



# LES ROUTIERES

par Gilles Mallet ; photos : Patrick Massias

*Les rallyes africains sont une bénédiction pour les constructeurs. Après le succès fantastique des monocylindres, les twins se précipitent au créneau, celui, formidablement médiatique, des dévoreuses de désert. La dernière née, la Yamaha Super Ténéré, affronte ses rivales : la Honda Africa-Twin, la Suzuki « Desert Express », le plus gros mono actuel et, évidemment, l'incontournable Honda Transalp, qui a ouvert la voie de ce nouveau concept du trail routier.*

*Car, ne nous y trompons pas : sous leur prestigieux look de motos du désert, ces méga-trails sont d'abord des routières.*



SUZUKI DESERT EXPRESS - HONDA TRANSALP

SUN

DESSERT



YAMAHA SUPER TENERE ~ HONDA AFRICA TWIN

# Concept

Comment en est-on arrivé là ? Bref rappel du comment du pourquoi de la chose. Utilisés à plus de 80 % sur le goudron, les gros monos, devenus il est vrai trop gros pour tâter efficacement du chemin, n'étaient plus assez véloces, malgré leur cylindrée de 650 cm<sup>3</sup>, pour abattre des bornes de goudron. Et peut-être aussi, plus assez fiables, étant en permanence sollicités au maximum de leur potentiel mécanique.

Tant qu'à évoluer vers des trails de plus en plus routiers, autant aller au bout de l'idée, c'est-à-dire faire plus confortable, plus fiable et plus rapide. Au salon 86, Honda sortait sa bombe, un bicylindre en V de 600 cm<sup>3</sup>, la Transalp. Succès immédiat, avec la plus forte vente en Europe en 1987, toutes catégories confondues : 11 000 exemplaires.

Un an plus tard, au salon 87, Suzuki répliquait en jouant la carte du look africain et du super-gros-mono : un 727 cm<sup>3</sup> refroidi par huile, fiable, rapide, confortable et bon marché.

Début 88, nouvelle offensive de Honda, qui profite des deux victoires successives de sa NXR au Paris-Dakar pour commercialiser son image avec la sortie de l'Africa Twin. Suzuki et Honda vont au bout de leur démarche en créant des écuries marathon au dernier Paris-Dakar, avec le succès que l'on sait.

Kawasaki ne s'étant jamais sérieusement impliqué en Afrique, on n'attendait plus que l'arme secrète de Yamaha. Depuis deux mois, on la connaît : c'est la Super-Ténéré. Strictement la même démarche que Honda avec l'Africa Twin, à l'exception du moteur. Alors que sa moto d'usine utilise un 750 mono, Yamaha choisit pour la Super Ténéré un bicylindre. Un 750 vertical twin dérivé du fameux FZ de route.

Pour ces quatre trails routiers, nous avons choisi d'organiser un essai essentiellement routier, qui permettra de dégager leurs valeurs essentielles : performances moteur, agrément, confort, etc... prix. Entre le circuit de Monthléry pour les perfs' et les routes parfumées du sud de la France, la Vérité ne pouvait nous échapper... y compris pour les amateurs de grands espaces, puisque, en attendant prochainement une surprise saharienne nous avons aussi essayé ces motos dans le désert.

Un coup d'œil d'ensemble avant d'entrer dans les détails pour situer les principales différences entre nos quatre protagonistes. La fiche technique est là, à la fin de l'essai, pour compléter votre information.

La plus grosse cylindrée, le moteur le plus évolué et le plus puissant, la Super Ténéré, venant la dernière sur le marché, devait apporter un plus. C'est sans doute essentiellement dans cette motorisation très musclée qu'il se trouve. Une culasse à 5 soupapes et double ACT sur un vertical twin calé à 360° et superbement équilibré, voilà sa force : 70 chevaux et un couple élevé. On a également travaillé la compacité en inclinant les cylindres à 45° et en logeant la boîte au-dessus du vilebrequin. Le tout, paraît-il, très léger, beaucoup plus en tous cas qu'un V-twin (suivez mon regard vers les Honda). Second par la cylindrée, le monocylindre Suzuki a dû concéder la puissance à la fiabilité. On ne tire pas impunément autant de chevaux d'un mono que d'un multicylindre. Régime plus bas, la puissance est plus faible — le seul au-dessous des 50 chevaux — malgré un couple important. L'architecture moderne — 4 soupapes, simple ACT, double allumage, admission à double carburateur évoluée, refroidissement mixte air et huile et double balancier d'équilibrage — paraît rassurante pour la longévité d'une cylindrée unitaire aussi importante. Quant aux deux bouillleurs Honda — Transalp et Africa-Twin — ils sont identiques à la cylindrée près. V-Twin à 52°



avec un maneton décalé évitant les lourds balanciers d'équilibrage, refroidissement liquide, le matériel est éprouvé et robuste. 650 cm<sup>3</sup>, 2 ch. de plus et un couple plus élevé, voici les avantages de l'Africa-Twin sur sa petite sœur, la plus faible cylindrée du lot avec ses 583 cm<sup>3</sup>. Quant aux parties-cycles, voyez les fiches techniques pour les détails. Retenons-en les grands

## Merci les gars

Eh bien, on a mis à contribution un certain nombre de compétences avant, pendant et après le week-end de Pâques pour réaliser cet essai.

Il n'est pas superflu de remercier les importateurs respectifs qui ont réalisé des prouesses pour mettre à notre disposition leurs machines, mais aussi le dynamique responsable de Point Vert à Narbonne, un spot sympathique ; les établissements Castex à Carcassonne, représentants Yamaha et Suzuki efficaces.

