

132
PAGES

PRODUITS ANTI-CREVAISON: NE VOUS DÉGONFLEZ PLUS

été dans la mare

MOTO

MAGAZINE

COMPARATIF
NÉORÉTROS

BSA 650 GOLD STAR LEGACY EDITION TRIUMPH SPEED TWIN 900
ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT DUCATI SCRAMBLER ICON



SPÉCIAL
NOUVEAUTÉS

LES TRAILS
OUVRENT LE BAL

BMW
R 1300 GS

DUCATI
DESERTX
RALLY

ESSAI
DUCATI MULTISTRADA
V4S GRAND TOUR

HONDA AFRICA TWIN
ADVENTURE SPORTS

SUZUKI V-STROM 800 SE



COMPARATIF BAGGERS BMW R18 ROCTANE
HARLEY-DAVIDSON ROAD KING SPECIAL INDIAN SPRINGFIELD DARK HORSE

L 13292 - 402 H - F: 6,00 € - RD



NOUVEAUTÉ

TEXTE PHILIPPE GUILLAUME PHOTOS CONSTRUCTEUR

BMW R1300 GS

Encore plus de dynamisme?

Quand on renouvelle la moto de grosse cylindrée la plus vendue au monde, on ne peut pas se rater. Toutefois, avec la R1300GS, BMW semble avoir choisi la voie du dynamisme. La nouvelle venue se veut plus performante: elle est plus puissante et plus légère que l'ancienne, mais elle a aussi l'air, du moins dans les premières configurations qui sont dévoilées, d'avoir rogné un peu du confort et de la polyvalence qui la caractérisent.

Alors, vous aimez, ou pas? Dans l'univers du trail, les premiers prix de beauté sont rares et, finalement, peu importe, tant la large palette des services rendus permet de faire passer l'esthétique au second plan. D'ailleurs, était-elle belle, la R1250 GS, avec son bec de canard et ses formes un rien tarabiscotées? Difficile de se prononcer, ce qui n'empêche pas cette machine d'être à la fois un plébiscite et une sorte d'archétype de l'aventurière, d'icône des baroudeurs... La R1300 GS va donc avoir la lourde mission de pérenniser le fait que son patronyme soit quasiment devenu un nom générique pour gros trail.

UN NOUVEAU MOTEUR AU PROGRAMME

Pour cela, elle va s'appuyer sur un nouveau moteur. On aurait pu imaginer que BMW se soit contenté de réalésier le bloc de la 1250. Il n'en est rien: l'ancien *flat* avait des cotes de 102,5 x 76 mm (1254 cm³), le nouveau 1300 taille du 106,5 x 73. Cette nouvelle architecture devrait tout à la fois générer des montées en régime encore plus vives, tandis que l'alésage accru permet de loger des chambres de combustion plus volumineuses, et donc de ●●●





À PARTIR DE
20 690 €
Disponible en novembre

Si la R1250 GS est une sorte d'archétype de l'aventurière, la R1300 GS qui lui succède a la lourde mission de pérenniser son statut d'icône des baroudeurs



●●● répondre plus facilement aux normes antipollution. En contrepartie, si le couple augmente de 6 N.m, il est obtenu 250 tr/min plus haut; rien d'illogique avec une course plus courte. Toutefois, l'examen des courbes démontre qu'on dispose toujours d'une valeur supérieure à 120 N.m sur une plage allant de 2800 à 8500 tr/min (la zone rouge est à 9000 tr/min). Pas d'inquiétude à avoir, donc: le caractère généreux des grosses GS devrait être au rendez-vous.

On note également qu'une nouvelle boîte de vitesses est placée sous le moteur, et non plus derrière. Rien que sur l'ensemble moteur/boîte, le gain de poids est de 6,5 kilos.

De série, quatre modes de conduite sont proposés, soit un de plus qu'auparavant. Le 1300 va donc pouvoir s'exprimer de différentes façons, selon qu'on sélectionne les modes *Rain* (pluie), *Road* (route), *Enduro* ou *Eco* qui est censé optimiser l'autonomie. De quoi compenser un réservoir (en aluminium) dont la capacité a perdu un litre (19 contre 20 sur la 1250). Le package électronique est complété, en option, d'un *Riding Assistant*, qui comporte un régulateur de vitesse adaptatif, un assistant anti-collision avec freinage actif, et des alertes d'angle mort. Le freinage couplé, l'aide au démarrage en côte et le contrôle de traction, le démarrage sans clé, un compartiment ventilé avec port USB et les poignées chauffantes sont de série.

PLUS LÉGÈRE, MAIS TOUJOURS AUSSI POLYVALENTE ?

