

**13 TRAILS DE 650 À 1 290 CM<sup>3</sup> SUR LES ROUTES ET LES PISTES DE**

# BATAILLE AU COEUR DES BALKANS

— TEXTE THANOS AMVROSIADIS-FELOUKAS/FRANÇOIS BARROIS (TRADUCTION) PHOTOS GEORGE NIAOUNAKIS —

CHAMPS DE MINES ACTIFS, VILLAGES ENFOUIS DANS LES GORGES, CHEMINS DE TERRE ABRUPTS COMME SEUL MOYEN D'ENTRER OU DE SORTIR DES MONTAGNES, HABITANTS PEU HABITUÉS AUX ÉTRANGERS : CETTE ANNÉE, LE MÉGA TEST VOUS EMMÈNE JUSQU'AU FIN FOND DE LA BOSNIE-HERZÉGOVINE. UN PAYS EN RECONSTRUCTION, OÙ LA GUERRE (1992-1994) A LAISSÉ DES STIGMATES. LE TERRAIN PARFAIT POUR PARTIR À L'AVENTURE AVEC LES TREIZE NOUVEAUTÉS TRAIL DE L'ANNÉE.

Situé en Bosnie-Herzégovine, le parc national de Sutjeska abrite une des deux dernières forêts primaires d'Europe.

- BMW** R1250GS Adventure - à partir de 19 300 €
- DUCATI** Multistrada V4S - à partir de 22 190 €
- HONDA** CRF1100L Africa Twin Adventure Sports DCT - à partir de 17 899 €
- HONDA** CRF1100L Africa Twin DCT - à partir de 13 999 €
- KTM** 890 Adventure R - à partir de 14 399 €
- KTM** 890 Adventure - à partir de 13 399 €
- KTM** 1290 Super Adventure S - à partir de 18 599 €
- KTM** 1290 Super Adventure R - à partir de 19 599 €
- MOTO GUZZI** V85 TT Travel - à partir de 13 349 €
- SUZUKI** V-Strom 1050XT - à partir de 14 899 €
- SUZUKI** V-Strom 650XT - à partir de 9 249 €
- TRIUMPH** Tiger 900 Rally Pro - à partir de 16 000 €
- YAMAHA** Ténéré 700 Rally Edition - à partir de 11 799 €



Avec la participation de Kimon Karampelas, Iakovos Sourgoutsidis, John Sevastopoulos, Peter Billy, Nasos Grillis, Filipe Kiriakopoulos, Apostole Milonakis, John Akrotos, Costa Dallas, Michael Provias, Niko Tzifzilis, George Koinonas, George Basdelis

Deux tonnes d'essence, 40 000 km cumulés par treize motos après avoir traversé la moitié de la Grèce, l'Albanie et le Monténégro, avant d'entrer en Bosnie : le méga test est sans doute le comparatif le plus cher de la production européenne ! À peine arrivés en Bosnie, nous quittons l'autoroute pour circuler dans le pays le plus miné d'Europe. Nous tombons d'emblée sur une opération de déminage près du village de Hum ; voilà qui ajoutera un peu de piment à nos projets de bivouacs pour cette semaine d'essai... Mais avant de poser

nos tentes, des kilomètres de routes détruites - un terrain de jeux parfait pour nos motos d'aventure - nous attendent. Notre objectif ? Suivre la trace du Trans-Euro-Trail (TET) bosniaque et rallier la grande route de Niksic, deuxième plus grande ville du Monténégro, via le poste-frontière de Hum, en Bosnie. Mais avant, rembobinons la pellicule. L'aventure commence devant les portes de la rédaction du *Moto Mag* grec, où toutes les nouveautés trail de plus de 650 cm<sup>3</sup>, soit treize machines, nous attendent, à l'exception de la Harley-

Davidson Pan America que notre ami et confrère "François le Français" a pourtant tenté de nous amener, en vain (lire l'essai page 42). Chargé de nos affaires de bivouac, notre équipe met le cap au nord. Les premiers kilomètres s'effectuent sous une pluie battante, phénomène pourtant rare en Grèce. C'est l'occasion d'évaluer la protection offerte par les BMW R 1250 GS Adventure, Honda Africa Twin (Adventure Sports), Ducati Multistrada V4S et KTM 1290 Super Adventure S qui, dans cet ordre, offrent la meilleure protection contre les éléments. Si la

Yamaha Ténéré ferme la marche, le reste des machines s'avèrent moyennes, sans grands écarts. La surprise vient de 1290 Super Adventure R qui, avec sa bulle basse, ne paie pas de mine, mais parvient à protéger jusqu'à la crête du casque des pilotes les plus grands. Sur la suite de notre trajet autoroutier, la BMW GS a naturellement eu la préférence du groupe pour son confort, mais la Triumph Tiger Rally Pro s'est elle aussi démarquée par sa stabilité et son agrément. Absence de vibrations, excellente maniabilité, changements de direction facilités ●●●

## BMW R 1250 GS ADVENTURE



### POUR

- × Confort
- × Freinage
- × Équilibre

### CONTRE

- × Poids
- × Régime moteur haut
- × Telelever en off-road



Avec la GS, il suffit d'enclencher le mode autopilote. Attention cependant à l'amortisseur arrière, réputé fragile quand on malmène la moto.

Les systèmes Paralever et Telelever confèrent à la GS des sensations de conduite uniques, comme si elle flottait dans les airs !

Quasi inchangée depuis cinq ans, la ligne de la GS devrait fortement évoluer l'année prochaine. En attendant, elle continue de séduire.



Non tactile, cet écran TFT reste sans nul doute le plus lisible de la catégorie.



LES BALKANS SONT UN TERRAIN DE JEU  
IDÉAL POUR CES TRAILS MODERNES



Le Maglic est un sommet des Alpes dinariques situé sur la frontière entre la Bosnie-Herzégovine et le Monténégro. Pour atteindre l'un des pics, un chemin autorisé mène jusqu'à l'observatoire où nous avons passé la nuit.



C'est en redescendant du mont Maglic que la plus belle vue de Sarajevo s'offre à vous.

# DUCATI MULTISTRADA V4S



## POUR

- \* Tenue de route
- \* Protection
- \* Moteur rageur

## CONTRE

- \* Comportement en off-road
- \* Ergonomie en off-road
- \* Radiateur sans protection



Peu à l'aise dans les chemins, la Multistrada V4S préfère briller sur la route.

Pratique, ce petit espace de rangement accessible avec port USB intégré ! Dommage que sa forme incurvée favorise le coincement des objets qu'on y glisse.



Le style épuré de la nouvelle Multistrada n'est pas sans rappeler celui de la Honda Crosstourer, elle aussi équipée d'un V4. Gageons que l'italienne aura malgré tout plus de succès.



Ce bel écran TFT affiche un menu bien pensé, mais ses commandes au guidon ne sont pas très intuitives.

●●● dans les courbes à grande vitesse, conduite évidente sur sol mouillé ou sec : la Tiger rassure.