Et bien sûr, nos pilotes d'essais Gilles Desheulles et Gilles Maurice qui nous ont aidé à tirer la substantifique moelle de ces cinq boulets.

axes : deux motos « légères » (tout est décidément relatif !), la Transalp et la Suzuki, avec environ 20 kg de moins que les deux grosses. Une option européenne pour la Transalp, qui se distingue par un réservoir plus petit et des suspensions à moins grand débattement que ses trois rivales. Enfin, deux motos au look ravageur, très luxueuses d'aspect, la Super Ténéré et l'Africa Twin, contre deux machines sobres, sans recherche de tape à l'œil. Ce que nous allons voir en détail dans le chapitre suivant.

# Au repos

## Equipement-finition

La Suzuki DR, fidèle à la politique de la marque, vise donc davantage le produit bon marché et fonctionnel que le tape-à-l'œil. Des trois modèles proposés, nous avons choisi ici le plus



Si les matériaux n'ont point reçu de particule (bras-oscillant en acier, nombreux éléments en tôle emboutie) et si le frein AR reste à tambour — mais qui s'est plaint de son efficacité ? — l'équipement a reçu quelques améliorations : meilleure protection au vent grâce à un pare-brise plus haut, nouveau combiné amortisseur et biellette AR, tableau de bord redessiné. Restent les deux gros bras de ce match. S'ils semblent rivaliser de raffinements : grosses fourches, freins à disque partout — un double disque, même, sur la Yam — une inquisition plus poussée démasque une finition et surtout un équipement plus élaborés à l'avantage de la Honda. Ce qu'elle a et que n'a pas la Yam ? Un amorti réglable en hydraulique, une assistance pneumatique (valves) sur la fourche, des pédales de frein et de sélecteur repliables, un tableau de bord plus complet et nettement plus beau, un appel de phare diurne, un filtre à essence, un revêtement de selle antidérapant... ça fait pas mal de détails qui indiquent une finition plus soignée en même temps qu'un équipement mieux adapté au tout-terrain. Quant au look, facteur important mais affectif, il est l'affaire de chacun entre ces quatre motos esthétiquement réussies, y compris la Suzuki dont les nouveaux coloris ont bien arrangé la ligne insolite. Bilan de ce long examen statique : une Africa Twin qui se détache en faisant peu de concession à la facilité, contrairement à la Super Ténéré, dont le coup de bluff esthétique ne résiste pas à un examen approfondi, ce qui la ravale au — bon — niveau de la Transalp et de la Suzuki.

### En Selle

Position de conduite, agrément des commandes ; après avoir observé, on commence à s'installer sur les motos, une petite prise de contact qui permet de voir si on se sent à l'aise et si les commandes sont agréables.

Pour un « Vert », la Suzuki est la moins déconcertante. Selle haute, guidon assez cintré, moto longue sur laquelle on a la place de bouger, tête de fourche réduite à sa plus simple expression, c'est une moto assez imposante pour un mono, mais comparée aux twins... Rien à dire sur les commandes, précises et agréables. Pour rester — tout est relatif — dans les « petits formats », on passe sur la Transalp. Selle sensiblement plus basse, carénage beaucoup plus volumineux, le changement est singulier. Le saute-vent redessiné, large et haut par rapport à la selle, c'est typiquement routier et, pour nous, un peu l'impression de voir la route à travers un bocal. Cela dit, c'est une moto facile, accessible à tout le monde, douce de partout, précise. Un nouveau pas est franchi lorsqu'on se hisse à bord de la Super Ténéré. Hauteur de selle et position assez similaires à la Suzuki, mais toute comparaison s'arrête là. Que cette machine est volumineuse, très large entre les genoux et au niveau du moteur (à droite, à cause du passage des deux tubes d'échappement) ! Même les poignées sont larges, remplissant les mains. Quant aux commandes, on retrouve une boîte Yamaha : une sélection ferme, avec notamment un point mort difficile à trouver à l'arrêt.

L'Africa Twin est une sorte d'intermédiaire entre la Super-Ténéré et la Suzuki. Selle haute — la plus haute du lot — carénage et réservoir assez larges, mais guidon mieux dessiné, plus droit, moteur plus étroit, feeling des commandes plus précis et, sous les yeux, ce splendide tableau de bord. C'est haut et lourd, mais on domine la route avec un sentiment de confiance. Les deux plus déconcertantes perdent ce premier contact.

