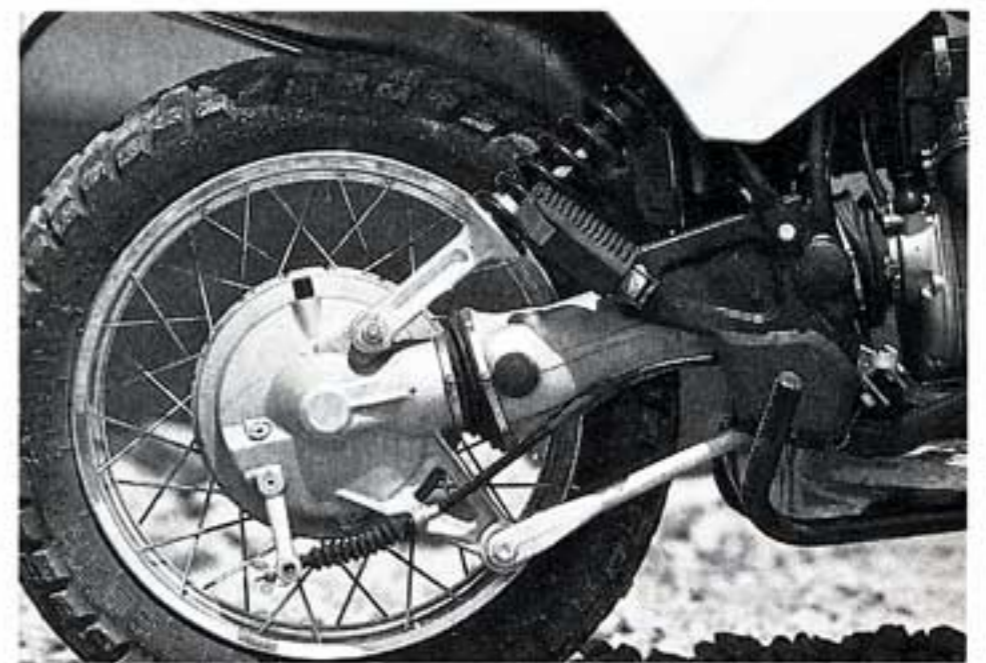
Couple, souplesse, montées en régime, puissance : la Yamaha manque peut-être de caractère pour certains, mais est loin devant la concurrence. On peut rouler sur le dernier rapport à 1500 tours alors que dès 2000/2500 tours, la cavalerie se renforce de plus en plus pour devenir vraiment agréable à 4000 tours et franchement puissante au dessus de 5/6000 tours. Dommage qu'à 130 km/h, soit 5500 tours, des vibrations gênantes viennent hanter la moto. Heureusement, elles disparaissent au dessus.

Le flat-twin est toujours bien là, avec son gros couple dès 3500 tours et ses vibrations sensibles mais jamais gênantes. Un régal dès qu'on ouvre les gaz. Par contre, ce caractère est aussi lié à une souplesse limitée (en deçà de 3000 tours en cinquième le moteur a tendance à « pilonner » et à des montées en régime tout de même moins impressionnantes qu'avec la Yamaha.

L'Africa-Twin est légèrement moins puissante que la Transalp mais s'étoffe agréablement en couple pour donner à ce moteur un début de caractère agréable et une répartition de la cavalerie homogène. On reprend facilement dès 2000/2750 tours pour grimper ensuite régulièrement, avec beaucoup de couple vers la zone rouge. Aux alentours de 7/8000 tours, elle commence à réguler.

La Transalp, elle, se comporte différemment, d'une façon plus discrète et surtout avec moins de couple et de puissance à moins de 5000 tours, régime où elle est vraiment agréable. Sa souplesse est comparable à celle de sa grande sœur Africa-Twin, mais elle délivre sa puissance maxi beaucoup plus haut dans les tours et possède moins de couple à bas régime.

Reste le gros mono qui ne reprend pas trop bien à moins de 3000 tours et n'aime pas vraiment être emmené au dessus de 6000/6500 tours, même si



Le système Paralever de BMW a pour but d'éviter à la moto de se lever à l'accélération sous l'effet du système de transmission. C'est une réussite car la moto fait désormais presque oublier sa transmission par arbre.

ELLES AURAIENT PU ETRE LA

Eh oui, ce comparatif n'est pas complet puisqu'il manque les trois italiennes. Non qu'elles ne soient pas comparables aux autres, mais tout simplement parce qu'il était impossible de les rassembler dans les délais prévus. Bref, voici leur trombine, sachez qu'elles sont toutes disponibles et que, la Cagiva particulièrement, est tout à fait au niveau des motos que nous avons aujourd'hui essayées.



La Cagiva 750 Elefante (essayée dans le MJ n° 848) est toujours disponible au prix de 52 900 F, mais l'importateur ne nous a pas caché son désir d'attendre sa remplaçante.

Cette réelle nouveauté sera animée par le bicylindre refroidi par eau de la Paso 906 que nous avons beaucoup apprécié lors du récent essai de cette moto (MJ n° 897). Si la ligne est aussi soignée que celle de cette 750, la nouvelle Elefante risque d'en tenter plus d'un...



La 650 NTX (essayée dans le MJ n° 797) devrait céder bientôt la place à la 750 qui, hormis la cylindrée et l'habillement, restera très proche de cette 650 actuellement vendue au prix intéressant de 38 500 F.



La Morini 501 « Caguaro » reste proche de la « Camel » mais on a revu avec bonheur les lignes de son habillement. Pour un prix qui flirte avec les 40 000 F (39 780 exactement), le plus petit trail twin du marché a des arguments dans son jeu, d'autant que son moteur est très agréable d'utilisation surtout que cette année, le renvoi de sélection disparaît afin de faciliter le passage des vitesses, auparavant assez incertain.

on le lui a imposé, en tout-terrain par exemple. Sa plage d'utilisation se situe indéniablement entre 4 et 6000 tours ce qui reste limité.