## En commando vers l'Albanie

La pluie nous quittera à 500 km d'Athènes, dans la région de Zagoria, l'une des plus belles chaînes de montagnes de Grèce, où se situe le village de Klidonia. Les Balkans s'offrent ici à nous et l'accueil des villageois se fait chaleureux autour d'une grande table à la nuit tombée : on sait vivre en Grèce. Le lendemain matin,

nous reprenons notre route vers la frontière albanaise. Mais avant, nous nous dirigeons vers le village de Klidonia pour rejoindre la rivière Voidomatis qui traverse les gorges de Vikos, les plus profondes et les plus larges du monde ! Un passage obligé, car magnifique, qui mérite d'être visité, même s'il est difficile de le traverser. Seules les Ténéré 700 et KTM 890 Adventure R n'ont aucun mal à graver le pont de pierre ancien. Quelques kilomètres plus bas, nous retrouvons les deux machines les plus endurissantes de nos treize aventurières quelques kilo-

mètres plus bas, juste avant notre premier arrêt de la journée. Une belle route sinueuse mène de Klidonia au poste-frontière de Kakavia. Après les kilomètres d'autoroute et de routes rapides et sinueuses, la première conclusion est que la R1250 GS Adventure, l'Africa Twin Adventure Sports, la Multistrada V4S et la KTM 1290 Super Adventure S aident leur pilote à tirer le meilleur parti des voyages lointains. Si nous n'avions que des routes à virages, la Multistrada V4S serait en tête, surtout si vous priorisez l'aspect sportif de la conduite. Mais si

vous prenez tous les critères de conduite en considération, aucune ne peut battre la BMW sur ce type de longs trajets, où le confort reste la clé. Le seul reproche qu'on pourrait lui faire est le régime important que le moteur maintient à une vitesse constante. Elle est aussi la moto qui a le pire QuickShifter de ce comparatif (et le plus cher), Ducati profitant du meilleur de la catégorie, surpassant même ceux de la KTM et du reste des motos... Les Honda Africa Twin se démarquent par leur excellente boîte de vitesses DCT. Lorsqu'on demande à l'équipe de ●●●

Nos treize motos n'ont pas effrayé les moutons restés à proximité de notre bivouac. C'est aussi cela, le plaisir de voyager en trail : camper près d'une source d'eau fraîche et passer la nuit à regarder les étoiles briller de mille feux.

MÉGA TEST 2021



●●● voter pour la plus mauvaise moto pour voyager de ce comparo, la Ténéral' emporte à l'unanimité : pas d'espace pour attacher un gros sac, protection faiblarde, faible autonomie (150 km avant réserve). Dans la catégorie des motos à roues de 21 pouces, les KTM 890 Adventure sont reconnues comme les meilleures voyageuses. Leur réservoir de 20 litres placé bas leur confère une stabilité étonnante, doublée d'une excellente protection. Cette combinaison est imbattable. Quant à la version R, elle convien-

dra aux pilotes les plus grands, même sur l' autoroute. Avec une stabilité incroyable, sa grande capacité de chargement et aucune turbulence sur le casque, la KTM 890 couvre les distances sur l'asphalte dans un confort absolu, comparable à celui de la catégorie des plus gros trails. Beaucoup plus simpliste, la Suzuki V-Strom 650 propose un moteur sympathique qui fatigue peu le pilote et la protection est efficace. Seul problème : son look obsolète dès le lancement du modèle. Le V-Strom 1050XT vous en offre

un peu plus pour votre argent, même si sa conception manque aussi de finesse. Mais, une fois à son guidon, cette moto séduit : vibrations minimales, couple omniprésent, bonne ergonomie et stabilité satisfaisante pour les petits comme les grands, c'est un vrai couteau suisse. Les ingénieurs Suzuki ont fabriqué un moteur génial, fiable et éprouvé. Même la batterie est fiable : si vous laissez le contacteur sous tension toute la nuit à 1800 mètres d'altitude en hiver, le V-Strom démarrera sans problème le lendemain

matin ! La plus grande révélation de ce comparatif reste la nouvelle 1290 Super Adventure version R. Sur la route, ce trail destiné aux chemins étonne par sa rapidité et son confort. Sans surprise, l'excellente version S est elle aussi très à l'aise sur l'asphalte. La seule raison pour laquelle elle ne termine pas première sur route sinueuse, c'est parce que la nouvelle Ducati Multistrada est encore plus bluffante dans ces conditions. Le nouveau modèle italien n'a plus rien à voir avec les autres "Multi" de ●●●



# HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS DCT



## POUR

- × Design
- × Protection
- × Suspensions sur la route

## CONTRE

- × Suspensions dans les chemins
- × Poids
- × Ergonomie en *off-road*



Plus lourde, la version "Adventure Sports" de l'America Twin joue la carte du confort, et sa roue avant de 21 pouces n'altère pas sa maniabilité.

Les améliorations apportées à la boîte semi-automatique DCT permettent d'évoluer tout en souplesse sans jamais ressentir d'à-coups. Un atout lors des traversées de villages.



Massive, avec son gros réservoir de près de 25 litres, cette 1100 rend hommage aux premiers modèles 650 de la marque créés pour affronter les rallyes africains.

L'écran tactile de l'America Twin permet d'afficher une carte via l'application Apple CarPlay.

●●● l'ère Skyhook, c'est-à-dire 2010 et au-delà. La KTM 1290 R se distingue par ses suspensions WP XPLOR non électroniques débattant sur 220 mm. Alors qu'elle reste une moto haute et clairement axée sur le tout-terrain, sa selle, redessinée, permet enfin aux petits gabarits de la conduire. Les bonnes surprises se poursuivent au niveau de sa stabilité au fil des kilomètres, ce, en dépit de la roue avant de 21 pouces et des grands débattements de la suspension. Les nouveaux cadre et réservoir, abaissant le centre de gravité, donnent aussi de la stabilité à l'ensemble. Placez tout de même un

astérisque sur le mot "stabilité", et attendez notre jugement de la moto en tout-terrain, car la "R" est une machine bien spécifique, qui nécessite un traitement spécial. La 1290 S brille en usage voyage. Il suffit de démarrer le moteur et de rouler; même la navigation dans les paramètres de la moto est instinctive. À son guidon, tout paraît simple et explicite. Le couple dès les bas régimes est impressionnant, et la moto reste imperturbable, même à des vitesses inavouables; les vibrations sont minimales et son comportement dans les virages la place clairement dans la caté-

gorie des motos sportives! La "S" n'aurait pas de rivale si Ducati n'avait pas sorti sa puissante Multistrada à moteur V4. KTM nous a confirmé que la Super Adventure conservera à jamais une architecture de type V2, considérant avoir atteint un niveau de performance inégalable... On ne saurait leur donner tort. Idem chez BMW avec le boxer. Conserver la GS et son moteur boxer est un choix qui nous a été confirmé par le chef de projet de la R 1250 GS. Ce type d'architecture est à l'origine de la création de la catégorie des gros trails, ne l'oublions pas! Pour voyager, l'approche de la Triumph

Tiger 900 Rally Pro est aux antipodes: c'est la seule moto qui possède l'équipement et les capacités de déplacement d'une 1200 cm<sup>3</sup> avec des dimensions de *mid-size*. Son 3-cylindres atypique fournit le couple dont vous avez besoin, même à bas régime, grâce à une séquence d'allumage fortement comparable à celle d'un bicylindre, mais avec la réponse caractéristique d'un moteur à trois cylindres. Finalement, vous avez une moto complètement différente des autres: une selle spacieuse pour deux personnes, beaucoup de puissance, un équipement riche... Bref, une voyageuse née qui vous ●●●

# HONDA CRF100L AFRICA TWIN DCT



## POUR

- \* Suspensions
- \* Ergonomie
- \* DCT

## CONTRE

- \* Pneus à chambre
- \* Poids
- \* Repose-pieds étroits



Avec ses suspensions dédiées au *off-road*, cette version standard est particulièrement adaptée aux longues virées par les chemins.