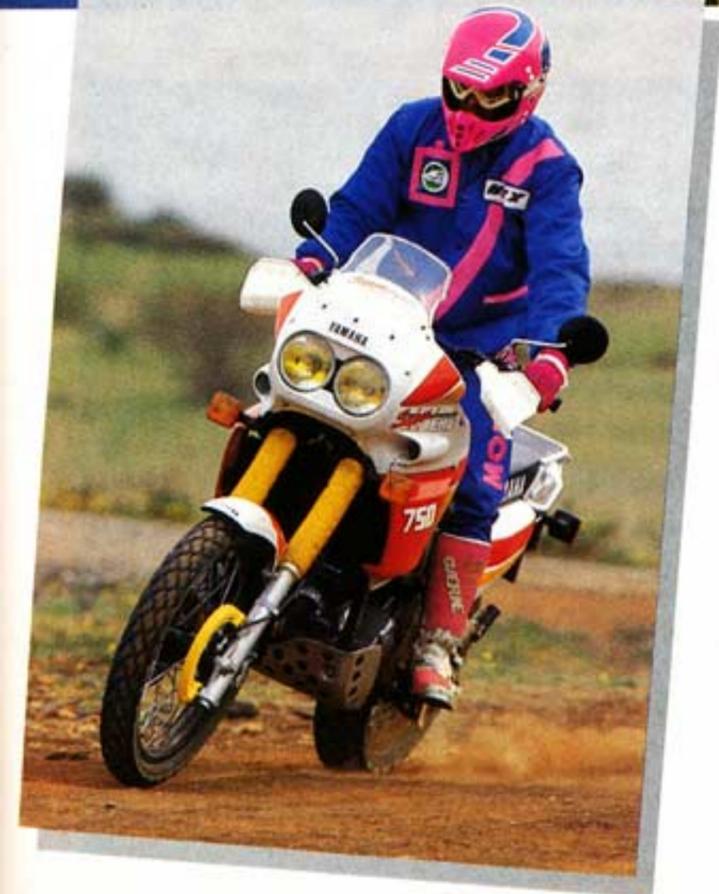
### Poids

Le poids, c'est l'ennemi, devise motocycliste hélas d'autant plus vérifiée lorsque l'on atteint des masses aussi considérables. 195 kg à sec, constructeur, t'ajoutes la flotte, l'huile et l'es-

**Capable du chronos époustouflant, ces méga-trails sont aussi des monstres de douceur. La Super Ténéré à l'attaque. Ce n'est pas ce qu'elle préfère.**

évolué, qui se distingue essentiellement par son frein AR à disque. Si le curieux carénage en bec de canard, étudié en soufflerie, les débattements de suspensions les plus importants du lot et un équipement d'ensemble complet de bonne qualité, lui sont favorables, subsistent tout de même quelques lacunes : la protection insuffisante présentée par le mini saute-vent ; un système de mise en route qui impose de débrayer et de manipuler un levier de décompression tout en actionnant le démarreur, carrément grotesque ; un levier de starter qu'il faut encore aller chercher sous le carbu ; une instrumentation encore portée par la fourche et un antivol non couplé au barillet de contact.

La Transalp fut lors de sa sortie baptisée par nous-mêmes de « routière au rabais », qualificatif certes un peu dur mais justifié par un mépris délibéré des matériaux nobles, un équipement cheap et un look peu excitant.



sence, ça fait plus de 220 kg de matos à relever s'il se fout par terre. Ce que j'appelle un poids « inhumain », car dépassant la force de l'homme. D'autant que ce poids est haut perché, ce qui fait qu'à la moindre maladresse, dans les manipulations à très basse vitesse, ces motos — vous avez compris qu'il s'agit de l'Africa Twin comme de la Super Ténéré — vous échappent et, entraînées par la gravité avec une force égale à leur masse, s'écrasent au sol dans un fracas consternant. Te marre pas, faut y penser et crois-moi, quand tu déplaces un de ces mastodontes à la main ou que tu fais un demi-tour en butée de braquage sur une petite route en pente, tu ne penses qu'à ça !

Face à une telle évolution du trail — appelons cela le positionnement du concept, si on veut parodier le langage à la mode chez les commerciaux — il s'agit de répondre aux questions essentielles en s'appuyant sur les détails, et non pas de se perdre dans ceux-ci. Ceci pour répondre d'avance à la question du lecteur chevronné qui aura remarqué un allègement des rubriques de cette première phase, dite « statique » ou « au repos » de nos essais traditionnels. Phase justement remportée par l'Africa Twin, déjà saluée pour son exceptionnelle qualité au même titre que sa petite sœur la Dominator, et ceci malgré un poids excessif.

Sobres et sans prétention, mais sans réel défaut, la Transalp et la Suzuki font jeu égal, un ton au-dessous, mais c'est là la surprise, devant une Super Ténéré punie par où elle a péché. Elle n'a pas dans son jeu des cartes aussi fortes que son look tapageur le laissait supposer... du moins dans ce premier chapitre.

## Performances

On ne l'a qu'effleuré dans ce qui précède, l'un des éléments qui risque de peser lourd dans le choix, l'un de ceux à faire la différence, c'est le moteur. Plus les motos deviennent routières — voire autoroutières ! — plus l'argument performances est pris en considération. Nous avons donc, une fois n'est pas coutume, pris le même chemin que nos confrères journalistes bitumeux pour chiffrer ces perfs de façon imparable : ce bon vieil autodrome de Monthléry. Chrono !

### Vitesse maxi

Les chiffres sont éloquentes, mais ils ne vous disent pas tout.

D'un seul coup d'œil sur le tableau « performances » ci-contre, vous constaterez certes l'essentiel. La Super Ténéré, c'est confirmé, est bien le « canon » attendu. Plus de 15 bornes de mieux que les plus véloces des gros trails et près de 190 km/h chrono, l'argument prend l'allure d'un K.O. technique. La concurrence peut-elle se relever et reprendre le combat après un coup pareil ? La concurrence, ce sont les deux Honda dont, curieusement la Transalp est, d'un poil, la plus rapide.

Explication : le poids et le volume de l'Africa Twin, certes, mais surtout une démultiplication finale longue, un choix sans doute destiné à économiser son moteur. Regardez le tableau : même en position couchée, elle reste loin de son régime maxi, alors que la Transalp et la Super Ténéré parviennent à accrocher la zone rouge du compte-tours.