Performances

1- BMW ET YAMAHA 3- TRANSALP ET AFRICA-TWIN 5- SUZUKI

Egalité Yamaha-BMW. La première pour sa vitesse de pointe et ses accélérations sur 400 m. La seconde pour ses reprises et sa vitesse de pointe tout à fait correcte. Tout comme les accélérations qui sont même meilleures sur 200 m départ arrêté que celles de la Yamaha. L'Africa-Twin perd 16 bornes en pointe face à la Super Ténéré et se maintient dans la bonne moyenne au niveau de ses reprises et surtout des accélérations où elle fait la pole sur 200 m. La Transalp est un poil plus rapide que sa grande sœur et propose des chiffres de reprises vraiment très proches de ceux de l'Africa-Twin mais se voit un peu distancée au niveau des accélérations. A ce sujet, le monocylindre de la DR n'est pas loin derrière. Reste qu'il est un ton au dessous en matière de vitesse de pointe et surtout de reprises, détail vraiment apprécié des utilisateurs de trails, d'où cette dernière place. On le savait, le mono avait affaire à des adversaires vraiment bien armés côté moteur.

Avouons tout de même que ce panachage de cylindrées, de conceptions plus ou moins modernes, donne à l'arrivée des chiffres relativement proches les uns des autres.

Tenue de route

1- SUZUKI 2- AFRICA-TWIN ET SUPER TENERE 4- TRANSALP 5- BMW

La force de la Suzuki se situe ici. Elle est peut-être plus légère que les trois grosses, mais rend tout de même 13 kg à la Transalp. Le poids n'a donc pas grand chose à voir avec sa précision, sa facilité et cet avant un peu plus lourd à manœuvrer mais quasiment rivé au sol. La géométrie de la Big DR est un exemple à suivre, tout autant que ses qualités de suspensions vraiment supérieures. Comme les autres (moins avec la BMW), on peut intervenir n'importe quand en virage, mais sa stabilité en courbe n'a d'égale que sa précision : la Suzuki est un régal de tenue de route. On choisit l'angle voulu, et elle s'y tient, sa chasse prononcée n'y est certainement pas étrangère.

N'allez pas croire pour autant que les autres soient des trapanelles, loin de là, puisque de la Suzuki à la BMW on peut réellement considérer que nous sommes en présence de motos dotées d'une tenue de route rassurante. L'Africa-Twin et la Yamaha se placent à égalité derrière la Suzuki. La Yamaha est d'une facilité étonnante en regard de son poids haut perché, mais reste plus lourde à faire changer d'angle d'autant que son guidon monté beaucoup plus souple

que celui de la Honda implique un léger temps de réponse parfois déroutant. M'enfin, la Yam est tellement saine en courbe qu'on ne peut lui en vouloir. Son seul vrai défaut réside en une tenue de cap à haute vitesse parfois imprécise en cas de vent fort. Face à cela, l'Africa-Twin apporte une meilleure agilité et une tenue en virage comparable à celle de la Yamaha sans toutefois fournir cette sensation de sécurité dont la Super-T conserve le secret. Par contre, sa stabilité à haute vitesse est supérieure à celle de la Yamaha. Ceci compense cela : égalité.

La Transalp n'amuse pas le terrain non plus mais pêche par des suspensions qui manquent d'amortissement sur les successions de petites bosses et par une légère tendance à élargir les virages. Par contre, sa vivacité de direction est surprenante. Là où la Suzuki demande à être non pas forcée mais tout du moins dirigée, la Honda paraît vouloir le faire toute seule. Avec l'habitude, les changements d'angle ou les rectifications de trajectoires deviennent vite un jeu, même si la faible rigidité d'ensemble implique un léger temps de réponse de la part du train arrière. On retrouve un peu ça avec la Super-Ténéré, d'ailleurs. Sûr qu'avec la BMW on change de registre. Alors que son empattement est seulement plus long de 3 mm que celui de la Suzuki, la teutonne paraît beaucoup plus longue, beaucoup moins évidente à emmener. Bien que les effets de transmission soient atténués par le Paralever et une certaine rigidité d'ensemble, la BM demande de l'accoutumance avant de devenir efficace. On aime moins entrer en courbe sur les freins ou accélérer trop tôt. La 1000 GS n'aime pas être violentée et l'on trouve tout son potentiel en enroulant, vite, mais sans escamoter les virages, en traçant bien et avec précision la trajectoire, ce à quoi le train avant se prête avec brio. La BM est précise et stable en courbe mais laisse parfois le pilote sur ses gardes d'autant que son freinage...