Pour l'homologation Euro 5, l'échappement et son catalyseur ont pris du volume : une protection a été placée par Honda, mais attention tout de même aux gros chocs !



Boudée par le public, cette version allégée de l'Adventure Sports est pourtant la meilleure Africa Twin jamais conçue.



Simple, la commande du DCT permet de régler les temps de passage des rapports. Notez la position du régulateur de vitesse, de série sur ce modèle.



À la frontière entre la Bosnie et le Monténégro, les tunnels et chemins abandonnés sont légion. Attention aux chutes de pierres !

●●● "promène" aux quatre coins du monde dans un confort princier et une stabilité absolue, nonobstant sa grande roue avant. Un peu isolée, la Moto Guzzi V85 TT offre une approche différente de la route. La selle est confortable, certes, mais l'ergonomie reste dans les standards de la dernière décennie. De même, comparé à celui de ses concurrentes, à l'exception de la Ténéré, son équipement est spartiate, et sa faible puissance la rend plus ennuyeuse que la V-Strom 650. Bref, sur ce format de méga test, où le rythme est élevé et la

conduite sportive, la V85 TT est à la peine. Sur les routes étroites, la Moto Guzzi n'est pas si loin des autres, mais elle manque sérieusement de chevaux pour rendre sa conduite agréable. La version standard de l'Africa Twin offre un confort qui se rapproche du modèle Adventure Sports, protection frontale en moins. Elle gagne cependant sur le plan de l'agilité et de la conduite rapide lorsque la route de campagne se rétrécit.

L'Albanie a bien changé ces dernières années et les revêtements routiers, comme le comportement des conducteurs,

se sont nettement améliorés. En revanche, au nord de Tirana, la capitale, il n'y a toujours pas de véritable autoroute qui mène jusqu'au magnifique lac de Shkodra, situé à la frontière avec le Monténégro (le pays des montagnes noires).

## À l'assaut des petites routes

Ce tout petit pays ne possède d'ailleurs pas une seule autoroute. *A contrario*, le Monténégro peut se vanter d'avoir les plus belles routes des Balkans pour les motos. Sa frontière avec la Bosnie se

matérialise par la jonction des rivières Tara et Piva, pour donner naissance à la rivière Drina. Au confluent de ces deux rivières, un pont métallique à une seule voie, doté d'un plancher en bois, nous rappelle que nous sommes dans l'une des régions les plus isolées d'Europe. Et c'est tant mieux, car l'itinéraire en sera d'autant plus magique. Sur les routes rapides et dans les courbes, la Ducati Multistrada V4S n'a pas de rivale. Juste derrière elle, la KTM 1290 Super Adventure S, suivie de la BMW GS tant que le rythme ne devient pas outrancier. ●●●

# KTM 1290 SUPER ADVENTURE S



### POUR

- × Stabilité
- × Couple
- × Électronique

### CONTRE

- × Amortisseur arrière en *off-road*
- × Vitesse maxi en baisse



Avec sa jante à bâtons de 19 pouces, la 1290 S se montre particulièrement efficace sur route.

Les nouvelles suspensions pilotées permettent de faire varier l'assiette de la moto : parfait pour accentuer son côté sportif et pour l'accessibilité de la selle aux plus petits.



Le réservoir placé tout en bas, comme sur feu la KTM 950 Adventure, confère un excellent équilibre à cette moto au comportement sportif.



Cet écran propose un menu simple dans lequel il est facile de naviguer.



Nous quittons la Bosnie et traversons à nouveau le Monténégro.

# KTM 1290 SUPER ADVENTURE R



## POUR

- × Électronique
- × Ergonomie
- × Réponse des gaz

## CONTRE

- × Reflets dans la bulle
- × Hauteur de selle
- × Jante de 19 pouces en *off-road*



Cette petite boîte à gants accueille votre téléphone portable en lieu sûr et de le charger via un port USB. Une fois démontée, elle permet d'accéder rapidement au filtre à air.



Les suspensions WP XPLOR, issues des modèles enduro de la marque, font gagner 20 mm en débattement (220 mm au total).

La reine des cabrioles, c'est elle! Tout juste faut-il avoir le bagage technique pour la dompter.



Plus haute, et mieux protégée par un treillis tubulaire et un sabot en aluminium, cette version R reprend aussi le fameux bleu "Dakar" de la marque autrichienne.



●●● Ses suspensions semi-actives et son train avant Telelever supportent bien la conduite rapide. L’Africa Twin Adventure Sports a été conçue par Honda pour cibler spécifiquement les clients de la GS ; mais elle suit son propre développement et propose un DCT des plus innovants. La version standard de l’Africa Twin déploie tout son potentiel sur ces routes sinueuses et apparaît comme l’une des motos à roue avant de 21 pouces les plus rapides. Seuls les 890 de KTM peuvent la suivre. La Ténéré n’est pas à la traîne, mais le pilote doit s’investir davantage

pour maintenir le même rythme, et le risque qu’il prend est plus élevé. La faute à un train avant léger, du fait du centre de gravité plus haut. Pour rouler rapidement, vous devez prévoir le prochain virage. Tel un train sur cette petite route, la Triumph Tiger Rally Pro, à l’ergonomie parfaite, vous encourage à la pousser jusqu’aux limites de sa fourche et de sa garde au sol... qui arrivent de manière plus brutale que sur la Suzuki V-Strom 1050 ou la KTM 890.

Les KTM 890 sont dans leur élément. En dépit de son débattement plus important

(240 mm), la 890 Adventure R n’est pas en retrait dans les parties sinueuses. De même, avec leurs guidons étrangement étroits, les V-Strom restent étonnamment faciles à manier, et la 1050XT grimpe encore dans le classement en défiant des motos bien plus onéreuses. Avec la répartition du poids et son centre de gravité placé très bas, elle offre même une sensation de légèreté supérieure à la 650. Les performances linéaires du moteur de la 1050 sont idéales pour rouler sans forcément penser au rapport sélectionné.

La KTM 1290 R est également impressionnante en conduite rapide sur les routes étroites, jusqu’à ce que Kimon Karpelas, quadruple champion grec d’enduro, règle les suspensions. En ajustant les paramètres pour une meilleure traction en tout-terrain, le comportement de la KTM a perdu quelques points sur l’asphalte. Rien de catastrophique d’autant que, sur l’autrichienne, les réglages sont rapides à effectuer.