Remarque identique, et d'autant plus sensible que le moteur est moins puissant, pour le mono Suzuki. Là aussi, le choix d'un braquet long est délibéré : on veut ménager le gros mono en le tenant éloigné des hauts régimes. Constatation annexe : vous pouvez vous fier aux compteurs, remarquablement peu tricheurs et même rigoureusement précis dans le cas de la Suzuki et de



*Le plaisir et l'évasion sont toujours au rendez-vous.*

*L'Africa-Twin, un plaisir pour l'attaque.*

Performances				
	Régime maxi autorisé	Vitesse maxi assis	Vitesse maxi couché	400 mètres D.A.
<b>Suzuki</b>	7 500 tr/mn	159 km/h/6 500 tr/mn Compteur : 160	166 km/h/6 800 tr/mn Compteur : 166	14"11
<b>Transalp</b>	8 800 tr/mn	166,5 km/h/8 300 tr/mn Compteur : 170	173 Km/h/8 700 tr/mn Compteur : 178	13"72
<b>Africa-Twin</b>	8 800 tr/mn	166 km/h/7 500 tr/mn Compteur : 170	171,5 km/h/8 000 tr/mn Compteur : J178	13"71
<b>Super Ténéré</b>	8 000 tr/mn	182,5 km/h/7 600 tr/mn Compteur : 182	189 km/h/8 100 tr/mn Compteur : 190	13"00



la Yam. Mais revenons à l'essentiel qui, pour l'utilisateur, sera la vitesse de croisière : 155 avec la Suzuki, 160 avec les deux Honda et 175 avec la Super Ténéré.

Si votre objectif est d'aller plus loin, plus vite, le choix paraît facile, sachant que le mono Suzuki est 5 km/h plus rapide que les 650 monos Kawa et Honda.

### Accélérations

Gardez toujours un œil sur le tableau performances, au 400 mètres départ arrêté. Là encore, les 70 chevaux de la Super Ténéré font le trou. Sept dixièmes de seconde plus vite que les deux Honda encore sur un pied d'égalité et plus d'une seconde sur la Suzuki, ça veut dire des dépassements canon. Profitons-en pour parler du comportement de ces moulins, car l'agrément de sentir vivre un moteur et débouler les chevaux est au moins aussi important que la possibilité de gagner quelques fractions de seconde.

A cet égard, le bicylindre 5 soupapes Yamaha ne dément pas sa bonne naissance. Très élastique — il reprend avec rondeur dès 2 000 tours — il pousse tout au long de sa plage de régime utilisable de 6 000 tr/mn, sans trou, avec de légères vibrations à certains régimes, et une sonorité d'échappement qui traduit sa belle santé.

Les V-Twin ne génèrent pas la même impression de puissance. Le bruit déjà, est plus feutré. Et la montée en régime, si elle est franche et plaisante, évoque davantage la régularité d'un moteur électrique.

La Suzuki, enfin, a une plage utilisable moins étendue : de 3 000 à 7 000 tours — inutile, voire néfaste, de l'emmenner au-delà — il a peu de caractère et il n'est pas servi par sa démultiplication longue. Il se situe d'ailleurs légèrement en retrait des monos les plus toxiques à ce chapitre, à savoir les 650 Honda et Kawa et le 600 KTM, lesquels accélèrent exactement comme une Transalp, avec un caractère beaucoup plus affirmé.

Avec ces éléments de comparaison, on a fait le tour du sujet moteur ? Pas encore...

### Couple/reprises

Pour ce test fondamental au chapitre de l'agrément d'un moteur — comment ça reprend, ce bestiau ? — nous avons remballé les chronos et repris notre méthode habituelle ; motos côte à côte, sur le 5<sup>e</sup> rapport, à 60 km/h. Au signal, gaz. Même s'il est très élastique, le Super Ténéré est ici désavantagé par son rapport final long, adapté à sa vitesse de pointe supérieure. Conséquence logique, il ne décolle pas, comme dans les tests précédents, les deux V-twins Honda qui en profitent pour rester à sa hauteur jusqu'à 120 km/h. Répétition, donc, du test, mais en partant de cette vitesse. Là, le Yam, mieux dans ses tours, exprime à nouveau sa puissance. Instantanément, il décolle et file inexorablement, rapetissant l'autoroute. L'Africa-Twin, bien que son couple soit sensiblement supérieur et situé 500 tours plus bas que celui de la Transalp, ne parvient pas à larguer sa petite sœur, malgré un sentiment de poussée plus réjouissant.

Enfin, dans ce tour d'horizon assez exhaustif, n'oublions pas les monos, une référence à ne pas négliger. Dominator, Tengaï et KTM LC4 sont à égalité avec la Transalp en reprise, tandis que le Suzuki est ici proprement largué.

**Ceux qui ont pu penser, à l'issue du chapitre « au repos » que le coup de bluff de la Super Ténéré frisait l'imposture, peuvent se rassurer, et les furieux de la poignée de gaz, les forcenés de l'autoroute, se réjouir. La grosse Yam en a dans le ventre. Ce n'est pas le délire des sportives de 100 bourrins, mais qui tape réellement plus de 190 chrono ou 175 de croisière ?**

J'en vois très peu, même si l'on se plaît à oublier dans tout cela la grotesque limitation de vitesse sur nos autoroutes.

## Agréement

Avoir des chevaux, un moteur qui pousse, c'est bien. Mais faut encore que ça tienne par terre et que ça avienne en virage quand l'envie vient de déchaîner la puissance du monstre.