Freinage

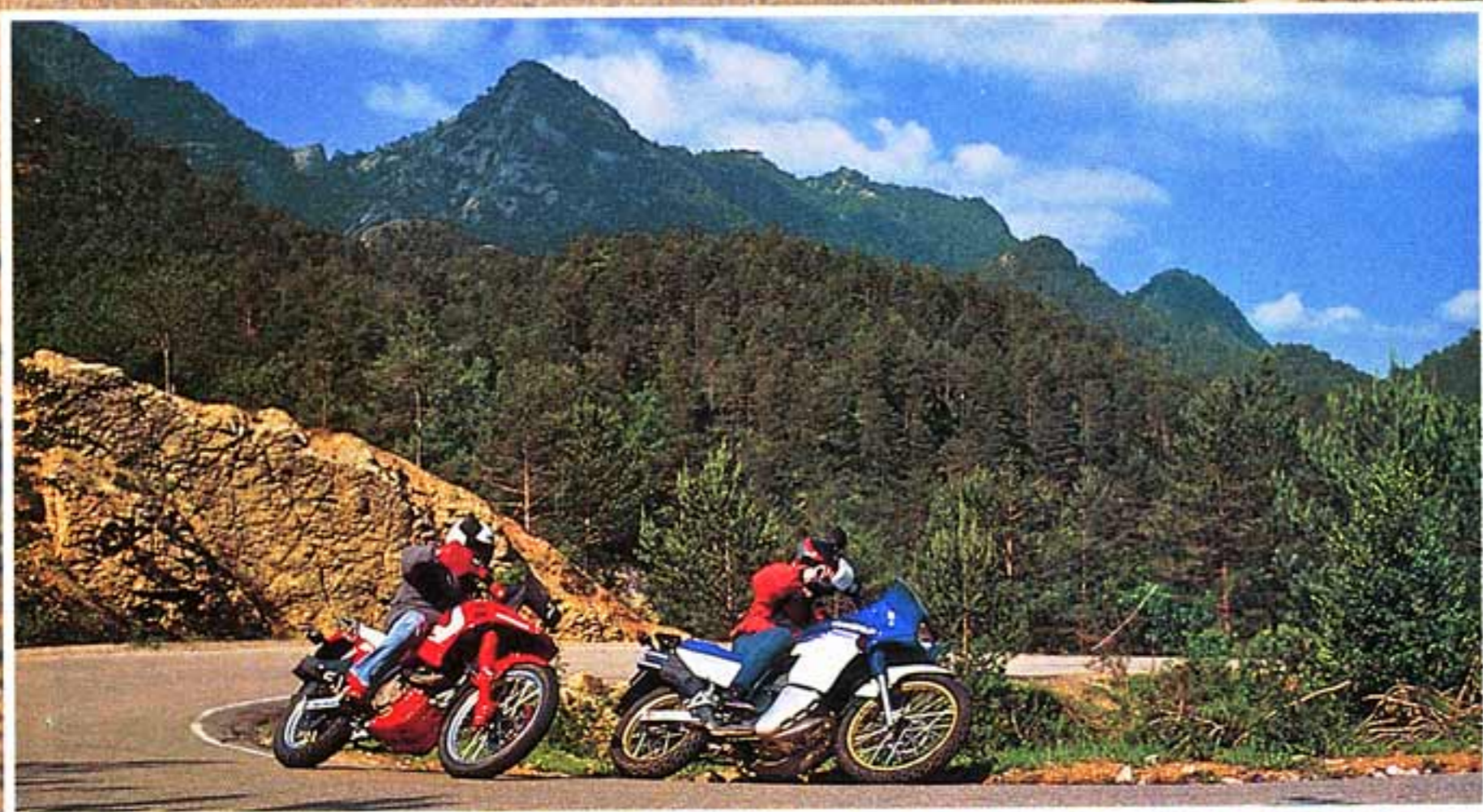
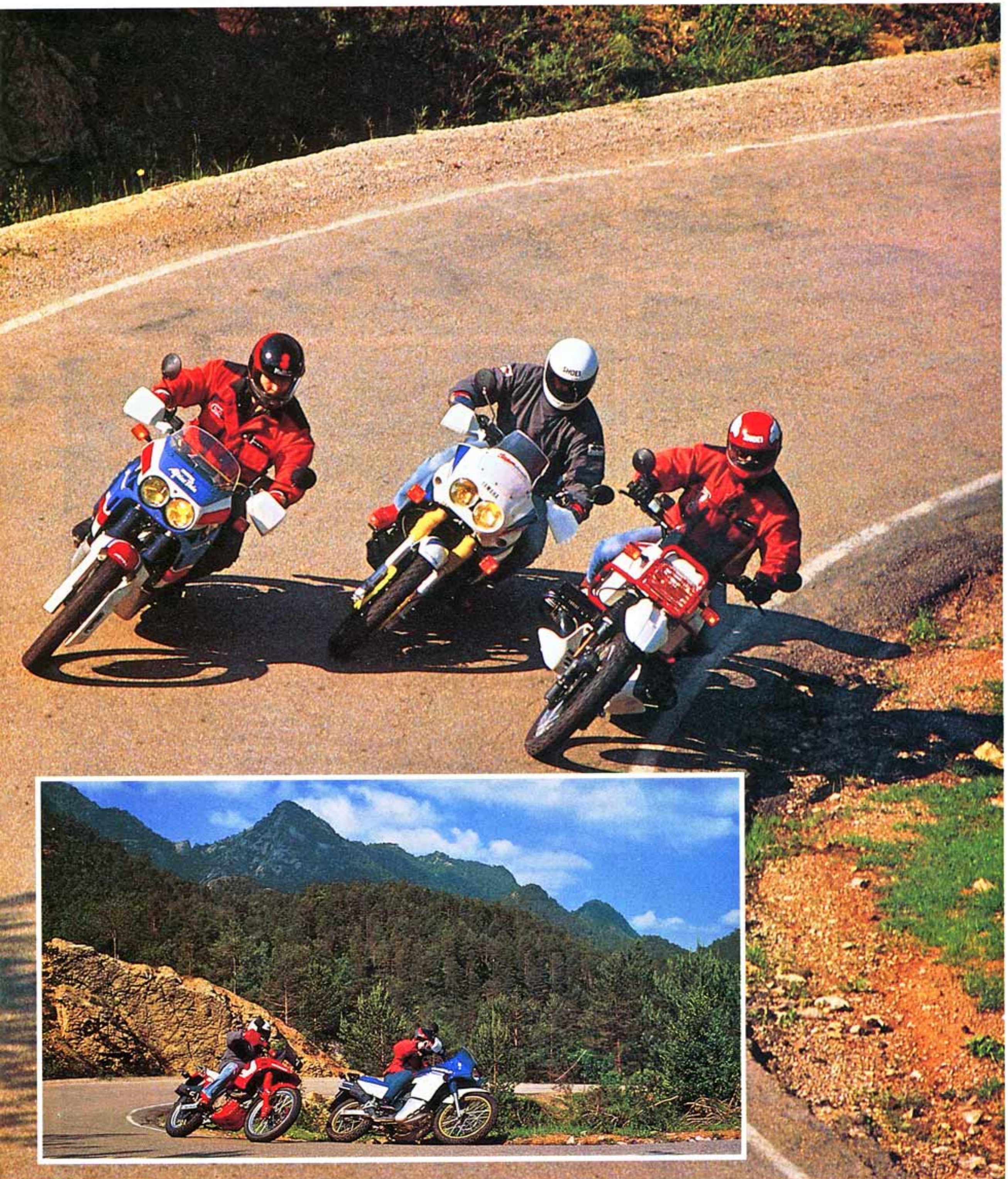
1- AFRICA-TWIN 2- SUZUKI 3- TRANSALP ET YAMAHA 5- BMW

Commençons donc par la BMW, puisqu'on vient de la quitter : elle mériterait, à 60 000 balles le bout, un meilleur freinage. Tout va bien en conduite tranquille, mais en cas d'attaque les limites apparaissent bien vite. Endurance, puissance et mordant sont insuffisants, et pourtant, le sujet est confié à Brembo, alors ! Alors, que Brembo ou BMW prennent exemple sur l'Africa-Twin, vraiment au dessus de toute

Les trois « grosses » aiment la route et la dévorent avec un bel entrain. Seule la BMW demande un temps d'adaptation et une conduite coulée pour être efficace.

Les deux « petites » se tirent la bourre sans arrière pensée. Malgré son excellent comportement, la Transalp reste un bon ton en dessous de la Suzuki en matière de tenue de route, de stabilité et de freinage.