Les sentiers tout-terrain dans les montagnes de Bosnie, extrêmement variés, ont un dénominateur commun : ●●●

Voici le meilleur spot de bivouac de toute la Bosnie : le petit abri, à droite, a été construit en 2020 pour protéger la source d’eau fraîche. Une petite table a aussi été installée.

# SUZUKI V-STROM 1050XT



## POUR

- × Moteur
- × Fiabilité éprouvée
- × Comportement sain

## CONTRE

- × Ergonomie du guidon
- × Réglage de la bulle
- × Garde au sol



Nonobstant une garde au sol trop faible, la V-Strom séduit par sa facilité et son côté rassurant.

Pour régler la bulle en hauteur, il faut descendre de la selle et manipuler la grosse boucle de serrage en aluminium. Une erreur de conception, selon nous.

Dans ce coloris très *eighties*, façon cigarettier US, cette japonaise vous ramène à l'époque des rallyes africains. Un kit composé de rehausses de suspensions et de jantes en 21/18 pouces est désormais disponible chez Suzuki (voir page 12).



Cet écran digital était déjà daté à sa sortie. Il manque aussi de clarté.

●●● un sol idéal pour l'enduro. D'ailleurs, Kimon et le reste des pilotes d'enduro ont eu du mal à cacher leur excitation ! Seule la menace de mines terrestres oubliées les a ralentis. Ici, les différents types de sol - terre, pavés, graviers ou pierres - chamboulent tout notre classement !

## Off-road sur le toit de la Bosnie

Quel que soit le type de terrain, aucun essayeur ne souhaitait prendre le guidon la Multistrada. Quelle déception ! Rares sont les motos ayant une telle double

personnalité lorsqu'elle quitte la route. À l'opposé, la Ténéré retrouve quant à elle son élément et gravit de nombreux échelons dans notre classement. Après avoir rejoint la Bosnie depuis la Grèce, nonobstant les obligations aux frontières en raison des nouvelles règles sanitaires liées au Covid-19, nous nous dirigeons enfin vers le mont Maglic, la plus haute montagne de Bosnie, marquant la frontière avec le Monténégro. La route qui mène au sommet est facile, même si elle n'est pas complètement sèche à cause des fortes précipitations des jours précédents.

Notre plan initial, après avoir réparé le radiateur de la Ducati percé par une projection de la roue (dommage d'avoir oublié la grille de protection), était de camper au sommet face à un panorama époustoufflant. Nous passerons la nuit près du feu, à confectionner des protections de radiateur en fil de fer pour les motos non équipées (Suzuki V-Strom et KTM 1290 S) et à réparer la Multistrada. Son support de plaque étant dévissé, il aurait fallu démonter la moitié du bâti arrière de la moto pour pouvoir déconnecter le câble de l'éclairage de plaque. Au lieu de ça, nous l'avons coupé. En

rejoignant le TET, au petit matin, après le fameux monument de Tjentiste (commémorant la bataille de la Sutjeska, pendant la Seconde Guerre mondiale), la Multistrada fait à nouveau des siennes. La faute à un autre câble, déconnecté cette fois dans le commodo gauche. Supposons que ce test géant soit une classe de maternelle en pleine récréation : sur les treize élèves, douze sont joyeux et un seul est de mauvaise humeur. La Multistrada est clairement cet élève-là. Même Kimon, enduriste émérite, a préféré renoncer à redescendre certaines portions pour les séances photo, tant ●●●

# SUZUKI V-STROM 650XT



## POUR

- \* Rapport qualité/prix
- \* Centre de gravité bas
- \* Moteur

## CONTRE

- \* Garde au sol
- \* Fourche
- \* Design



Idéale pour débuter, la petite V-Strom passe partout, pour peu qu'on laisse le temps à ses suspensions de s'adapter au profil du terrain.

Le sabot en plastique ne protège pas grand-chose. Préférez le modèle optionnel si vous souhaitez suivre nos traces dans les chemins.



Ce n'est pas la plus jolie, mais la Suzuki 650 offre le meilleur rapport qualité/prix de ce comparatif.

Quelle surprise de trouver encore une aiguille sur une instrumentation en 2021! C'est un peu *kitch*, mais on aime bien.



Après le petit village de Lukomir, le plus haut de Bosnie, la route s'arrête sur une falaise.

●●● la moto est instable dans les chemins... *A contrario*, la GS Adventure demande juste au pilote de garder l'accélérateur stable et elle s'occupe du reste, même sur des routes de graviers très exigeantes pour les grosses motos. Notez que les seules motos qui ont totalement usé le pneu arrière à la fin du voyage sont la BMW GS, la KTM 1290 S et la Ducati Multistrada. La raison ? Elle vient principalement de leur couple important, combiné à l'antipatinage, et, surtout, de leurs suspensions semi-actives qui essaient constamment de maintenir

la roue arrière au sol tout en intervenant dans la précharge. C'est pour cette raison que les pneus de la KTM 1290 version R et ses suspensions classiques n'ont pas subi la même usure, en dépit des dérapages et des belles dérivées !

**« Si nous atteignons Lukomir, nous sommes sauvés ! »**

Étonnamment, la Suzuki V-Strom 1050XT a elle aussi eu du mal à graver cette première partie *off-road* : sa fourche à

faible débattement ne pouvait plus lutter contre les gros cailloux. Durant notre progression, nous rencontrons un coureur solitaire faisant le TET à l'envers. Il nous signale que nous allons avoir du mal à atteindre l'autre versant avec la neige gelée qui bloque une partie de la route toujours à l'ombre de ce côté-là. De plus, un énorme rocher est tombé à quelques kilomètres devant nous, et même si nous parvenons à le dépasser, le photographe sera en grande difficulté au volant de la voiture. Et ça ne loupe pas : ledit rocher, plus gros que la GS, stoppe notre descente.

Résultat : nous passons le reste de la journée à déplacer la pierre pour que la voiture puisse enfin passer et à tracer un chemin à travers la neige gelée. Nous campons au lac Orlovacko, accueillis par des ouvriers nous offrant un abri et des bières fraîches. Ici, ni électricité ni réseau, mais un ruisseau d'eau glacée et une cabane avec des matelas servant de refuge suffisent à notre bonheur. À la vue des nombreuses traces d'ours à l'extérieur, nous sommes même rassurés de dormir à l'intérieur. La descente de ces montagnes est assez délicate. ●●●

## KTM 890 ADVENTURE R



### POUR

- × Ergonomie en *off-road*
- × Électronique de pointe
- × Comportement sportif

### CONTRE

- × Protection
- × Stabilité à haute vitesse



Capable de vous emmener chercher le pain comme de remonter une piste de bobsleigh sans broncher, la KTM 890 R est la bonne à tout faire de ce comparatif.

Le modèle R dispose des plus grands débattements de ce comparatif : 240 mm, voilà qui permet de rouler sans crainte sur les rochers !

On peut critiquer son design, mais c'est avant tout la fonction qui a dicté la forme de cette machine taillée pour l'aventure.



Bien pensé, cet écran TFT peut malheureusement souffrir de l'humidité.



Il semblerait que notre lecteur Grillis ait décidé de rester vivre dans cette hutte près du village de Prebilje...