Plus de chevaux, moins de kilos: la recette est pertinente. Et c'est une belle prouesse que d'être parvenu à avoir gagné pas moins de 12 kilos par rapport à la 1250. Pour ce faire, la R1300GS inaugure un nouveau cadre, censé être plus rigide, une nouvelle fourche, tandis que la boucle arrière du cadre en acier de la 1250 a été remplacée par une structure en aluminium. La 1300 introduit également une nouvelle génération de *Dynamic Suspension Adjustment*, qui adapte automatiquement la précharge à la charge de la moto, en plus d'offrir des lois d'amortissement variables en fonction du mode de conduite sélectionné. En option, elle peut recevoir un système qui abaisse la hauteur de selle à l'arrêt (comme sur les Harley-Davidson 1250 Pan America et, depuis peu, sur les Triumph Tiger 1200) de 30 mm (à 820 mm), de même qu'une suspension Sport, qui offre 20 mm supplémentaires de débatte-



#1 L'écran TFT couleur de 6,5 pouces semble le même que celui équipant notamment la 1250 GS.

#2 Les clignotants à leds sont désormais intégrés dans les pare-mains. Si l'esthétique y gagne sans doute, les conséquences en cas de chute seront peut-être moins anodines qu'avant...

#3 Pour une rupture stylistique, c'est une rupture ! L'une des différences marquantes de la 1300 par rapport à la 1250 est cet ensemble de feux à leds baptisés "Matrix". Deux sont dévolus aux feux de route et de croisement, quatre autres aux feux de jour et de position.

#4 De nouveaux top-case et valises Vario font leur apparition en option. Comme leur nom l'indique, leur volume est réglable.

NOUVEAUTÉ



La R1300GS est également disponible en version "Trophy" (une habitude), plus baroudeuse, à gauche, "Triple Black", et une déclinaison "Option 719 Tramuntana", à droite. Outre son coloris Aurelius Green Metallic, celle-ci dispose d'un équipement spécifique.

ment, utiles dans le cadre d'un usage en *off-road* plus extrême. On le voit, avec la 1300, la GS se renouvelle, et pas qu'un peu: les lignes sont plus fines, la nouvelle signature visuelle à leds ajoute une touche de dynamisme; en option, ces feux deviennent adaptatifs et éclairent l'intérieur des virages, en fonction de l'inclinaison de la moto. On note par ailleurs la

présence des clignotants dans les pare-main. Quatre livrées sont au programme: standard, *Triple Black*, *GS Trophy* et une appelée *Option 719 Tramuntana* (!), ces deux dernières dotées des roues à rayons (plus légères de 1,8 kilo que les roues à bâtons). Et on imagine sans mal l'arrivée prochaine d'une R1300GS Adventure. Comme toutes les GS depuis 1980, la R1300GS

sera produite dans l'usine de Berlin Spandau. En revanche, on peut s'interroger sur la polyvalence préservée de la GS, en constatant que le petit pare-brise et l'espace dévolu au passager semblent plus comptés que par le passé. Des questions qui ne resteront pas longtemps sans réponse: les premiers essais sont prévus pour la mi-octobre. ■



Comme d'habitude chez BMW, la nouvelle GS, fabriquée dans l'usine de Berlin, peut être dotée de plusieurs packs mariant coloris, équipement divers, etc. De quoi vite se perdre dans les possibilités de personnalisation et, surtout, faire monter la facture finale ! Gageons aussi qu'une version Adventure va prochainement apparaître.

Ce qu'il faut retenir

- Nouveau moteur Boxer avec ShiftCam
- Cylindrée de 1300 cm³
- Cotes: 106,5 x 73 mm
- Taux de compression augmenté (13,3:1 contre 12,5:1)
- Puissance en hausse de 9 chevaux (145 ch) au même régime de 7 750 tr/min
- Couple en hausse de 6 N.m (149 N.m), obtenus 250 tr/min plus haut (6 500)
- Poids en baisse de 12 kilos (237 kg)
- Réservoir de 19 litres (un litre de moins que celui de la 1250)

BMW F 800 GS, F 900 GS ET F 900 GS ADVENTURE

Présenté en exclusivité mondiale à l'Alpes Aventure Motofestival, le nouveau millésime de F 800 et F 900 GS est plus désirable que jamais. Il met au placard l'ancienne génération de moteur 850 cm³, pour se doter du plus moderne 900... Revenons en détail sur ces trois modèles.