ESSAI COMPARATIF DES GROS TRAILS



critique à ce niveau. Tout comme la Suzuki est parfaite en tenue de route, la Honda est parfaite en freinage. Evident à doser, mordant extra, puissance largement suffisante sur route, endurance jamais prise en défaut : voici la référence. De la Dominator à l'Africa-Twin en passant par les modèles cross ou de route, les freins Honda sont les meilleurs du marché sauf quelques rares exceptions. Comme ceux de la Transalp, par exemple, qui offrent un agrément et une endurance très corrects mais avec une puissance seulement convenable. Elle laisse espérer au départ un bon freinage mais s'effondre bien vite dès que le rythme s'accélère.

Deux disques pour la Super-Ténéré ? C'est pas assez, ou alors il en faudrait de plus grands ou bien un maître cylindre ou des plaquettes, ou étriers différents, quelque chose qui donne au freinage de cette moto le mordant qui lui manque. Dommage car côté endurance tout va bien, et en tirant vraiment fort sur le



Le nouveau tableau de bord de Transalp cette année s'équipe d'un témoin de béquille latérale. Toujours du lisible et du complet, rien à dire.



Ambiance usine pour l'Africa-Twin qui propose un tableau de bord lisible et agréable à l'œil. Un témoin de béquille latérale y est présent.



La Suzuki offre une vue bien triste quand on est à son guidon. Ses compteurs sont moyennement lisibles et carrément d'allure quincaillerie. Comme la BMW elle n'offre pas d'antivol couplé au contacteur. Vu son prix, soyons indulgents.



La Transalp a imposé la tendance du gros trail et du trail bicylindre en particulier. Aujourd'hui, elle est toujours aussi homogène et se veut la plus discrète du lot. Sûre de partie-cycle et confortable malgré son manque de protection, elle pêche encore par son freinage doté d'un bon mordant et d'un bon agrément mais insuffisamment puissant.



C'est l'Afouik là patouon ! L'Afouika-Touine ne cache pas son jeu mais est un pouâl exhubérante pou' not' petit pays. Blague à part, la Honda est une excellente moto à la fois bien soutenue par son moteur et équilibrée de partie-cycle. Son réel avantage réside dans son freinage fabuleux : mordant parfait, dosage évident et puissance à la demande font de ce simple disque la référence des gros trails. La BMW et la Yamaha peuvent en prendre de la graine.



Dans ses nouveaux coloris, la Suzuki devient belle en mettant enfin en valeur la hardiesse et le côté futuriste de ses lignes. Freinage correct, tenue de route de référence et confort (position parfaite) indéniable font vite oublier le manque de caractère du plus gros mono du monde.

ESSAI COMPARATIF DES GROS TRAILS



La Super-Ténéré est une super-moto à la fois confortable, très sécurisante sur route et dotée d'un moteur réellement impressionnant de puissance et de souplesse. Le bicylindre du futur pour Yamaha ? Assurément ! Il ne lui manque qu'une meilleure boîte de vitesses pour devenir parfait. Dommage que le freinage n'ait aucun mordant et une puissance limitée en utilisation sportive.

La BMW est moche mais on s'y fait très vite. Son côté « Land Rover » incassable et brut de fonderie peuvent rendre amoureux en deux coups de cuiller à pot. Le caractère moteur est un régal, les vibrations pas du tout gênantes alors que sa partie-cycle s'accommode de bien des caprices. Le frein avant manque cruellement de puissance alors que l'amortisseur pourrait, vu le prix de vente, être de meilleure facture.

Un tableau de bord agréable à l'oeil pour une fois sur la BMW GS. Dommage qu'il prenne toujours l'humidité et soit parfois capricieux (surtout le tachymètre) car il est par ailleurs lisible et complet, avec montre de bord saïl vous plit ! Par contre, il n'y a toujours pas d'antivol couplé au contacteur.



Beau, complet et lisible : le tableau de bord de la Yam ne suscite aucune critique.

levier, on a une puissance relativement correcte en fin de course. Toujours est-il qu'avec la Yam on garde instinctivement une marge de sécurité au niveau du freinage.

Celui de la Suzuki se fait oublier, et pour cause, il est correct. Puissance et endurance sont excellentes alors qu'un peu plus d'agressivité ne lui ferait pas de mal. Reste que la fourche vrille un tantinet trop lors des freinages appuyés, ce qui n'empêche pas la Suzuki d'arriver en seconde position dans notre classement, mais assez loin tout de même de la perfection de l'Africa-Twin.





Sur la piste, les trois grosses jouent la carte de la stabilité. De leur côté, la Transalp et la Big DR se régalaient sur n'importe quel terrain.

Confort

- 1- YAMAHA
- 2- SUZUKI
- 3- BMW
- 4- AFRICA-TWIN
- 5- TRANSALP

Avec un confort pareil, la Super Ténéré peut effectivement faire penser à une grand tourisme. La petite bulle mériterait dix centimètres de plus pour abriter les grands mais protège étonnamment bien. Les pieds sont par contre moins bien lotis, les jambes étant forcées d'épouser l'importante largeur de l'engin. Toujours est-il que position, confort de selle et protection placent la Yam loin devant la concurrence. Deuxième place pour la Suzuki qui soigne les jambes et offre une position bien droite qui s'accompagne d'un confort de selle parfait. Cette selle aurait gagné à

être plus large. Par ailleurs, la petite bulle ne protège pas du tout mais a au moins le mérite de ne pas envoyer d'air aux oreilles. De plus, la vitesse de croisière permise ne demande pas trop d'effort pour résister à la pression de l'air, le petit saute-vent donnant un bon coup de main à ce niveau.

La BMW protège assez bien la tête mais provoque quelques remous et un niveau sonore (comme avec la Yamaha) assez élevé dans le casque. Par contre, le moteur à plat abrite bien les pieds même si l'été la chaleur devient gênante avec des chaussures légères. A ce propos, les repose-pied crantés de la teutonne auront trop vite raison de vos Weston, un genre de petit scandale. Revenons au confort rehaussé par une position agréable mais handicapé par une selle un poil trop dure et surtout l'éternel amortisseur arrière BMW d'une grande fermeté et d'un amortissement un peu léger.

Africa quatrième, Transalp cinquième : les Honda pêchent par leur protection, aussi imparfaite sur l'une que sur l'autre. Le vent prend tout de suite la tête et, en fonction de la vitesse, provoque bruit et turbulences désagréables. On fait naturellement le dos rond à 140. L'Africa-Twin est confortable de selle et de position mais les évidements du réservoir ne sont pas assez profonds pour les pilotes de grande taille. A ce

niveau la Transalp propose une position beaucoup plus naturelle mais n'est pas aussi bien suspendue que sa grande sœur.