# KTM 890 ADVENTURE



## POUR

- \* Stabilité à haute vitesse
- \* Maniabilité
- \* Équipement

## CONTRE

- \* Selle
- \* Sonorité du moteur
- \* Design



Le nouvel amortisseur arrière profite d'un réglage en précharge via cette grosse molette.



Filant comme le vent, la remplaçante de la 790 profite d'un moteur plus puissant et plus coupleux, répondant désormais à la norme Euro 5.

Le réservoir placé bien bas est protégé par de solides patins en plastique.



Sur la version S, la bulle plus haute est, elle aussi, réglable via une seule vis placée à l'avant.

●●● Dans ces conditions, la petite Suzuki s'est montrée facile à manier pour notre débutant Iakovos. Seule sa garde au sol impose de bien étudier sa trajectoire pour éviter d'endommager le moteur. Iakovos est le genre de motard qui aime la nature et les endroits reculés, mais qui préfère s'y téléporter plutôt que de s'y rendre en conduisant une grosse moto... Lui et la petite V-Strom 650 se sont donc trouvés : réponse de l'accélérateur, couple suffi-

sant sans devenir agressif, suspensions adaptées à son petit rythme et bonne traction, elle ne s'arrête nulle part et est de loin la moto du comparatif offrant le meilleur rapport qualité/prix. Ici encore, la Moto Guzzi manque de la puissance nécessaire pour décharger l'avant et vous sauver d'une mauvaise passe. Si on n'a pas forcément besoin de plus de chevaux en chemin, le couple est en revanche primordial dans ce genre de situation. C'est ce qui fait défaut sur

l'italienne. Seule solution à adopter, comme sur la route, se détendre et prendre son temps, en ralentissant.

## Sarajevo, vue d'en haut !

Le lendemain matin, nous sortons de la trace du TET à Kalinovik et commençons le long voyage vers le petit village emblématique de Lukomir, situé au bord d'une falaise surplombant la gorge de la petite rivière Rakitnica. De là, nous nous diri-

geons vers la station de ski olympique de Bjelasnica, à quelques kilomètres de Sarajevo. Pour y descendre, nous empruntons l'incroyable piste de bobsleigh abandonnée qui offre un panorama spectaculaire sur toute la ville. L'objectif est atteint !

Et devinez quelle moto a été photographiée le plus en chemin ? La KTM 890 Adventure R, évidemment. Et pourquoi donc ? Parce qu'elle est la moto la plus facile à conduire rapidement ! ●●●

Au pied du mont Maglic, nos treize motos se remettent d'une dure journée de roulage. En Bosnie, la nature est sauvage, et les pistes ne laissent aucun répit à la mécanique.





# MOTO GUZZI V85 TT TRAVEL



## POUR

- × Design rétro
- × Finition
- × Tenue de route

## CONTRE

- × Couple
- × Freinage
- × Débattement avant



Le manque de couple et de puissance de la V85 TT l'a pénalisée pour suivre le reste de la meute : une moto à part, avec laquelle il faut prendre son temps.

La selle en une partie assure un bon confort pour le conducteur comme pour le passager. Notez la surpiqûre rouge et blanche, spécifique au modèle "Travel".



Charmant, ce trail néorétro est l'un des rares à profiter d'une transmission par cardan sans entretien. Notez aussi le sabot en aluminium qui n'empêchera pas les cylindres de toucher le sol en cas de chute.



Les menus de ce petit écran TFT couleur ne semblent pas achevés. Notez la prise USB placée à sa gauche.

●●● Elle était le premier choix des volontaires partis en éclaireurs pour vérifier si la route était dégagée devant, ou pour voir si un sentier absent sur la carte nous menait au bon endroit. Un aperçu pour le moins concret des capacités de la version 890 R sur le terrain. Elle a aussi été la seule moto capable de monter là où les équipes de bobsleigh des Jeux olympiques d'hiver de 1984 descendaient. Son centre de gravité bas et sa compacité ont encore permis bien des exploits ! Pour qu'elle fonctionne un peu mieux sur les routes exigeantes, nous avons purgé l'air de la fourche et

réglé la compression sur 17 clics. La Ténéré 700 Rally Edition fait aussi partie des favorites de nos essayeurs, qui la considèrent parmi les meilleures dès qu'on quitte l'asphalte. Mais pour ceux qui souhaitent utiliser leurs motos au quotidien et dans toutes les situations, la version standard de la KTM 890 fait tout aussi bien le job. Comme pour la Ténéré, vous n'avez pas besoin d'aide pour la soulever, contrairement à toutes les autres motos.

Au guidon de la BMW GS, tout ce que vous avez à faire est de lever vos fesses de la selle et garder les bras tendus.

Pour le reste, laissez la suspension avant faire tout le travail et redresser la route à votre place. Sur la Ténéré, il faudra charger le train avant, savoir vous tenir debout correctement, et mettre du poids sur les repose-pieds pour la faire tourner. Évidemment mettre ces techniques en pratique sur la GS vous permettra de rouler encore plus vite. De même, la KTM 890 R facilite la vie des pilotes moins expérimentés. Mais entre les mains d'un concurrent du championnat national d'enduro, plus rien n'est infranchissable, et elle se transforme en véritable machine de guerre. C'est ce genre de comporte-

ment qui nous fait apprécier la 890, dans toutes ses versions, car elle est aussi à l'aise en conduite tout-terrain que sur la route goudronnée, ce qui n'est pas le cas de toutes, à commencer par la Ténéré.

## Joyaux cachés !

L'autre révélation de ce comparatif une fois que vous quittez l'asphalte est la version standard de l'Africa Twin. De loin la meilleure Honda Africa Twin jamais construite, surtout si vous êtes un gros rouleur et que, de temps à autre, vous souhaitez sortir de la route. L'amélioration principale de l'Africa Twin sur ●●●



À la nuit tombée, la température au pied du mont Maglic est négative. L'absence de civilisation aux alentours permet d'admirer le ciel.



Le barrage à l'entrée du lac de Shkodra.



Les pistes et les tunnels abandonnés sont nombreux dans la région de Miljevina.

# TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO



## POUR

- \* 3-cylindres
- \* Équipement
- \* Compacité

## CONTRE

- \* Train avant à haute vitesse
- \* Garde au sol sur route
- \* Électronique compliquée



Impériale sur la route, la Tiger joue à armes égales avec les plus grosses cylindrées. Seule sa faible garde au sol (repose-pieds) la retient dans les virages.

Le cadre en treillis tubulaire blanc est désormais en deux parties : bien vu en cas de chute. Sa couleur blanche combinée à la peinture kaki mat du réservoir lui donne un certain cachet !

Chez Triumph, on ne badine pas avec les équipements sélectionnés : le freinage est digne d'une hypersportive avec ses deux étriers monoblocs Brembo M50.



Ce large écran TFT offre des fonctionnalités originales, telles que la commande d'une GoPro ou le guidage GPS astucieux.