F 800 GS

LA POLYVALENCE INCARNÉE

Vous connaissez cette particularité de BMW de ne pas forcément accoler la bonne cylindrée à la dénomination de la moto? C'était le cas de la précédente F 750 GS, qui disposait d'une version dégonflée du moteur de la F 850 GS. Eh bien, c'est toujours le cas aujourd'hui avec ce bloc 900 cm³ (que l'on connaissait déjà sur les F 900 R et F 900 XR), qui, en passant de 853 à 895 cm³, permet à la F 800 GS de gagner en performances par rapport à la F 750 GS, tout en restant compatible avec le bridage pour le permis A2. Ainsi, la F 800 GS dispose de 87 ch et 91 N.m de couple, deux valeurs obtenues au régime (apaisé) de

DISPO
A2

6750 tr/min; en comparaison, la F 750 GS développait 77 ch à 7500 tr/min et 83 N.m à 6000 tr/min. Voilà de quoi donner un peu plus d'allant à une machine qu'on a toujours appréciée pour sa facilité et sa polyvalence. Les fondamentaux ne changent pas, avec une selle posée à 815 mm, gage d'une prise en main assez facile. En bonne BMW, si elle dispose d'un tableau de bord TFT couleur de série, elle peut se doter de nombreuses options (poignées chauffantes, suspensions ESA, régulateur de vitesse, démarrage sans clé, *shifter*, modes de conduite...). Un regret: la bulle, trop basse, aurait gagné à apporter un peu plus de protection. ■

À PARTIR DE
11 290 €
Disponible en mars 2024



F 900 GS ADVENTURE L'APPEL DU VOYAGE

Un peu comme la F 800 GS, BMW a donc greffé sur la F 900 GS Adventure un nouveau moteur dans un ancien modèle (la F 850 GS Adventure), mais en version non bridée. Ainsi, le bloc développe 105 ch et 93 N.m de couple (quand l'ancienne proposait 95 ch et 92 N.m de couple). De fait, la version A2 n'est pas au programme. De la précédente, la F 900 GS Adventure conserve l'allure générale, le réservoir de 23 litres, qui garantit une belle autonomie, et la plupart des équipements (écran TFT couleur, deux modes de conduite en série) et des options disponibles. Elle se dote toutefois d'une nouvelle fourche inversée Showa de 43 mm de diamètre, entièrement réglable. ■



F 900 GS TAILLÉE POUR LES RAIDS

Des trois nouveautés, c'est cette F 900 GS qui est la plus intrigante. En effet, par rapport à la F 850 GS qu'elle remplace, elle prend un sérieux virage sportif, en se dotant quasiment d'un look de machine de rallye-raid. Et ce n'est pas qu'une posture, tant le châssis et l'ergonomie vont dans ce sens. Comme dans la F 900 GS

Adventure, le moteur développe 105 ch et 93 N.m de couple et ne sera pas proposé en version A2. En revanche, louons l'énorme travail réalisé sur la partie-cycle, avec un gain pondéral de 14 kilos sur la balance : 4,5 ont été gagnés sur le nouveau réservoir en plastique (l'ancien était en acier), 2,4 sur la boucle arrière du cadre, bien plus fine (du coup, les aptitudes en duo vont faire marrer les propriétaires de Ténéré 700 !), et le silencieux Akrapovic est 1,7 kilo plus léger que le modèle précé-

dent. Le guidon est plus haut, les commandes aux pieds sont réglables, les protège-mains sont renforcés, et la solide fourche inversée signée Showa d'un diamètre de 45 mm, entièrement réglable, semble apte à affronter les pistes les plus sélectives. Le look est renforcé par une face avant qui semble en partie empruntée à la F 900 R. La moto est fine, agressive, et les coloris vifs renforcent cette posture. Bien entendu, l'équipement est soigné : tableau de bord TFT, modes de conduite, foultitude d'options. Soyons clairs : on a hâte de l'essayer ! ■



NOUVEAUTÉS

TEXTE AXEL MELLERIN PHOTOS CONSTRUCTEUR

Suzuki V-Strom 800 SE

DISPO
A2

Conscient que le marché du trail a le vent en poupe, Suzuki continue de renouveler sa gamme en présentant la V-Strom 800 SE, une déclinaison plus routière de l'excellente DE, sortie cette année.

Février 2023, je rentre de la présentation à la presse de la V-Strom 800 DE, enchanté de voir que Suzuki se décide enfin à remplacer la vieillissante 650 V-Strom (lire MM n° 396), tout en me disant qu'une version plus routière serait la bienvenue.

C'est désormais chose faite avec cette version SE qui abandonne la roue avant de 21 pouces à rayons pour une jante à bâtons de 19 pouces et chaussée de gomme 100 % route (Dunlop D614). Les étriers de frein avant sont dorénavant à montage radial et à quatre pistons opposés, et ils mordent des disques qui ne sont plus "pétales". La fourche est une Showa à gros pistons (SFF-BP), dotée de réglages orientés "route" et dont la course a été réduite de 70 mm (150 au lieu de 220 mm). Au passage, terminé les réglages hydrauliques; seule la précontrainte est réglable, sur le tube droit uniquement. Idem pour l'amortisseur arrière, qui perd 70 mm de course et son réglage de compression hydraulique. Il en résulte une garde au sol réduite, passant de 220 mm (DE) à 185 mm sur cette version SE, et une selle abaissée de 30 mm - 825 mm, c'est bien pour les petits gabarits. Enfin, comme ce modèle est destiné au revêtement lisse asphalté, il perd son sabot moteur et sa protection de radiateur...