Sachez tout de même que ces gros trails sont tous plutôt confortables pour un long parcours.

Duo

- 1 - AFRICA-TWIN
- 2 - BMW, TRANSALP, SUZUKI, YAMAHA

Bon point pour l'Africa-Twin qui soigne la position de son passager et le protège par l'intermédiaire du pilote. Elles sont d'ailleurs toutes dans ce cas, les selles étant assez plates.

BMW, Transalp et Suzuki soignent elles aussi les jambes du passager alors que sur la Yamaha on les retrouve trop haut perchées. La Super-Ténéré se rattrape par la douceur et le couple de son moteur qui véhicule les amoureux avec facilité. C'est aussi le cas de l'Africa-Twin et de la BMW, alors que la Transalp manque de couple en bas pour emmener facilement le poids supplémentaire. Même chose pour la Suzuki chez qui la souplesse fait cruellement défaut.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	BMW	HONDA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Modèle	R 100 GS « Paris Dakar »	600 Transalp	650 Africa Twin	DR 750	750 Super Ténéré
Prix clés en main	60 500 F	40 966 F	46 062 F	32 223 F	44 980 F
Coloris	noir/jaune ou blanc/bleu	rouge/blanc, bleu blanc ou bleu/bleu pâle	Noir/bleu ou rouge/blanc	bleu ou rouge	Bleu/blanc, orange/blanc et gris
Disponibilité	immédiate	immédiate	immédiate	immédiate	immédiate
Garantie	un an pièces et M.O. kil. illimité	un an pièces et M.O. kil. illimité, deux ans sur moteur-transmission	un an pièces et M.O. kil. illimité, deux ans sur moteur transmission	un an pièces et M.O. kil. illimité	un an pièces et M.O. kil. illimité
Importateur	BMW France 3, rue Ampère 78390 Bois d'Arcy Tél. (1) 30.43.93.00	Honda-France BP 46 77312 Marne-la-Vallée Cedex 02 Tél. (1) 60.05.90.12	Honda-France BP 46 77312 Marne-la-Vallée Cedex 02 Tél. (1) 60.05.90.12	Suzuki-France 26, av. de la Gare 78310 Coignières Tél. (1) 34.61.45.09	Sonauto-Yamaha BP 479 95005 Cergy Pontoise Cedex Tél. (1) 30.37.91.23
Essais précédents	MJ 809 et 831 (comp.)	MJ 787, 788 et 831	MJ 837 et 843	MJ 823 et 831	MJ 881, 887 et 895 (10 000 km)

ESSAI COMPARATIF DES GROS TRAILS



est assez bien adaptée. De plus, le gros twin aime enrouler sur le couple et apporte une motricité agréable. C'est aussi le cas de la Super-Ténére qui préfère par contre voir loin devant elle pour rouler en TT. Il lui faut encore plus d'espace que les autres pour d'accepter de sortir des sentiers battus. Le poids haut perché se ressent très vite et on se laisse assez vite embarquer dans les petits coins par cette moto dont la position n'est absolument pas adaptée au TT. Heureusement que sa souplesse lui confère une motricité hors du commun.

Budget

- 1- SUZUKI
- 2- TRANSALP
- 3- BMW
- 4- AFRICA-TWIN
- 5- YAMAHA

Entre 38 223 F pour la Suzuki et 60 500 F pour la BMW, avouez qu'il y a de quoi faire. Certains ne se poseront même pas la question, les plus fortunés hésiteront peut-être. Globalement, si la BMW paraît chère, il faut aussi savoir que la R 100 GS de base

vaût près de 8 000 F de moins et offre des services très proches de ceux de notre moto d'essai. Huit mille balles, ça peut aussi faire réfléchir d'autant que le « kit Dakar » peut se monter au fur et à mesure. Voilà pour la BM. Pour les autres, le choix sera bien difficile, surtout entre l'Africa-Twin et la Super-Ténére dont les consommations et les prix de pièces détachées (petit avantage ici à la Honda) ne sont pas les points forts et demeurent comparables. La Suzuki prend nettement la tête à ce niveau et se permet même de consommer un peu moins. Indéniablement, la « Big » est le gros trail économique par excellence. A noter le prix élevé de sa fourche qui prouve quelque part que les suspensions ont fait l'objet de soins attentifs malgré le budget volontairement limité de ce mono. La Transalp s'intercale entre sa sœur et la Super-Ténére en étant moins chère à l'achat, moins gourmande et plus intéressante en prix de pièces. A force de vouloir être homogène, elle en arrive à l'être aussi au niveau du budget.

N'oubliez tout de même pas que la BMW propose toujours les mêmes arguments, à savoir qu'elle possède une transmission par arbre, que son moteur est connu comme le loup blanc en tant qu'engin facile à entretenir soi-même et que sa cote à l'occasion diminuera moins vite que celle des concurrentes, même si une Transalp ne se situe pas trop mal à ce niveau. I. M.

Tout-terrain

- 1- SUZUKI
- 2- AFRICA-TWIN
- 3- BMW ET TRANSALP
- 5- YAMAHA

Rebelote pour la Suzuki qui pour une fois est secondée comme il faut par son moteur. Certes on le le ménage pas, mais entre l'avant verrouillé au sol et la motricité du mono, la Big DR prend un net avantage, même sur terrain roulant. Travers, freinages faciles grâce à la progressivité de l'arrière et à l'avant facile à doser, changements d'angles aisés, position bien sur l'avant : la DR a ce qu'il faut pour s'amuser un minimum en TT malgré ses plus de 210 kg. La Transalp aurait presque pu la suivre si elle n'avait cet avant fuyant, cette position plus routière et ce frein arrière « autobloquant ». Heureusement, sa Dakar de sœur relève le flambeau en étant à la fois saine en TT et relativement facile à manier. N'oublions pas que nous sommes en présence de trails poids lourds chaussés de pneus corrects sur le sec mais totalement inadaptés à la boue. Les patageages, sauts, franchissements de brouillards ou violents appuis sont à proscrire avec ces motos, il faut le savoir. La BMW est la plus lourde, mais pas la dernière en TT. Son freinage n'est plus un défaut d'autant que l'arrière est progressif (trop ?) et surtout, le centre de gravité placé très bas apporte une facilité de placement évidente. Debout sur les repose-pied (assis, on bute sur les carburateurs), la position

Conclusion

Ces gros vaisseaux sont bel et bien des trails au sens propre du terme, même si leur image de marque et leur poids laissent penser qu'elles sont des GT déguisées. En effet, la sécurité, inhérente à la position de conduite et aux débattements de suspensions des trails, est bien là. Ces cinq motos pardonnent des erreurs que les routières ne laisseraient pas passer. De plus, l'allonge apportée par leurs moteurs est loin d'être superflue sur long parcours. Ceci est aussi valable pour la Suzuki dont le monocylindre permet une vitesse de croisière tout à fait honorable.