### Tenue de route

Ce sera presque une lapalissade de dire que, plus la route est sinueuse, plus la Suzuki est à l'aise. Cet énorme mono, c'est définitif, paraît petit, léger et maniable, comparé aux monstres. Y compris à la Transalp, pourtant un modèle de facilité. Mais son avant n'est pas aussi léger que celui du mono, ses suspensions un peu trop souples en grandes courbes. Deux excellentes bécanes pour se tirer des bourres partout où c'est possible. Si la grosse Honda n'est pas aussi alerte, elle offre tout de même la partie-cycle la plus rigide. A partir du virage qui se négocie à plus de 60 km/h jusqu'à fond dans les courbes folles, ce truc est un rail absolument sécurisant, doté de suspensions fantastiques. Dans les épingles et les enchaînements, c'est lourdingue et, passé un certain degré d'angle, l'avant a tendance à continuer à incliner la moto. On s'y fait, mais méfiance au début.

Quant à la Ténéré, tout va bien tant qu'on ne la pousse pas dans ses limites. Les limites en question, ça peut être un virage à droite pris vraiment sur l'angle, auquel cas la pédale de frein et le sabot — très large de ce côté du moteur — viendront racler le sol. Ça peut être les grandes courbes qui se négocient, pour les gros cœurs, au-dessus de 160. On sent alors un certain flottement sur des suspensions qui paraissent trop souples — et irrégulables — pour assurer une rigidité parfaite. La limite, c'est parfois aussi quand on arrive un peu vite et qu'il faut freiner fort en amorçant déjà le virage. La fourche plonge, la roue AR se bloque et l'ensemble se met à gigoter de façon assez angoissante quand on est cramponné au dirigeoir d'un engin aussi lourd.

### Confort

Si elle rechigne à être brutalisée, la Super Ténéré, en revanche, est une magnifique bête à rouler. A l'exception de très faibles vibrations, le confort est exceptionnel. La souplesse des suspensions est ici parfaite, la souplesse et la puissance omniprésentes du 5 soupapes sont un plaisir permanent et, de tous les saute-vents essayés jusqu'alors sur des trails, celui de la Super Ténéré est le seul qui, enfin, protège aussi la tête, qu'il suffit de rentrer de quelques centimètres pour être abrité du vent. A-t-il jamais existé une moto de grand tourisme aussi agréable, mariant aussi bien caractère et confort ?

Si l'Africa-Twin ne protège pas aussi bien du vent, c'est moins grave puisqu'elle va moins vite. Et comment critiquer une moto sur laquelle on est si bien assis, où la précision s'allie à la souplesse pour dominer parfaitement la route, y compris avec un passager et des bagages, une charge que la souplesse du V-Twin ignore majestueusement, poussant son couple sans aucune vibration dans un léger sifflement de turbine. Deux super bécanes pour étaler de la borne, vraiment ! Evidemment, devant deux engins aussi exceptionnels, la Transalp et la Desert Express pâlisent un peu. Qu'on se rassure, c'est une fois encore, relatif. Position de conduite, suspensions, absence de vibrations, tout va bien sur ces deux motos pour abattre du kilomètre dans un confort très raisonnable.



### Freinage

C'est un peu bizarre, les tests de freinage. On peut déboiler à 100 km/h, se jeter sur le frein au repère et mesurer la distance d'arrêt. Pas deux essayeurs n'obtiendront le même résultat avec une moto. Mieux vaut, après trois jours d'essais sur des routes souvent exigeantes, analyser le comportement lors de multiples freinages exécutés dans des conditions très variées. Le frein AV le plus puissant, celui qui freine fort tout de suite, sans appuyer, c'est celui de l'Africa Twin. L'arrière suit parfaitement, sans bloquer. Ce serait parfait si, précisément, l'efficacité du disque AV n'était pas un peu redoutable. Un mauvais réflexe de surprise, ça arrive parfois et avec un tel frein, la roue se bloque avec les conséquences qu'on imagine. Un freinage « trop bien » ? Eh oui, c'est un comble !

Celui de la Suzuki appelle peu de commentaires, ce qui serait l'idéal sans une certaine imprécision de la commande de frein AR. Trop de jeu au niveau de la pédale.

La Transalp, la seule encore équipée d'un frein AR à tambour, va me faire traiter de rétrograde. M'en fous. Ce frein est parfait de progressivité, l'avant également, avec la puissance en plus et la brutalité de l'Africa-Twin en moins. C'est parfait.

La Super Ténéré est plus difficile à bien sentir au freinage. Son double disque AV est évidemment très puissant, mais le feeling n'est pas instantané, il faut appuyer tout de suite assez fort pour obtenir l'effet souhaité. Ajoutons à cela un important transfert de masses sur des suspensions souples — trop souples ? — à grand débattement, nous obtenons un arrière peu efficace, qui se bloque trop facilement. Bon, c'est pas un tréteau, OK ? Mais ça pourrait être mieux.



**Ci-contre :**  
**La Suzuki adore**  
**les petites routes.**  
**Voilà le genre de**  
**pistes qu'il vaut**  
**mieux préférer**  
**aux chemins**  
**muletiers.**

mençons par définir l'ambition des deux méga-trails, exprimée par leurs concepteurs : Yamaha : La Super Ténéré développe le concept de « tourisme sportif et d'aventure », s'adressant également « aux motards qui rêvent un jour de participer au rallye Paris-Dakar ».