●●● le gravier vient de sa nouvelle fourche. Elle "égalise" avec précision tout ce qu'elle trouve devant sa route et inspire une grande confiance au pilote. Quand l'Adventure Sports se contente de vous faire traverser la montagne, la "standard" réclame d'y rester pour s'y amuser et prend souvent la tête du groupe dans les sections les plus sportives ! Les différences avec le modèle Adventure Sports sont énormes ! À commencer par le tarif. La position de pilotage invite à participer à un rallye ; elle se conduit parfaitement une fois debout, bien mieux que sa concu-

rente la plus directe, la Triumph Tiger Rally Pro. La transmission DCT fonctionne désormais plus en douceur, les changements de vitesse à bas régime se ressentent à peine et la remise des gaz est encore plus progressive qu'auparavant. Sur le modèle précédent, Honda permettait au DCT d'atteindre la zone rouge plus souvent en conduite agressive ; c'était utile à celui qui voulait rouler vite sur la terre, mais le comportement devenait gênant lors des déplacements quotidiens, car il s'accompagnait d'une réponse de l'accélérateur trop vive à basse vitesse

en ville. La KTM 1290 bénéficie aussi d'une réponse adoucie de sa commande des gaz. Moins agressive que par le passé, son moteur est aussi plus doux sur les rapports inférieurs.

## La Tiger, du velours sur les graviers

La Tiger Rally Pro, elle, profite enfin de l'expérience acquise par Triumph, qui s'est inscrit sur divers rallyes pendant deux ans pour développer un châssis dédié au tout-terrain. Certes, il y a encore des pièces

en plastique qui gênent les genoux pour avoir un bon grip une fois debout, mais, nonobstant ce petit détail ergonomique, le reste est fantastique. Guidon correctement positionné, excellente maniabilité et, surtout, des suspensions qui avalent tous les cahots de la route et vous aident à soulever la moto dans les airs avec assurance. La Triumph met désormais à l'aise, ce qui n'était franchement pas le cas des précédentes versions. La vivacité de son 3-cylindres permet aussi de la guider sur le gravier comme une véritable enduro. La Tiger reste donc un ●●●

# YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY EDITION



## POUR

- × Légèreté
- × Capacité en *off-road*
- × Moteur réactif

## CONTRE

- × Finition
- × Équipement
- × Train avant "léger"



Cette version Rally Edition, équipée d'un sabot en aluminium et d'un bon échappement, profite d'une finition plus séduisante que la version de base.



À l'aise dans le trialisant, la petite Ténéré 700 reste une moto spartiate: notez le peu de place pour les bagages!

Encore un hommage aux grandes années du rallye-raid! Dans cette livrée Rally, la T7 a une selle rehaussée de 20 mm et reprend les couleurs mythiques de la marque dans les années 1980.



Cet écran digital façon "Tetris" vibre énormément! Notez la petite barre qui le surmonte, elle permet de fixer des appareils de navigation.

●●● bon choix pour la majorité des voyageurs. Avec la KTM 1290 R, on passe encore au niveau supérieur: il suffit d'ouvrir les gaz pour découper les montagnes en deux! En revanche, il faut de sérieuses compétences pour l'emmener et un bon cardio pour assurer toute la journée!

## L'électronique dans tous ses états

Côté électronique, la Yamaha se démarque par sa simplicité... ou son indigence! Si vous êtes un pilote expérimenté, vous n'en

avez sans doute pas un besoin vital, mais les KTM et leur électronique aboutie vous aident à aller plus vite dans les chemins en toute sécurité et à jouer à chaque occasion qui se présente en réduisant le risque, grâce au contrôle de traction paramétrable (en option). Si vous dérivez intentionnellement à chaque virage, vous détruisez vos pneus et prenez des risques. La KTM vous en protège et économise vos pneus. Pour en arriver là, un constructeur a eu besoin d'années de développement et de retour d'expérience. À l'image de BMW, qui propose toujours le meilleur freinage de

ce comparatif alors que son unité Bosch est disponible chez tous les constructeurs. Une chose est certaine, vous avez toujours besoin du meilleur ABS, au moins sur la roue avant, lorsque vous entrez dans les sentiers avec de si grosses motos... Ce que la Yamaha ne propose même pas. Sur la KTM 1290 R, les suspensions vous permettent d'adapter la moto à n'importe quel type de terrain, d'aller à plein régime partout, bien que ce ne soit pas le scénario le plus sûr à quelques milliers de kilomètres de votre siège social dans un pays qui manque de services médicaux.

Debout sur les repose-pieds sérieusement crantés en ouvrant l'accélérateur, vous vous rendez vite compte que la moto est conçue par des personnes qui n'ont pas eu besoin de demander leur avis à d'autres pilotes de rallye... La version S de la 1290 rattrape elle aussi son retard pris sur la Multistrada sur route. Même avec ses jantes à bâtons, elle est beaucoup plus à l'aise que l'italienne dans le gravier. Ses suspensions électroniques fonctionnent toujours de manière prévisible. Après avoir atteint le sommet de Sarajevo, nous reprenons le TET jusqu'à Mostar,



La route qui mène au village de Lukomir nous rappelle les décors du *Seigneur des anneaux*, lorsque Frodon cherche à rejoindre la montagne du destin en Mordor.



L'équipe du méga test a parlé : la gagnante de ce comparatif est... la KTM 890 Adventure R.

avant d'atteindre la ville où nous attend une partie étroite. Nous campons une dernière fois dans les montagnes et nous nous félicitons d'avoir échappé à toute enquête de la police bosniaque, réputée pour sa pratique du racket. Camper et dormir dans ce lieu sauvage, loin de toute pollution lumineuse, aide à admirer la grandeur du ciel et à choisir son étoile.

## S'il n'en restait qu'une...

Pour désigner la moto reine de ce comparatif, nous devons considérer toutes les

situations vécues lors cette semaine de roulage. La KTM 1290 R est à coup sûr celle qui peut faire tout le voyage à pleine puissance sans jamais s'arrêter, aussi bien sur la terre que sur le bitume. Mais c'est aussi une moto exigeante et difficile qui nécessite des compétences de pilote comme Chris Birch ! Elle n'est donc pas le meilleur choix pour le commun des mortels...

À l'inverse, la Honda Africa Twin standard vous aide et améliore votre pilotage. Elle ne nécessite aucune adaptation, il suffit de tourner la clé et de partir à l'aventure. Sa position de conduite est idéale que

vous soyez assis ou debout, et ses suspensions avalent enfin tout ce qui se trouve devant vous ! Oui, l'Adventure Sports est plus belle et mieux équipée, mais dans ce format du test, l'Africa Twin la plus simple s'est démarquée. Selon nous, parmi nos treize motos, c'est la moto idéale pour ce type de voyage. Enfin, la Ducati Multistrada obtient la palme de la conduite sportive sur route, mais déçoit grandement dans les chemins. La BMW GS reçoit la palme pour son confort et sa facilité en toute situation, suivie de près par la Triumph Tiger et la Honda Adven-

ture Sports. La KTM 1290 S pourrait elle aussi tout faire exceptionnellement bien et maintenir un rythme rapide également hors route, mais puisqu'il ne faut en choisir qu'une seule, c'est la 890 Adventure R que toute l'équipe a choisie pour refaire le même voyage.