Le choix est donc difficile, ces cinq montures étant toutes très proches les unes des autres et homogènes dans leur ensemble. Pour le caractère il faudra choisir la BMW, pour l'efficacité la Yamaha, pour le freinage et le comportement routier l'Africa-Twin alors que Suzuki et Transalp, plus légères, se veulent de ce fait plus faciles à manier. La Transalp est toujours aussi homogène mais manque de caractère alors que la Suzuki déçoit quelque peu par son moteur, sans grande personnalité, mais conserve la palme de la tenue de route pour un trail, toutes catégories confondues. A vous de choisir selon vos désirs et surtout vos moyens, mais quel que soit votre choix, vous ne risquez pas d'être déçu.

Marque	BMW	TRANSALP	AFRICA-TWIN	SUZUKI	YAMAHA
QUALITES	- Caractère moteur - Confort - Tenue de route - Le côté incassable	- Homogénéité - Tenue de route - Confort - Facilité	- Freinage - Tenue de route - Boîte douce et précise - Béquille centrale	- Tenue de route - Maniabilité - Prix - Confort - Look	- Moteur souple et puissant - Confort - Protection - Tenue de route
DEFAUTS	- Freinage - Prix - Boîte imprécise	- Vulnérabilité des plastiques - Prix - Protection	- Prix - Le côté exhubérant - Protection	- Finition - Protection - Fourche qui vrille au freinage	- Boîte dure et imprécise - Freinage léger - Poids - Prix

PERFORMANCES

Marque	BMW	TRANSALP	AFRICA TWIN	SUZUKI	YAMAHA
VITESSE MAXI					
Assis	171	163	162	155	176
Compteurs	175	175	—	165	180
Couché	176	173	167	159	183
Compteurs	185	180	-	170	185
ACCELERATIONS					
200 m D.A.	8"2	8"4	8"1	8"5	8"9
400 m D.A.	13"1	13"5	13"1	13"8	12"5
REPRISES					
de 60 à 90 km/h	3"7	4"5	4"2	5"0	4"2
de 90 à 130 km/h	6"4	6"4	6"3	7"0	7"1
ETALONNAGE					
Compteur					
60 km/h	55	58	54	57	57
90 km/h	85	85	81	85	85
110 km/h	104	107	100	104	96
130 km/h	125	129	119	123	123
160 km/h	148	160	144	148	147

Indéniablement, l'intérêt numéro un des trails twins par rapport aux monos reste leur allonge et leur vitesse de pointe supérieure. Si la Suzuki s'en sort bien au niveau des reprises et même des accélérations, elle mange son pain noir en vitesse de pointe. En accélérations, le nouveau twin Yamaha est incontrable alors qu'en reprises, la BMW prend l'avantage à bas régime et l'Africa-Twin de 90 à 130 km/h. A noter les bonnes performances de la Transalp à tous les niveaux malgré son handicap de cylindrée. Ceci dit, hormis leur caractère différents, ces quatre twins proposent des performances très élevées si l'on tient compte de leurs poids. Idem pour le mono DR qui figure assez bien sur ce tableau alors que les impressions ressenties à son guidon ne laissent pas soupçonner de telles performances.