Côté électronique, sont conservés les trois modes cartographiques (A, B, C), l'antipatinage réglable sur trois niveaux (sans le mode "Gravel", donc, étudié pour le TT), le shifter, l'ABS réglable sur deux niveaux et déconnectable et le port USB au tableau de bord. Suzuki a modifié la bulle pour la rendre plus protectrice que celle de la V-Strom DE - toujours réglable sur trois hauteurs avec une amplitude de 45 mm -, le guidon est plus bas de 13 mm et plus avancé de 23 mm, et les repose-pieds sont relevés de



PRIX
10499 €
Disponible

FICHE TECHNIQUE Bicylindre parallèle, calé à 270°, 776 cm³, 84 ch à 8500 tr/min, 78 N.m à 6000 tr/min, Réservoir 20 litres, hauteur de selle 825 mm, poids 223 kg en ordre de marche

7 mm et reculés de 14 mm (ils sont de type "route", comme sur un roadster). Enfin, le classicisme est de mise avec un nuancier sobre: bleu marine, gris/vert, ou noir. Quant au prix dévoilé par Suzuki (10 499 €), il est inférieur de 1000 € à celui de la 800 DE. ■

Ce qui la différencie de la V-Strom DE

- Modèle plus orienté route
- Jante de 19 pouces à bâtons à l'avant
- Pneus 100 % route (Dunlop D614)
- Étriers radiaux à 4 pistons pour l'avant
- Débattements de suspensions réduits
- Réglages de suspensions moins sophistiqués
- Ergonomie plus dynamique (triangulation selle/guidon/repose-pieds)
- Bulle plus protectrice
- Disparition des protège-mains, du sabot moteur et de la protection de radiateur
- Suppression du mode "Gravel" pour l'antipatinage



Dans cette livrée vert acier mat, *dixit* le dossier de presse, la SE adopte un look original. Notez le train avant: on est vraiment en présence d'un trail routier.

NOUVEAUTÉS

TEXTES AXEL MELLERIN ET PIERRE ORLUC PHOTOS CONSTRUCTEUR

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ET ADVENTURE SPORTS

PRIX
N.C.
Disponible en décembre 2023



AFRICA TWIN

C'est vrai que les changements esthétiques ne sont pas flagrants. Et c'est tant mieux, car le style de cette moto n'a pas pris une ride...



ADVENTURE SPORTS

La grosse nouveauté de l'Adventure Sports, c'est la jante avant qui passe à 19 pouces afin d'améliorer ses capacités routières. On voit ici l'évolution du marché des gros trails suréquipés, qui font bien plus de route que de TT...

Pour 2024, les porte-drapeaux de la gamme Adventure Honda, les CRF1100L Africa Twin et Adventure Sports, bénéficient de performances en hausse, de nouvelles technologies et d'améliorations diverses. Le bicylindre en ligne de 1084 cm³ profite d'une augmentation sensible de ses prestations à bas et mi-régimes. La puissance maximale reste à 102 ch, mais le couple maxi croît de 7 % (à 112 N.m) et est désormais délivré à 5500 tr/min contre 6250 tr/min. Le rapport volumétrique passe de 10,1:1 à 10,5:1, ce qui permet - ajouté à un changement du calage de la distribution, à des modifications des conduits d'admission et à de nouveaux réglages d'allumage - d'obtenir plus de performances sur toute la plage de régime moteur. D'autres évolutions touchant au système d'échappement contribuent à l'accroissement de ces perfs avec un tout nouveau silencieux. La transmission DCT a elle aussi été revue pour profiter de l'augmentation des capacités du moteur : ainsi, les rétrogradages se font à un niveau de régime moteur un peu plus élevé, la détection de l'angle de la

moto et le "départ" est plus doux, tout comme le passage de la première et de la deuxième. Ces modifications sont valables sur les deux modèles d'Africa Twin, mais pour 2024, la standard pourra, en option, être équipée des suspensions Showa électroniques (EERA) qui étaient jusqu'alors l'apanage de l'Adventure Sports. Autre nouveauté, la jante avant (toujours en 21pouces) reçoit un pneu tubeless. Et si vous choisissez un modèle avec l'option EERA, vous profiterez de la transmission DCT, des poignées chauffantes et d'une prise 12 V.