En dernier lieu, n'oubliez pas que la meilleure moto pour vous est bien souvent celle que vous possédez déjà... Alors, n'attendez pas pour faire un tel voyage et découvrir différentes cultures et paysages uniques ; il suffit d'une décision et d'un plein d'essence pour vous lancer ! ●

DONNÉES CONSTRUCTEUR	BMW	DUCATI	HONDA	HONDA	KTM	KTM
	R 1250 GS ADVENTURE	MULTISTRADA V4S	CRF1000L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS DCT	CRF1100L AFRICA TWIN DCT	1290 SUPER ADVENTURE S	1290 SUPER ADVENTURE R
MOTEUR						
TYPE	bicylindre à plat à refroidissement par air/liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cyl., distribution à calage variable	4-cylindres en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en ligne calé à 270° à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en ligne calé à 270° à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 75°, à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 75°, à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE (AL. X CSE)	1254 cm <sup>3</sup> (102,5 x 76 mm)	1158 cm <sup>3</sup> (83 x 53,5 mm)	1084 cm <sup>3</sup> (95 x 81,5 mm)	1084 cm <sup>3</sup> (95 x 81,5 mm)	1301 cm <sup>3</sup> (108 x 71 mm)	1301 cm <sup>3</sup> (108 x 71 mm)
TAUX DE COMPRESSION	12,5 à 1	14 à 1	10,1 à 1	10,1 à 1	13,1 à 1	13,1 à 1
PUISSANCE MAXI	136 ch (100 kW) à 7750 tr/min	170 ch (125 kW) à 10500 tr/min	102 ch (75 kW) à 7500 tr/min	102 ch (75 kW) à 7500 tr/min	160 ch (118 kW) à 9000 tr/min	160 ch (118 kW) à 9000 tr/min
COUPLE MAXI	14,5 m.kg (143 N.m) à 6250 tr/min	12,7 m.kg (125 N.m) à 8750 tr/min	10,71 m.kg (105 N.m) à 6250 tr/min	10,71 m.kg (105 N.m) à 6250 tr/min	14 m.kg (138 N.m) à 6500 tr/min	14 m.kg (138 N.m) à 6500 tr/min
ALIMENTATION	injection électronique Ø n.c.	injection Ø 46 mm	injection électronique Ø 46 mm	injection électronique Ø 46 mm	injection Ø 52 mm	injection Ø 52 mm
NORME DÉPOLLUTION	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
BRUIT*	88 dB à 3875 tr/min	86 dB à 4250 tr/min	92 dB à 3750 tr/min	92 dB à 3750 tr/min	84 dB à 3800 tr/min	84 dB à 3800 tr/min
TRANSMISSION						
Embrayage	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	double embrayage multidisque en bain d'huile	double embrayage multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile
BOÎTE DE VITESSES	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
TRANSMISSION FINALE	par arbre et cardan	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne
PARTIE-CYCLE						
CADRE	treillis tubulaire en acier, moteur porteur	monocoque en aluminium	double poutre centrale et berceau dédoublé en acier	double poutre centrale et berceau dédoublé en acier	treillis en acier	treillis en acier
SUSPENSION AV	Telelever Ø 37 mm, déb. 210 mm	fourche inv. Ø 50 mm, déb. 170 mm	fourche inv. Ø 45 mm, déb. 230 mm	fourche inv. Ø 45 mm, déb. 230 mm	fourche inv. Ø 48 mm, déb. 200 mm	fourche inv. Ø 48 mm, déb. 220 mm
RÉGLAGES	électr. entièrement réglable via ESA Dynamic	électronique semi-active	précontrainte du ressort, détente et compression manuelle	précontrainte du ressort	électronique semi-active	précontrainte, du ressort détente, compression
SUSPENSION AR	monoamortisseur, déb. 220 mm	monoamortisseur, déb. 180 mm	monoamortisseur, déb. 220 mm	monoamortisseur, déb. 220 mm	monoamortisseur, déb. 200 mm	monoamortisseur, déb. 220 mm
RÉGLAGES	électr. entièrement réglable via ESA Dynamic	électr. semi-active	précontrainte du ressort, détente et compression manuelle	précontrainte du ressort, détente	électr. semi-active	précontrainte du ressort, détente, compression
FREIN AV (ÉTRIER À X PIST.)	2 disques, Ø 305 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 330 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)
FREIN AR (ÉTRIER À X PIST.)	1 disque, Ø 276 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 256 mm (1)	1 disque, Ø 256 mm (1)	1 disque, Ø 267 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 267 mm (2 juxt.)
PNEU AV - PNEU AR	120/70 R19 - 170/60 R17	120/70/19 - 170/60/17	90/90-21 - 150/70-18	90/90-21 - 150/70-18	120/70/19 - 170/60/17	90/90 21 - 150/70 18
HAUTEUR DE SELLE	890-910 mm	840-860 mm	850-870 mm	850-870 mm	849-869 mm	880 mm
RÉSERVOIR (+ RÉSERVE)	30 litres	22 litres (n.c.)	24,8 litres (n.c.)	18,8 litres (n.c.)	23 litres (5 l)	23 litres (5 l)
POIDS ANNONCÉ	268 kg (en ordre de marche)	243 kg (en ordre de marche)	250 kg (en ordre de marche)	236 kg (en ordre de marche)	220 kg (à vide)	221 kg (à vide)
PRATIQUE						
COLORIS	gris, style Rallye (+780 €) style Triple Black (+575 €)	rouge, gris	noir, tricolore (+300 €)	noir, tricolore (+300 €)	orange, gris	blanc
PRIX DE LA CARTE GRISE	de 180 à 295 €	de 198 à 307 €	de 180 à 295 €	de 180 à 295 €	de 198 à 307 €	de 198 à 307 €
PRIX	à partir de 19300 €	à partir de 22190 €	à partir de 17899 €	à partir de 13999 €	à partir de 18599 €	à partir de 19599 €
RÉVISIONS ET PRIX DE L'USURE						
FRÉQUENCE DE RÉVISIONS	10 000 km	15 000 km	12 000 km	12 000 km	10 000 km	10 000 km
RÉVISION MAJEURE	20 000 km	60 000 km	24 000 km	24 000 km	20 000 km	20 000 km
PRIX DE LA RÉVISION MAJEURE*	500 € environ	800 € environ	550 € environ	550 € environ	650 €	650 €
PLAQUETTES AVANT (LE JEU)	72 €	85 €	119 €	119 €	91 €	91 €
FILTRES À HUILE	21 €	18 €	14 €	14 €	17 €	17 €
FILTRES À AIR	31 €	44 €	91 €	91 €	47 €	47 €
KIT CHAÎNE	néant	285 €	251 €	251 €	265 €	265 €
*Coût moyen avec : vidanges, filtres, bougies, réglages, vérifications et M.O.						
ASSURANCE						
Source Mutuelle des Motards	PARIS/NANTES	PARIS/NANTES	PARIS/NANTES	PARIS/NANTES	PARIS/NANTES	PARIS/NANTES
RC + PJ/A + CC**	298/245 €	350/281 €	292/240 €	292/240 €	298/245 €	298/245 €
VOL ET INCENDIE	896/503 €	1054/579 €	864/490 €	864/490 €	866/493 €	866/493 €
LABEL JEUNE	non	Non	non	non	non	Non
**RC : responsabilité civile - pj/a : protection juridique/assistance - cc : corporelle conducteur. Tarif avec coefficient de réduction de 0,80 (bonus 20 %)						