Honda : « L'Africa-Twin a été conçue pour être la première moto privée à Dakar et pour permettre aux aventuriers d'affronter routes, pistes et chemins du monde ».

On le voit, c'est le même discours. Normal, pour des produits similaires. La Transalp, elle, revendique une « nouvelle conception du tourisme », sans référence au lointain Sahara. Son rayon, c'est l'Europe, où elle s'est au demeurant taillée une part de choix entre les routiers à petit budget et les Verts ivres de vitesse.

La DR 750 S n'est pas en reste sur le concept, puisqu'elle « vous invite aux grands espaces » avec un moteur qui « représente sans doute ce que l'on peut trouver de plus vivant au pays des monos 1989 ». Fin de citation. Inutile de dire que, à la recherche des aptitudes et des limites de ces gros trails, nos habituels tests tout-terrain comparant la maniabilité, la tenue de piste, l'agilité en virage et la motricité, nous aurions égarés dans des situations d'ordre mineur.

Il faut répondre à la vraie question, qui est : qui fait quoi et où ? Sur les chemins de France, déjà, la moindre humidité est à bannir. Adhérence faible plus pneus presque routiers, plus poids lourds, égalent interdiction.

On est donc autorisé à sortir du bitume, exclusivement sur terrain sec et en choisissant, c'est clair, les pistes larges et de faible déclivité. La qualité des suspensions permet alors de ne pas se faire de souci particulier. Impératif majeur avec la Super Ténéré et l'Africa Twin : ne pas se laisser embarquer. Seuls Peterhansel, Lalay et quelques stars « africaines » sont capables de placer des engins de ce calibre en virage à l'équerre et encore, avec les pneus d'origine...

Le chemin qui monte, plein de pierres roulantes, celui qui va vous contraindre à faire demi-tour dans un mouchoir, c'est encore envisageable avec la Transalp et avec la Suzuki, pas avec les deux grosses, pour une simple raison : si la moto tombe, vous n'êtes pas (à part quelques culturistes) capables de la relever.

Maintenant, il reste bien sûr les pistes et les chemins du monde, et le Sahara. Là encore, quel Sahara ?

Celui de la compétition avec une assistance, une moto préparée et un pilote en bonne condition, ça s'est fait avec l'Africa-Twin, avec la Suzuki également et avec succès pour les deux. Donc pas de problèmes a priori avec la Super Ténéré. Celui du voyageur, pourquoi pas ? Nombreux sont les voyageurs intrépides qui ont sillonné ces vastes étendues au guidon de motos beaucoup moins adaptées que celles qui nous inté-

## Ville

Trail, GT ou supersport, toutes les motos sont des motos de ville. Alors on va schématiser. Les deux grosses, c'est OK dès que ça roule, mais des camions à l'arrêt. La Suzuki, c'est — comparativement — léger et maniable, mais la mise en route est chiant et l'antivol de direction mal foutu.

Reste la Transalp, basse, pratique, facile, etc, etc. Citadine. Enfin, quand on a encore dans son garage ou en mémoire un gros mono sans démarreur électrique, on se dit que ces bécane sont sacrément bonnes en ville !

**A l'issue de ces quatre tests, le résultat regroupé sur la ligne « Total Agrément » du tableau final est un peu déconcertant. Après la démonstration de son potentiel moteur, force est pourtant d'admettre que la Super Ténéré souffre de quelques faiblesses, surtout en la comparant avec des machines**

**aussi rigoureuses que ses concurrentes directes. Un peu de flou dans la tenue de route à haute vitesse, un freinage délicat à doser parfaitement. C'est une moto qui demande du doigté pour la pousser dans ses limites, alors que les autres pardonnent davantage. Tout simplement.**

## Tout-terrain ?

**Un point d'interrogation s'impose devant cette tête de chapitre. En effet, de quel tout-terrain s'agit-il ? Quelle polyvalence revendiquent ces motos ? On va essayer de répondre à ces questions...**

La question se pose d'abord, on s'en doute, pour les deux plus grosses motos de ce comparatif, c'est-à-dire les deux plus lourdes. Com-

ressent. La Suzuki, à coup sûr, sera la plus facile, la plus sécurisante (toujours le poids), et, facteur à ne pas négliger, celle qui autorisera, avec l'équipement d'origine, la plus grande autonomie (voir l'endadré consommation). L'Africa Twin, essayée lors de sa présentation sur les pistes marocaines, a fait preuve d'une surprenante facilité, se plaçant à égalité avec une Suzuki DR, sauf... dans le sable mou, où l'avant devient d'une lourdeur éprouvante pour les muscles... et le trouillomètre. La Super-Ténééré, essayée récemment en Egypte par notre « Chic Type » maison s'est montrée remarquablement saine, et étonnamment facile à piloter sur les pistes dures même défoncées et — malgré un train AV plus docile que celui de la Honda — tout de même physique à commencer dans le mou. Des motos d'hommes !

Sachant la quantité, le poids de matériel — et de carburant — que doit trimbaler le voyageur au long cours, je serais tenté de conclure par ce conseil dicté par la raison : partez avec la moins lourde, celle qui vous enverra le moins souvent par terre et que vous pourrez relever seul ! Ceci étant bien sûr une boutade. Une véritable expédition au Sahara nous permettra, dès le prochain numéro, de connaître les capacités de la Super Ténééré sur les pistes de l'aventure.