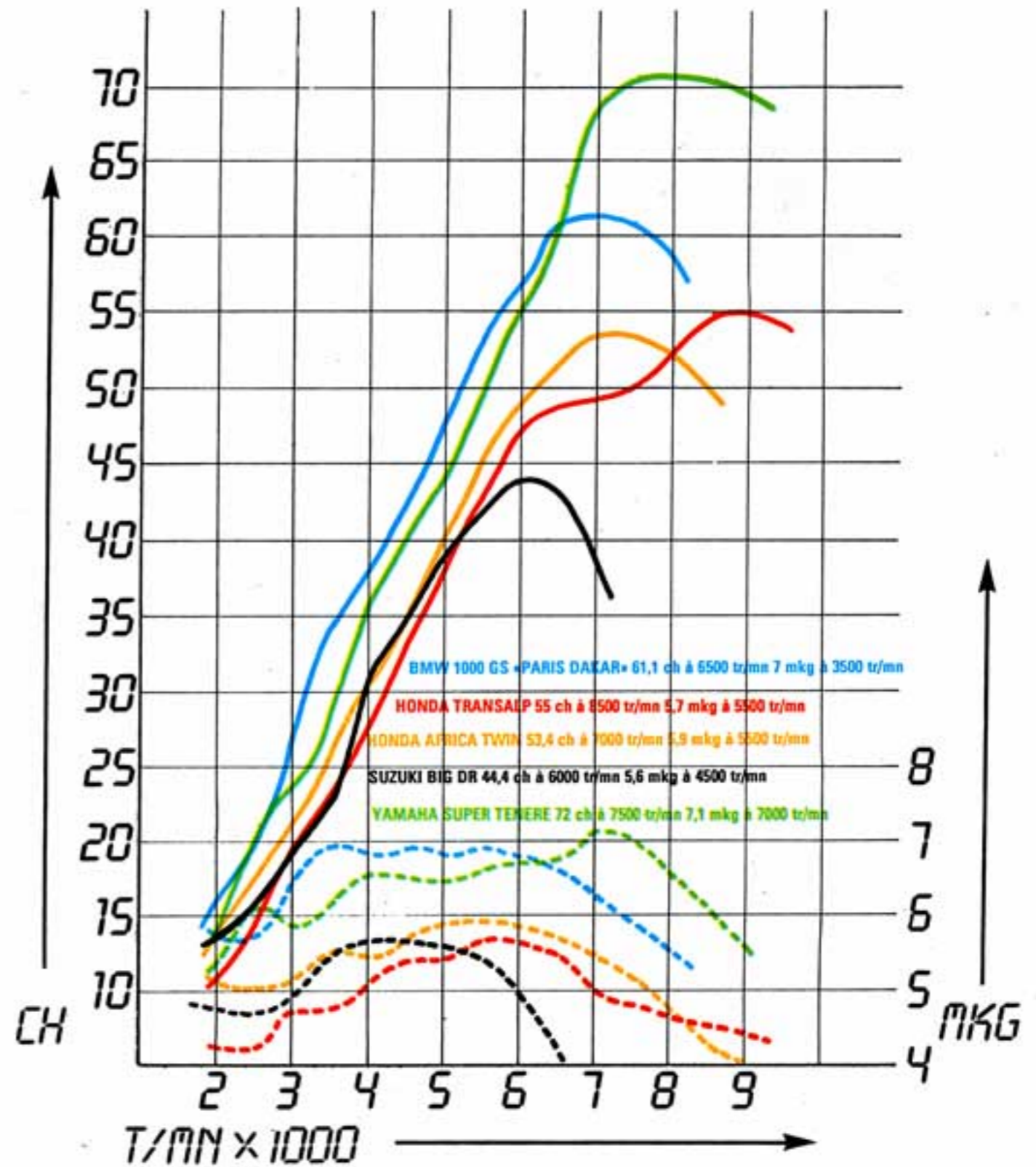
PUISSANCE

Marque	BMW	TRANSALP	AFRICA TWIN	SUZUKI	YAMAHA
Annoncée usine	60 ch	55 ch	57 ch	52 ch	70 ch
Vérifiée à l'embrayage	61,1 ch	55 ch	53,4 ch	44,4 ch	72 ch
Vérifiée à la roue arrière	49 ch	46 ch	41,2 ch	37,6 ch	61,1 ch
Spécifique	62,3 ch/l	94,3 ch/l	82,5 ch/l	61,0 ch/l	96,1 ch/l
Poids avec pleins	223 kg	199 kg	223 kg	212 kg	233 kg
Rapport poids/puiss. réel	3,65 kg/ch	3,62 kg/ch	4,18 kg/ch	4,80 kg/ch	3,24 kg/ch
Cylindrée	980 cm ³	583 cm ³	647 cm ³	727 cm ³	749 cm ³

CONSOMMATION

UTILISATION	BMW	TRANSALP	AFRICA-TWIN	SUZUKI	YAMAHA
Mini	6,1	5,8	5,8	5,4	5,7
Maxi	9,3	8,5	8,7	8,9	11
Moyenne	7,7	7,1	7,2	7,2	8,3
Autonomie moyenne avant réserve	450 km	250 km	340 km	390 km	330 km

AU BANC BOSCH MOTO-JOURNAL



Que de moteurs différents pour ce comparatif ! Mettons d'entrée le mono de côté puisque, malgré sa vaillance, il ne peut lutter en souplesse et en montées en régime avec ses adversaires, même s'il propose un couple maxi très honnête. Une fois de plus, la Super-Ténéré met en évidence la santé exceptionnelle de son twin avec une souplesse étonnante et une répartition de la puissance quasi-parfaite. Malgré cela, elle n'offre pas de tempérament affirmé comme peut le faire la 1000 GS. Cette dernière préfère en effet prendre moins de tours pour jouer la carte du couple à bas et moyens régimes. La BMW fait vite savoir que les hauts régimes ne sont pas son truc. Malgré leur motorisation différente de 50 petits cm³, les comportements de la Transalp et de l'Africa-Twin sont assez éloignés. La première monte haut dans les tours pour délivrer sa puissance maxi alors que la seconde s'étoffe en couple plus bas dans les tours mais régule plus tôt.

REGI-ME	PUISSANCE					COUPLE				
	BMW	TRANSALP	AFRICA TWIN	SUZUKI	YAMAHA	BMW	TRANSALP	AFRICA TWIN	SUZUKI	YAMAHA
2 000 tr/mn	16,0	12,0	14,5		15,0	5,8	4,4	5,2		5,4
2 500 tr/mn	20,4	15,0	17,7	17,2	21,7	5,8	4,3	5,1	4,9	6,2
3 000 tr/mn	27,2	20,0	21,7	19,9	24,4	6,5	4,7	5,2	4,7	5,8
3 500 tr/mn	34,0	23,0	27,2	24,4	30,6	7,0	4,7	5,6	5,0	6,3
4 000 tr/mn	38,0	28,5	30,3	30,8	36,7	6,8	5,1	5,4	5,5	6,6
4 500 tr/mn	43,5	34,0	35,8	35,2	40,8	6,9	5,4	5,7	5,6	6,5
5 000 tr/mn	47,6	38,0	40,3	38,9	44,8	6,8	5,4	5,8	5,6	6,4
5 500 tr/mn	53,0	43,5	45,3	42,1	50,3	6,9	5,7	5,9	5,5	6,6
6 000 tr/mn	57,1	47,5	48,9	44,4	55,0	6,8	5,7	5,8	5,3	6,6
6 500 tr/mn	61,1	49,0	52,1	43,0	63,8	6,7	5,4	5,7	4,7	7,0
7 000 tr/mn	61,1	49,0	53,4	38,0	69,3	6,2	5,0	5,5	3,9	7,1
7 500 tr/mn	61,1	50,0	53,0		72,0	5,8	4,8	5,1		6,9
8 000 tr/mn		53,0	52,1		72,0		4,7	4,7		6,5
8 500 tr/mn		55,0					4,6			6,0
9 000 tr/mn		55,0					4,4			

ESSAI COMPARATIF DES GROS TRAILS

EN BREF

VILLE

Transalp et Suzuki se tirent la bourre entre les feux rouges. La première est quasiment aussi facile à manier que la DR mais offre en prime un comportement de moteur beaucoup plus souple et donc plus adapté à la ville. La Big DR possède un couple sympathique mais ne supporte absolument pas d'être sous 3000/3500 tours. Derrière, la BMW a beau être plus lourde, son centre de gravité placé plus bas et sa plus faible hauteur de selle auront raison de l'Africa-Twin et de la Yamaha sur ce terrain. Cette dernière joue la souplesse et le rayon de braquage mais ne fait pas oublier son poids trop haut perché. A noter que les cinq motos braquent toutes très bien.

ROUTE

Pour enrouler, elles sont toutes merveilleuses de facilité et de précision. A l'attaque, par contre, les tempéraments diffèrent. La Suzuki prend la pole d'entrée avec un comportement vif et sain étonnant alors que l'Africa-Twin et la Super-Ténéré se tirent la bourre avec sérénité. La Transalp suit le rythme sans problème mais avec des suspensions un peu moins bonnes d'où une précision légèrement inférieure. La BMW est la seule à demander une conduite coulée pour être efficace. Elle suit le rythme mais demande plus d'efforts et de concentration à son pilote. Globalement, ces cinq parties-cycles sont un régal, chacune à sa façon, et sur n'importe quel type de route.