KTM	KTM	MOTO GUZZI	SUZUKI	SUZUKI	TRIUMPH	YAMAHA
890 ADVENTURE R	890 ADVENTURE	V85 TT TRAVEL	V-STROM 1050XT	V-STROM 650XT	TIGER 900 RALLY PRO	TÉNÉRÉ 700 RALLY EDITION
bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 90° face à la route refroidissement par air, 4T, 2 ACT, 2 soupapes par cylindres	bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
899 cm <sup>3</sup> (90,7 x 68,8 mm)	899 cm <sup>3</sup> (90,7 x 68,8 mm)	853 cm <sup>3</sup> , (84 x 77 mm)	1037 cm <sup>3</sup> (100 x 66 mm)	645 cm <sup>3</sup> (81 x 62,6 mm)	888 cm <sup>3</sup> (78 x 61 mm)	689 cm <sup>3</sup> (80 x 68,6 mm)
12,7 à 1	12,7 à 1	10,5 à 1	11,5 à 1	11,2 à 1	11,3 à 1	11,5 à 1
105 ch (77 kW) à 8 000 tr/min	105 ch (77 kW) à 8 000 tr/min	76 ch (56 kW) à 7 500 tr/min	107 ch (78,7 kW) à 8 500 tr/min	71 ch (52 kW) à 8 000 tr/min	95 ch (70 kW) à 8 750 tr/min	73,4 ch (54 kW) à 9 000 tr/min
10,20 m.kg (88 N.m) à 6 500 tr/min	10,20 m.kg (88 N.m) à 6 500 tr/min	8,40 m.kg (80 N.m) à 5 000 tr/min	10,2 m.kg (98,7 N.m) à 6 000 tr/min	6,4 m.kg (62 N.m) à 6 500 tr/min	8,8 m.kg (87 N.m) à 7 250 tr/min	6,9 m.kg (68 N.m) à 6 500 tr/min
injection électronique Ø 46 mm	injection électronique Ø 46 mm	injection électronique Ø 52 mm	injection électronique Ø n.c.	injection électronique Ø n.c.	injection électronique Ø n.c.	injection électronique Ø n.c.
Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
90 dB à 4 250 tr/min	90 dB à 4 250 tr/min	n.c.	88 dB à 4 250 tr/min	n.c.	97 dB à 5 250 tr/min	91 dB à 4 500 tr/min
multidisque en bain d'huile, commande à câble	multidisque en bain d'huile, commande à câble	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile, commande à câble
à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports	6 rapports	à 6 rapports
par chaîne	par chaîne	par cardan	par chaîne	par chaîne	par chaîne	par chaîne
double poutre en acier et treillis tubulaire arrière	double poutre en acier et treillis tubulaire arrière	treillis tubulaire en acier	double berceau en aluminium	double berceau en aluminium	treillis tubulaire en acier	double poutre en tube d'acier, double berceau
fourche inv. Ø 43 mm, déb. 240 mm	fourche inv. Ø 43 mm, déb. 200 mm	fourche inv. Ø 41 mm, déb. 170 mm	fourche inv. Ø 43 mm, déb. 160 mm	fourche téléhydraulique Ø 43 mm, déb. 150 mm	fourche inv. Ø 45 mm, déb. 240 mm	fourche inv. Ø 43 mm, déb. 210 mm
précontrainte du ressort, détente, compression	non	non	précontrainte, du ressort, détente, compression	non	précontrainte du ressort, détente hydraulique	précontrainte du ressort, compression, détente
monoamortisseur, déb. 240 mm	monoamortisseur, déb. 200 mm	monoamortisseur à réservoir séparé, séparé, déb. 131 mm	monoamortisseur à réservoir déb. 170 mm	monoamortisseur, déb.150 mm	monoamortisseur, déb. 230 mm	monoamortisseur à biellettes, déb. 200 mm
précontrainte du ressort, détente, compression	Précontrainte du ressort, compression	précontrainte du ressort, détente hydraulique	précontrainte du ressort, détente hydraulique	précontrainte du ressort détente hydraulique, compression	précontrainte du ressort, détente, compression	précontrainte du ressort, compression
2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 310 mm (2 juxt.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 282 mm (2 juxt.)
1 disque, Ø 260 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 260 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 260 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 220 mm (1)	1 disque, Ø 260 mm (1)	1 disque, Ø 255 mm (1)	1 disque, Ø 245 mm (1)
90/90 21 - 150/70 18	90/90 21 - 150/70 18	110/80/19 - 150/70/17	110/90/19 - 150/70/17	110/80/19 - 150/70/17	90/90/21 - 150/70/17	90/90 21 - 150/70 18
880 mm	850 mm	830 mm	850 mm	830 mm	850-870 mm	875 mm
20 litres (n.c.)	20 litres (n.c.)	23 l (n.c.)	20 litres (n.c.)	20 litres (n.c.)	20 litres (n.c.)	16 litres (n.c.)
196 kg (à vide)	196 kg (à vide)	243 kg (en ordre de marche)	247 kg (en ordre de marche)	216 kg (en ordre de marche)	196 kg (à vide)	204 kg (en ordre de marche)
orange/noir, blanc/noir	orange/noir, blanc/noir	Sabbia Namib	jaune, noir, orange	jaune, blanc, gris	rouge, noir, blanc	bleu, noir, blanc
de 121 à 230 €	de 121 à 230 €	de 121 à 230 €	de 180 à 295 €	de 115 à 179 €	de 121 à 230 €	de 115 à 179 €
à partir de 14 399 €	à partir de 13 399 €	à partir de 13 349 €	à partir de 14 899 €	à partir de 9 249 €	à partir de 16 000 €	à partir de 11 799 €
15 000 km	15 000 km	10 000 km	12 000 km	12 000 km	16 000 km	10 000 km
30 000 km	30 000 km	30 000 km	24 000 km	24 000 km	32 000 km	20 000 km
450 € environ	450 € environ	400 € environ	426 €	530 €	299 € le forfait	267 € environ
120 €	120 €	118 €	87 €	100 €	94 €	53 €
38 €	38 €	11 €	12 €	15 €	10 €	15 €
43 €	43 €	21 €	33 €	42 €	38 €	31 €
144 €	144 €	néant	256 €	185 €	198 €	176 €
<b>PARIS/NANTES</b>	<b>PARIS/NANTES</b>	<b>PARIS/NANTES</b>	<b>PARIS/NANTES</b>	<b>PARIS/NANTES</b>	<b>PARIS/NANTES</b>	<b>PARIS/NANTES</b>
298/245 €	298/245 €	272/227 €	298/245 €	272/227 €	298/245 €	272/227 €
706/434 €	706/434 €	607/390 €	708/436 €	534/363 €	634/408 €	570/376 €
non	non	non	non	oui	non	Oui