☆ Médiocre ☆ ☆ Correct ☆☆ Bon ☆ ☆ ☆ Excellent	<b>Transalp</b>	<b>Africa-Twin</b>	<b>Super Ténééré</b>	<b>Suzuki</b>
Equipement En selle Poids	☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆	☆☆☆☆ ☆☆☆☆ ☆☆	☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆	☆☆ ☆☆☆☆ ☆☆☆
<b>Total « Au repos »</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Vitesse maxi Accélération Couple/reprises	☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆☆	☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆☆	☆☆☆☆ ☆☆☆☆ ☆☆☆☆	☆☆ ☆☆ ☆☆☆
<b>Total « Performances »</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>7</b>
Tenue de route Confort Freinage Ville	☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆☆ ☆☆☆☆	☆☆☆☆ ☆☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆	☆☆ ☆☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆	☆☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆
<b>Total « Agrément »</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
Prix	☆☆☆	☆☆	☆☆	☆☆☆☆
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>33</b>

### Consommation

S'agissant de meules à vocation exotique, faut pas négliger la consommation, donc l'autonomie. Mesurées sur un paquet de bornes de routes en tous genres (sauf autoroutes) à allure soutenue, voici les chiffres relevés. La Transalp est la plus sobre, avec 6,02 litres aux 100 km. Tout près, l'Africa Twin, 6,28 l. Un peu plus gourmand, le gros mono Suzuki tête 6,5 l. Très gourmand, car pas plus sollicité que les autres motos durant ce kilométrage, le Super Ténééré pompe 8,06 l/100 km.

Connaissant les contenances des réservoirs, ça nous donne les autonomies suivantes, avant assèchement complet : Transalp : 300 km ; Africa-Twin : 395 km ; Suzuki : 445 km ; Super Ténééré : 320 km.

### Prix

La plus chère, mais la plus luxueusement équipée, l'Africa Twin vaut sans doute ses 46 000 francs, de même que la Super Ténééré, 1 000 francs moins chère, pour son confort et ses performances. La Transalp, passée en deux ans de 35 000 à 41 000 F, serait presque chère, compte-tenu de ses composants assez bon marché et largement amortis, si l'on oubliait son incroyable efficacité.

Mais comme d'habitude, Suzuki est le roi des prix, même si, par définition, un mono coûte moins cher qu'un twin.

## Les routières du désert

Tout a été décortiqué au long de cet essai. On peut donc certes, au moment du choix, reprendre point par point pour réaliser une synthèse de ces informations, au moment du choix.

Performances moteur largement au-dessus du lot, confort exceptionnel, la Super Ténééré est une G.T., une vraie grande routière, la reine de l'autoroute. Plus homogène, une finition d'enfer, une tenue de route parfaite, l'Africa-Twin, si elle est moins rapide, séduira davantage les amateurs de belle mécanique et de pilotage à la limite. Suzuki, seule marque pour son trail G.T. à ne pas avoir choisi le bicylindre, garde de sérieux atouts : confort, maniabilité, avec tout de même une allonge intéressante et un prix séduisant.

Enfin, le phénomène Transalp frappe une fois encore. Presque nulle part enthousiasmante, elle est partout efficace.

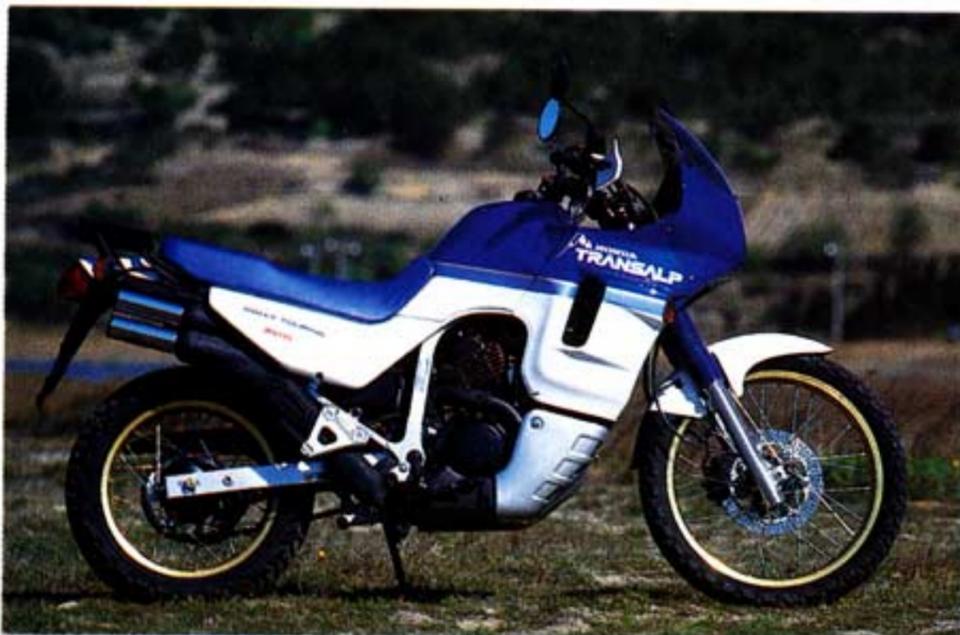
Mais on peut analyser cet essai à la lumière d'un phénomène qui n'apparaît pas dans nos tests, mais s'est peu à peu révélé sur le terrain.

Au début, la Transalp a beaucoup séduit nos essayeurs, sans exception. Tellement facile

et homogène, on est tout de suite à l'aise et au maximum de ses possibilités. Le mono Suzuki n'apportait rien de nouveau, son moteur paraissait faiblard.