Du côté de l'Adventure Sports, Honda réoriente son modèle pour une utilisation plus routière. La preuve avec l'arrivée d'une jante de 19pouces à l'avant et de débattements de la suspension EERA minorés de 20 mm, et désormais de série. Le pneu avant est aussi plus large afin d'améliorer le toucher de route.

Le look évolue sur les deux motos, avec la partie avant du carénage redessinée et une nouvelle bulle réglable, plus écolo dans sa fabrication. L'Adventure Sports rajoute une selle plus

épaisse de 15 mm, pour offrir plus de confort aux voyageurs au long cours. Le modèle standard est disponible en rouge ou noir et, avec l'option EERA/DCT, un coloris supplémentaire blanc-bleu. Pour l'Adventure Sports, c'est noir ou tricolore. ■

En résumé

- Boîte mécanique sur l'Africa Twin standard
- Boîte DCT sur l'Africa Twin standard EERA
- Boîte DCT et EERA de série sur l'Adventure Sports
- Plus de puissance et de couple à bas et mi-régime
- Couple en hausse de 7 % et disponible plus bas dans les tours
- Suspensions Showa EERA (option) sur la standard
- L'Adventure Sports adopte une roue avant de 19pouces et des débattements de suspensions légèrement réduits
- Nouveau dessin de la partie avant du carénage et bulle "Duarbio" réglable sur 5 positions pour les deux versions
- 4 packs accessoires permettent de renforcer les qualités pratiques des 2 modèles

À PARTIR DE
14 649 €
Disponible fin 2023

HONDA NT1100 2024

Apparue en 2022 avec de grandes ambitions, la NT1100 rencontre le succès en Europe, notamment en version automatique à double embrayage DCT, qui représente, d'après Honda, 66 % des ventes. Pour le millésime 2024, aucune évolution, si ce n'est du côté des coloris. Deux couleurs font leur apparition : rouge métallisé et bleu mat (photo ci-contre) rejoignent le gris mat qui est donc maintenu au catalogue (et est associé à un porte-paquet noir de série), contrairement au noir et au blanc qui disparaissent. Le reste ne change pas : bicylindre en ligne de 1084 cm³ délivrant la puissance de 102 ch à 7250 tr/min et le couple de 104 N.m à 6250 tr/min, valises latérales amovibles, poignées chauffantes et régulateur de vitesse de série. Trois packs d'accessoires existent : Urban, Touring et Voyage. Enfin, bonne nouvelle en cette période inflationniste, les prix n'augmentent "que" de 50 € par rapport au millésime précédent. La version standard est ainsi vendue 14 649 €, la version DCT 15 649 €.



NOUVEAUTÉS

TEXTES AXEL MELLERIN ET PIERRE ORLUC PHOTOS CONSTRUCTEURS

DUCATI DESERTX RALLY

PRIX
22 590 €
Disponible en janvier 2024



Difficile de faire plus TT: coloris, équipement, style, les amateurs de trails ne vont pas rester insensibles à cette DesertX Rally. Reste son tarif, 22 590 €...

Chez Ducati, il semblerait que l'avenir se dessine aussi sur les pistes du monde entier, et pas que sur les circuits, un véritable changement de paradigme pour la marque, qui a bâti son histoire (et sa réputation) avec des sportives radicales.

En plus d'un nouveau modèle de Multistrada, la V4S Grand Tour essayée dans ce numéro (lire page 96), les Rouges de Bologne présentent la DesertX Rally, un trail pensé pour traverser la planète sans que ses roues, garnies de tétines, touchent la moindre parcelle de bitume. Déjà, la DesertX était une machine très orientée tout-terrain: roue avant de 21pouces, gabarit contenu, grande autonomie (avec le réservoir optionnel), et toute la flopée d'équipements proposés de série ou en option. Avec cette séduisante version Rally, les plus aguerries pourront désormais se présenter à certaines compétitions, comme, par exemple,



L'environnement du pilote est flatteur: tés de fourche taillés dans la masse, amortisseur de direction suédois (...), fourche entièrement réglable, etc. Du haut de gamme, on vous dit !

l'Erzbergrodeo qu'Antoine Meo, pilote émérite, sacré cinq fois champion du monde d'enduro de 2010 à 2015, et développeur de la DesertX, a remporté à son guidon dans la catégorie des trails bicylindres. C'est dire le potentiel de l'engin, potentiel rendu possible via l'équipement de pointe employé. Cela commence avec une fourche Kayaba à cartouches pressurisées, dite BPF. Elle est créditée



Toute machine de tout-terrain digne de ce nom se doit d'avoir un garde-boue surélevé. La DesertX Rally coche (aussi) cette case.