AUTOROUTE

Avantage à la Super-Ténéré pour son confort, sa protection et l'allonge surprenante de son moteur. Elle manque par contre un peu de stabilité à haute vitesse, surtout en cas de vent fort. La BMW suit un peu plus loin en tenant une croisière de 140-150 km/h sans mollir. Sa protection est très bonne (pieds et tête à l'abri) et incomparablement meilleure que celle des Transalp, Africa-Twin et autres DR. Cette dernière accepte 140 de croisière et offre un confort indéniable de par sa position. Les deux Honda ont une allonge correcte (140-150 km/h de croisière) mais ne protègent absolument pas la tête. Les grands gabarits logeront mieux leurs jambes dans le réservoir avec la Transalp qu'avec l'Africa-Twin.

TOUT TERRAIN

C'est le terrain de jeu de la « petite » DR à la fois vive, facile, stable et précise. Un régal en enroulant sur le couple ou en maltraitant un peu le mono. L'Africa est la plus rassurante des grosses face à une BMW facile mais moins précise et surtout une Yamaha vraiment pas à l'aise si le terrain est trop tourmenté. On se laisse vite embarquer. Dommage que la Transalp ait tendance à parfois glisser de l'avant car elle reste capable de faire de belles choses en TT malgré sa taille.

FICHES TECHNIQUES

	BMW R 100 GS	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA TWIN	SUZUKI DR 750	YAMAHA SUPER TENERE
MOTEUR					
Type :	bicylindre à plat 4T refroidi par air, radiateur d'huile	bicylindre 4 temps en V à 52°	refroidi par eau	monocylindre 4T refroidi par air et huile	bicylindre 4T refroidi par eau
Cylindrée :	980 cm ³	583 cm ³	647 cm ³	727 cm ³	749 cm ³
Alésage x course :	94 x 70,6 mm	75 x 66 mm	79 x 66 mm	105 x 84 mm	87 x 63 mm
Puissance maxi :	60 ch à 6 500 tr/mn	55 ch à 8 000 tr/mn	57 ch à 8 000 tr/mn	52 ch à 6 600 tr/mn	70 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi :	7,74 mkg à 3 750 tr/mn	5,5 mkg à 6 000 tr/mn	6,3 mkg à 6 000 tr/mn	5,9 mkg à 5 500 tr/mn	6,8 mkg à 6 500 tr/mn
Alimentation :	2 Bing à dépression Ø 40 mm	2 Keihin à dépression Ø 32 mm	2 Keihin à dépression Ø 34 mm	double carburateur Mikuni Ø 33 mm	2 Mikuni BDST 38 à boisseaux plats
Lubrification :	sous pression carte humide	sous pression carter humide	pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde	carter sec, pompe trochoïde
Mise en route :	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement
TRANSMISSIONS					
Transmission primaire :	par engrenage	par engrenage à taille oblique rapport 68/36	par engrenage à taille oblique rapport 68/36	par engrenage à taille oblique rapport 62/32	par engrenage à taille droite rapport 67/39
Embrayage :	monodisque à sec, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique
Boîte de vitesse :	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports
Transmission secondaire :	par cardan, système Paralever	par chaîne, rapport 47/15	par chaîne, rapport 49/16	par chaîne	par chaîne, rapport 46/13
EQUIPEMENT ELECTRIQUE					
Allumage :	électronique	électronique	électronique	électronique	électronique
Eclairage :	iode 55/60 W	iode 60/55 W	double optique à iode	iode 60/55 W	double optique à iode
PARTIE-CYCLE					
Cadre :	double berceau tubulaire en acier, partie arrière boulonnée	simple berceau tubulaire en acier dédoublé sous le moteur	simple berceau tubulaire en acier	simple berceau tubulaire en acier dédoublé sous le moteur	double berceau tubulaire en acier parties inférieures démontables
Direction (angle / chasse) :	28°/101 mm	28°/108 mm	28°/113 mm	28°/20/136 mm	101 mm
Suspension avant :	Marzocchi téléhydraulique	téléhydraulique pneumatique	téléhydraulique pneumatique Ø 43 mm	téléhydraulique Ø 41 mm	téléhydraulique Ø 43 mm
Suspension arrière :	monobras, mono-amortisseur Boge	mono-amortisseur Prolink	mono-amortisseur Delta Prolink	mono-amortisseur Full-Floater	monocross trécable en précontrainte
Frein avant :	simple disque Ø 285 mm Brembo	simple disque Ø 276 mm	simple disque Ø 296 mm	simple disque Ø 280 mm	double disque Ø 245 mm
Frein arrière :	étrier double piston	étrier à pistons jumelés	étrier double piston	étrier à pistons juxtaposés	étriers à pistons juxtaposés
	tambour simple came Ø 200 mm	tambour disque came Ø 130 mm	simple disque Ø 240 mm	simple disque Ø 210 mm	simple disque Ø 245 mm
Pneu :	AV : 90/90 x 21 ; AR : 130/80 x 17	AV : 90/90 x 21 ; AR : 130/90 x 17	AV : 90/90 x 21 ; AR : 130/90 x 17	AV : 90/90 x 21 ; AR : 130/80 x 17	étrier double piston AV : 90/90 x 21 ; AR : 140/80 x 17
DIMENSIONS CAPACITES ET POIDS					
Hauteur de selle :	850 ou 880 mm au choix	850 mm	890 mm	876 mm	865 mm
Empattement :	1 513 mm	1 530 mm	1 555 mm	1 510 mm	1 505 mm
Essence :	35 l dont 4,5 de réserve	18 l dont 4 de réserve	25 l	29 l	26 l dont 5 de réserve
Poids à sec (usine) :	203 kg	174 kg	193 kg	179 kg	195 kg
Poids tous pleins faits (vérifié M.J.) :	239,5 kg	199 kg	223 kg	212 kg	233 kg
Répartition de ce poids :	AV : 48,2 % ; AR : 51,8 %	AV : 47,7 % ; AR : 52,3 % ;	AV : 48,4 % ; AR : 51,6 %	AV : 47,6 % ; AR : 52,4 %	AV : 47 % ; AR : 53 %