Les deux grosses déconcertaient. Elles étaient... trop grosses. Puis, au fil des kilomètres et des trois pleines journées d'essais, on a appris à mieux connaître les machines, à découvrir et apprécier leur caractère. L'Africa Twin, c'est la rigueur, l'allonge, le bel objet, le sentiment de dominer la route ; la Super Ténééré grise par sa puissance, la force contenue dans ce moteur et séduit par son confort ; la Suzuki attire par sa facilité, son aisance sur les petites routes, ses suspensions, son confort sur mauvais revêtements. La Transalp est peu à peu oubliée, redevenant ce qu'elle est : raisonnable. La passion, le plaisir de conduire, se portent sur les autres, selon le tempérament de chacun ou le profil de la route.

L'éternel conflit entre la raison et la passion et finalement, un enthousiasme mitigé pour des (trop ?) gros trails. Mais peut-être que nous sommes indécrottables, vaccinés et peints en vert... et contre tous ?



Transalp : terriblement facile et efficace.



Africa-Twin : luxe et partie-cycle d'acier.

# FICHES TECHNIQUES

	<b>Honda 600 V Transalp</b>	<b>Honda Africa Twin</b>	<b>Suzuki DR 750 S Desert Express</b>	<b>Yamaha XTZ Super Ténéré</b>
<b>Moteur</b>				
Type	4-temps, bicylindre en V à 52°, refroidissement liquide, simple ACT, 3 soupapes par cylindre		Monocylindre 4-temps, simple ACT, 4 soupapes, refroidissement air et huile	4-temps vertical Twin incliné à 45° double ACT, 5 soupapes, refroidissement liquide
Alésage/course	75 x 66 mm	79 x 66 mm	105 x 84 mm	87 x 63 mm
Cylindrée	583 cm <sup>3</sup>	647 cm <sup>3</sup>	727 cm <sup>3</sup>	749 cm <sup>3</sup>
Taux de compression	9,2 à 1	9,4 à 1	9,5 à 1	9,5 à 1
Puissance maxi	55 ch à 8 000 tr/mn	57 ch à 8 000 tr/mn	48,5 ch à 6 600 tr/mn	70 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi	5,5 mkg à 6 000 tr/mn	6,2 mkg à 6 000 tr/mn	5,9 mkg à 5 500 tr/mn	6,8 mkg à 6 750 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs à dépression Ø 32 mm		2 carburateurs à dépression Ø 33 mm	2 carburateurs à dépression Ø 33 mm
Allumage	Double allumage électronique		Double allumage électronique	Electronique
Lubrification	Carter humide		Carter sec	Carter sec
Mise en route			Démarrateur électrique	
<b>Transmission</b>				
Primaire			Par engrenage	
Rapport	1,89 à 1	1,89 à 1	1,94 à 1	1,72 à 1
Embrayage			Multidisque en bain d'huile	
Boîte de vitesses			5 rapports	
Secondaire			Chaîne à joints toriques	
Rapport	47/15 = 3,13 à 1	49/16 = 3,06 à 1	48/15 = 3,2 à 1	46/16 = 2,87 à 1
<b>Partie-cycle</b>				
Cadre	Simple berceau dédoublé en tube de section carrée		Simple berceau dédoublé tube section ovale	Double berceau démontable tube de section rectangulaire
Fourche	Téléhydraulique Ø 41 mm déb. 200 mm	Téléhydraulique Ø 43 mm déb. 230 mm	Téléhydraulique Ø 41 mm déb. 240 mm	Téléhydraulique Ø 43 mm déb. 235 mm
Suspension AR	Monochoc Pro-Link hydraulique non réglable, déb. 190 mm	Monochoc Pro-Link hydraulique réglable, déb. 210 mm	Monochoc Full-Floater non réglable, hydraulique déb. 220 mm	Monochoc Monocross non réglable, hydraulique déb. 215 mm
Pneu AV	90/90 x 21	90/90 x 21	90/90 x 21	90/90 x 21
Pneu AR	130/80 x 17	130/90 x 17	130/80 x 17	140/80 x 17
Frein AV	Disque Ø 276 mm, étrier double piston	Disque Ø 296 mm, étrier double piston	Disque Ø 260 mm, étrier double piston	Double disque Ø 245, étriers double piston
Frein AR	Tambour Ø 130 mm simple came	Disque Ø 240 mm simple piston	Disque Ø 160 mm simple piston	Disque Ø 245 mm étrier double piston
Empattement	1 505 mm	1 555 mm	1 510 mm	1 515 mm
Chasse	110 mm	113 mm	136 mm	101 mm
Hauteur de selle	850 mm	890 mm	876 mm	870 mm
Garde au sol	200 mm	255 mm	255 mm	240 mm
<b>Capacités</b>				
Essence	18 l	25 l	29 l	26 l
Huile	2,8 l	2,8 l	3,4 l	4,4 l
Poids à sec	175 kg	193 kg	178 kg	195 kg
Prix clés en mains	41 000 F	46 000 F	33 250 F	45 000 F
Importateur	Honda France - Parc d'Activité Paris Est - La Madeleine - BP 46 77312 Marne-la-Vallée cedex Tél. : (1) 60.05.90.12		Suzuki France, 25, av. de la gare, 78310 Coignières Tél. : (1) 30.50.45.09	Sonauto-Yamaha, 1, av. du Fief ZA Les Béthunes, BP 479 95005 St-Ouen-l'Aumône Tél. : (1) 30.36.91.23



Suzuki : le mono n'est pas mort.



Super Ténéré : frime, moteur, confort.