d'un débattement de 250 mm, soit 20 mm de plus que celle qui équipe la DesertX "standard". Notez aussi que les tubes sont traités DLC, que ladite fourche est maintenue au cadre par des tés taillés dans la masse et qu'un amortisseur de direction Öhlins, lui aussi monté avec des éléments taillés dans la masse, se charge de contenir les éventuels guidonnages sur des terrains très accidentés. L'amortisseur est entière-

En résumé

- Moteur Testastretta 11°, 937 cm³, 110 ch à 9250 tr/min et 92 N.m à 6500 tr/min (identique à la DesertX)
- Cadre treillis en acier tubulaire avec bras oscillant en aluminium moulé à ancrage spécifique
- Réservoir d'une capacité de 21 litres
- Jantes à rayons avec moyeux taillés dans la masse de 21 pouces et 18 pouces
- Rayons en acier au carbone et jantes Takasago Excel à haute résistance avec chambre à air
- Pneus Pirelli Scorpion Rally STR (90/90-21 pour l'avant et 150/70 R18 pour l'arrière)
- Fourche à cartouche pressurisée KYB Ø 48 mm, débattement 250 mm, compression et détente réglables, traitement DLC sur les tubes
- Tés de fourche taillés dans la masse
- Amortisseur KYB avec piston de 46 mm, débattement de 240 mm, réglable en compression à haute et basse vitesse, en détente et en précharge
- Garde au sol de 280 mm
- Amortisseur de direction
- Öhlins réglable
- 6 modes de conduite (*Sport, Touring, Urban, Wet, Enduro, Rallye*)
 - 4 modes de puissance
 - ABS Cornering Bosch réglable sur 3 niveaux
 - Ducati Traction Control réglable sur 8 niveaux
 - Contrôle de *wheeling* Ducati
 - Contrôle du frein moteur
 - Régulateur de vitesse Ducati
 - Instrumentation TFT couleur de 5 pouces avec support de l'application *Ducati Link* et navigation virage par virage
 - Ducati Quick Shift Up & Down (DQS)
 - Système d'éclairage tout à leds

ment réglable, avec un piston interne de grand diamètre, et offre 240 mm de débattement (là aussi, on gagne 20 mm). L'ancrage du bras oscillant au cadre en alu a lui aussi été modifié afin de profiter au mieux des nouveaux débattements de suspensions. Les roues sont spécifiques à la pratique du tout-terrain (donc plus résistantes), leurs moyeux en aluminium sont taillés dans la masse, leurs rayons sont en acier au carbone, et les jantes signées Takasago. Voilà pour les éléments de la partie-cycle qui rappellent un peu, beaucoup ceux d'une machine de cross.

Côté moteur, c'est le même *twin* Testastretta de 937 cm³ développant 110 ch qui propulse la bête, et l'électronique est identique à celle du modèle standard. Question style enfin, le garde-boue avant, placé loin de la roue, fait plus qu'évoquer le motocross, et la selle est maintenant monobloc. Un seul coloris, très sympa, renforce l'image de baroudeuse de cette DesertX Rally. Enfin, son prix, 22 590 €, est supérieur de plus de 5000 € à celui de la DesertX "standard" (17 490 €) ! ■

APRILIA RS 457

A2

PRIX
N.C.
Disponibilité : n.c.

Ils en ont de la chance, les titulaires du permis A2 ! Ils vont pouvoir goûter aux joies de rouler en sportive avec l'Aprilia RS 457.

Présentée en marge du récent Grand Prix de Misano, en Italie, cette très belle moto s'intercale entre les RS 125 et RS 660 (qui existe aussi en version A2) déjà au catalogue de la marque. Elle est motorisée par un nouveau bicylindre parallèle de 457 cm³ développant 47,5 ch, pile-poil ce qu'il faut pour se conformer au A2, pour un poids de 175 kg en ordre de marche (soit 8 de moins que la 660). Côté partie-cycle, Aprilia a retenu un cadre en aluminium (le carter fait office d'élément

porteur), une fourche inversée de Ø 41 mm (débatant sur 120 mm) et un monoamortisseur arrière (130 mm de débattement), tous deux réglables en précharge, et un bras oscillant en acier. À l'avant, un étrier radial ByBre à quatre pistons pince un disque de Ø 320 mm, le freinage arrière étant confié aussi à ByBre, avec un disque de Ø 220 mm. L'ABS peut agir sur les deux roues ou seulement sur l'avant. Les jantes sont de 17 pouces.

Côté électronique, la dotation est complète avec système *ride-by-wire*, contrôle de traction réglable sur trois niveaux, trois modes de conduite. Un *quickshifter* est disponible en option. L'éclairage, enfin, est à leds, et le tableau de bord fait appel à un écran couleur TFT de 5 pouces.

Prix et disponibilité ne sont pas encore connus, mais on peut imaginer un tarif évidemment inférieur à celui de la RS 660, vendue 11 599 €. Voilà qui promet des comparatifs disputés avec les concurrentes - Kawasaki ZX4-R, Yamaha R3 et autres KTM RC 390 ! ■



KTM 890 ADVENTURE R RALLY 2024

PRIX
23 499 €
Disponibilité : toutes vendues

La KTM 890 Adventure R est désormais aussi déclinée en version Rally pour 2024. Pour répondre à son appellation qui fleure bon les dunes et la piste, la bête a été revue : fourche inversée WP Xplor Pro 7548 et monoamortisseur Xplor Pro 6746, qui offrent tous deux

270 mm de débattement, jantes D.I.D. de 21 et 18 pouces renforcées, grille de protection et sabot moteur en carbone, repose-pieds Rally, selle spécifique, protection en aluminium du maître-cylindre de frein arrière, réservoir Rally CTG, etc. Le moteur, lui, est toujours le bicylindre en ligne de l'Adventure R "standard". Il développe 105 ch et 100 N.m de couple. Un "Tech Pack" est chargé de la partie électronique. Sont inclus un *quickshifter*, un mode "Rally" et deux modes moteur, un ABS en courbe, les assistances MSR et un régulateur de vitesse. Une fiche technique attractive. Oui, mais voilà : « *Sold Out* » (épuisé), a très vite fait savoir la marque autrichienne. Les 700 exemplaires prévus pour le monde, qui pouvaient être réservés à partir du 20 septembre au prix unitaire de 23 499 € - très nettement supérieur à celui de la version "standard" ! - sont tous "partis" en à peine trois jours ! Ils seront livrés à leurs (futurs) propriétaires entre décembre 2023 et mai 2024, en fonction des pays. ■



NOUVEAUTÉS

TEXTES AXEL MELLERIN PHOTOS CONSTRUCTEUR

TRIUMPH SCRAMBLER 1200 XE ET 1200 X

Pour 2024, la gamme des Scrambler 1200 conserve deux modèles : la XE, qui évolue, et la X, qui remplace la XC, afin de proposer un modèle plus abordable...

PRIX
14 995 € modèle X
16 495 € modèle XE
Disponibles en janvier 2024

Toujours une sacrée gueule, cette 1200 XE ! Et dans ce coloris bicolore orange/noir, elle est la préférée de la rédaction. Notez le bras oscillant, plus long de 32 mm par rapport à celui de la X, pour plus de stabilité en TT.



MODÈLE XE

C'était en 2019, Triumph lançait les 1200 Scrambler. Des motos qui, à l'époque, étaient indéniablement dans l'air du temps. Les préparateurs fleurissaient à tous les coins de rue, Steve McQueen faisait la une de tous les magazines *lifestyle*, et le *Wheels and Waves* était l'événement moto incontournable. Depuis, l'eau a coulé sous les ponts, et certaines modes sont passées... de mode. Mais cela n'empêche nullement le constructeur britannique de revoir sa gamme Scrambler 1200, pour s'adapter à la nouvelle demande.

MODÈLE XE

Commençons par le modèle XE, le haut de gamme, et dont les principales évolutions concernent la partie-cycle. Fini la fourche Showa entièrement réglable, et la belle paire d'amortisseurs Öhlins (eux aussi entièrement réglables) ; place à un ensemble signé Marzocchi : avec des tubes de 45 mm, elle offre le même débattement que l'ancien modèle Showa, soit 250 mm. À l'arrière, ce sont des amortisseurs à bonbonnes séparées, réglables et au débattement identique, qui officient. Bref, il n'y a que l'équipementier qui change, mais les prestations sont les mêmes. À vérifier toutefois lors du roulage. Notez aussi que les étriers Stylema, encore plus haut de gamme, remplacent les Brembo M50. Pour le reste

(cadre, jantes, ergonomie), rien ne change. Côté moteur, Triumph a travaillé sur l'admission et l'échappement, et le résultat semble être payant, puisque le couple et la puissance ont conservé les mêmes valeurs (90 ch et 110 N.m), mais à des régimes plus bas de 250 tr/min. L'électronique reste identique en tout point



MODÈLE X

au millésime précédent, avec les modes cartographiques, l'ABS sur l'angle, le contrôle de traction, le régulateur de vitesse, la connectivité possible du tableau de bord, etc. Les coloris proposés sont un noir, un orange/noir et un noir/gris.

En résumé

- Suspensions Marzocchi
- Le modèle XE troque ses étriers Brembo M50 pour des Stylema
- Le modèle X troque ses étriers Brembo M50 pour des Nissin à doubles pistons
- Le moteur 1200 HP garde les mêmes performances (puissance et couple), mais à des régimes réduits de 250 tr/min
- Nouveaux clignotants et feu arrière
- ABS sur l'angle et contrôle de traction évoluent pour le modèle X
- Prise USB sous la selle sur les deux modèles
- Intervalle entre les révisions : 16 000 km
- Guidon et repose-pieds réglables sur le modèle XE
- Guidon réglable sur le modèle X
- Pneus Metzeler Tourance pour la XE (Michelin Anakee Wild pour le *off-road* homologué)
- Pneus Metzeler Karoo Street sur le modèle X
- Plus de 70 accessoires disponibles (*touring*, *off-road*)

MODÈLE X

En remplaçant le modèle XC, l'objectif de Triumph est de proposer un modèle d'entrée de gamme et, pour ce faire, quelques changements sont à observer. Comme pour la XE, les suspensions proviennent du même fournisseur Marzocchi - c'en est fait du combo Öhlins/Showa. Terminé aussi les étriers Brembo M50, place à des Nissin à doubles pistons juxtaposés, des modèles plus abordables et sûrement suffisants à l'usage. Ajoutez que les amortisseurs "économisent" leur réglage en hydraulique, et que seul celui de la précontrainte des ressorts est disponible. Les débattements perdent aussi un peu : c'est 170 mm pour la X (c'était 200 mm sur la XC). Voilà pour la partie-cycle "rationnalisée".

L'ergonomie a été revue pour plaire au plus grand nombre : la selle (820 mm) perd 20 mm en hauteur et le guidon est toujours réglable en inversant les pontets. Côté électronique, les mêmes équipements sont conservés ; seul le tableau de bord change, pour un modèle simplifié, histoire de contenir les coûts.

Enfin, la mécanique est identique à celle de la cousine haut de gamme XE ; on garde donc les mêmes chiffres de couple et de puissance. Quant au nuancier proposé, ce sera noir, rouge ou gris. ■

NOUVEAUTÉS

TEXTES AXEL MELLERIN PHOTOS CONSTRUCTEURS

Rieju Aventura 500



Rieju, vous connaissez ? Depuis 1934, ce constructeur de motos espagnol est spécialisé dans les petites cylindrées. Aujourd'hui, sa gamme s'articule autour de modèles tout-terrain, cubant de 50 à 125 cm, de petites routières urbaines et de scooters électriques. Pour 2024, Rieju lance sa seule grosse cylindrée, l'Aventura 500, un trail bien équipé, dont le look n'est pas sans rappeler celui de la Honda Africa Twin, et qui annonce pas moins de 1000 km

d'autonomie ! Oui, oui, vous avez bien lu. Il est en effet doté deux réservoirs de 20 litres chacun, l'un classiquement placé à l'avant, l'autre, placé sur la boucle arrière, à la façon des trails des grandes années du Dakar. Pour le reste, on retrouve un bicylindre parallèle de 500 cm³ développant 47,5 ch, fortement inspiré du *twin* Honda, et probablement d'origine chinoise, et un équipement plutôt bien fourni : fourche inversée et amortisseur entièrement réglables, bras oscillant en aluminium, jantes à rayons *tubeless* de 18 et 21 pouces, ABS déconnectable pour le TT, protège-

carters, protège-mains, béquilles centrale et latérale, amortisseur de direction, sabot moteur en alu, deux prises USB et un tableau de bord TFT de 17 cm connectable via une application. Au vu des photos, la finition semble meilleure que sur certaines machines dites "exotiques". Deux coloris : rouge à bandes blanches et gris à bandes vertes, appelé "Legend", faisant référence au code couleur historique de la marque. Reste le prix, 7 390 € pour la version rouge à bandes blanches. Vu l'équipement, il est très bien placé. Il n'y a plus qu'à essayer la belle, un Lille-Marseille d'une traite, chiche ?

A2

PRIX
7 390 €
Disponible fin 2023



Moto Guzzi V7 Stone Corsa

Dévoilée lors du rassemblement international Moto Guzzi, sur les rives du lac de Côme, la V7 Stone Corsa se veut la cousine sportive de la gamme V7. Enfin, quand on dit sportive, on exagère un peu. Fini les commandes reculées et les guidons-bracelets, place à un guidon de roadster simplement habillé d'une tête de fourche : une évolution regrettable, car les amateurs auraient sans doute préféré une version à l'image des V7 équipées d'un kit Racing GCorse qui bataillent pour un titre au "Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance". Cette V7 est somme toute une Stone équipée d'une selle sport et d'une tête de fourche, agrémentée d'une belle teinte bicolore. Annoncée à 10 199 €, elle est au même prix que la V7 Special Edition, et facturée 1000 € de plus qu'une Stone de base.

DISPO
A2

PRIX
10 199 €
Disponible

