

HORS-SÉRIE

MOTO

MAGAZINE

#112H



SPÉCIAL ESSAIS 2026

TRAILS ■ ROADSTERS ■ SPORTIVES ■ ROUTIÈRES ■ NÉORÉTROS ■ CUSTOMS

200

MODÈLES TESTÉS

PRIX / FICHES TECHNIQUES /
HAUTEUR DE SELLE / POUR ET
CONTRE / COÛT DE L'ASSURANCE



+



+



LES MODÈLES
A2

NOTRE SÉLECTION
DE SCOOTERS

LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES

PRIX MÉTRO 7,90€ - BELUX 8,70€ - CH
13CHF - ESP-IT-PORT-CONT 8,70€ - DOM
8,70€ - TOM 1100XPF - MAR 85MAD

L 13297 - 112 H - F: 7,90 € - RD





Nouveau Monster L'icône accessible dès 99 € /mois.



Scannez ce QR Code pour en savoir plus.

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

*Offre valable jusqu'au 30 juin 2026 pour toute souscription d'un contrat de location avec option d'achat sur 36 mois et 15000 km maximum pour une Ducati Monster Ducati Red neuve de 12212€ TTC (remise commerciale incluse). 1er loyer majoré de 2500€ suivi de 35 loyers de 99€ incluant un véhicule de remplacement (7,0€ TTC/mois inclus souscrit auprès d'Europ Assistance France SA – RCS Nanterre 451 366 405 : Entreprises régies par le Code des assurances et soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP) - 61 rue Taitbout 75009 PARIS). Option d'achat finale : 7290€ ou reprise du véhicule suivant engagement de votre Distributeur. Montant total dû par l'emprunteur avec option d'achat finale : 13255€. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs Ducati présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital : 318 279 200€ - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Délai légal de rétractation de 14 jours. Montants exprimés en TTC, hors assurance facultative.



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ÉDITO 200!

Deux cents motos essayées, roulées, poussées, contraintes, malmenées, aimées parfois, critiquées souvent. Sur route, sur piste, sous la pluie, dans le froid, en ville, sur départementales défoncées, sur autoroute lisse, sur chemins poussiéreux ou entre deux vibreurs. En duo, chargé, à vide, à l'attaque ou tranquille. Ce hors-série spécial "Essais" est un bilan pris sur le vif du terrain. Brut. Sincère. Engagé.

Toute l'année, les équipes de *Moto Magazine* roulent. Partout. Tout le temps. Essais presse, comparatifs, longues distances, tests du quotidien, roulages rapides, balades tranquilles, kilomètres inutiles mais indispensables. Plus de 115 motos sont ainsi essayées chaque année. Et aujourd'hui, ce guide franchit un cap symbolique : 200 machines passées au crible.

Ici, ce n'est pas *l'École des fans* (pour ceux à qui la référence échappe, un détour sur le Net s'impose) : tout le monde n'a pas 10/10. On juge, on teste, on explique, on détaille. Beaucoup de "Pour"; autant de "Contre". Parfois sur de longues doubles pages, parfois en textes courts, mais toujours précis.

**MICHAËL
LEVIVIER**
RÉDACTEUR EN
CHEF DÉLÉGUÉ

200 motos : un nombre qui parle aux motards. Parce que 200, c'est aussi une frontière mentale. Les 200 km/h chrono, un seuil mythique, une sorte de ligne symbolique entre le raisonnable et l'excessif, entre la passion et la déraison, entre la route et le fantasme d'aller toujours et encore plus vite. Un seuil qu'il nous fallait atteindre dans ce hors-série pour vous en donner toujours plus. Ce hors-série dresse ainsi un panorama guidon en main du monde moto : roadsters affûtés, moyennes cylindrées intelligentes, sportives radicales, trails en pagaille, routières pour s'évader loin, scooters en ville, *customs* pour frimer, et néorétros « *qui nous parlent d'un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître* » (autre référence). Pas de classement, ni de podium, mais une vérité qui donne envie d'aller tester ces motos à votre tour. Car le but ultime de ce spécial "Essais" est simple : vous donner aussi l'envie d'avoir envie, de rouler. Peut-être pas à 200... sauf si c'est possible.

BONNE LECTURE ET BONNE ROUTE!

RETROUVEZ **MOTO MAG** SUR



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION **THIERRY DILLER**
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION **PIERRE ORLUC**
porluc@motomag.com
RÉDACTEUR EN CHEF DÉLÉGUÉ **MICHAËL LEVIVIER**
SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DE LA RÉDACTION **ALEXA POUGEUX**
ICONOGRAPHIE ET PHOTOS **GRÉGORY MATHIEU,**
CONSTRUCTEURS ET ARCHIVES **MOTO MAGAZINE**
DIRECTION ARTISTIQUE **ML&CO**
PUBLICITÉ **STEEVE GOURDEL** sgourdel@motomag.com - 0617709331

VENTE AU NUMÉRO ET ABONNEMENTS
JULIE MEYER - 0618209582 - **AUORE BORG** - 0621668428 -
abonnement@motomag.com
COMMUNITY MANAGER **NICOLAS BAUDON**
nbaudon@motomag.com

CONTACT DIFFUSEURS Oppper
SARAH MORDJANE 0140942221

ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE VENTE PAR CORRESPONDANCE
CÉCILE GAUTRY cgautry@motomag.com 0155861800

COMPTABILITÉ ET GESTION **MONIQUE BORG** mborg@motomag.com
assistée de **FADNA BAZINE** fbazine@motomag.com

IMPRESSION **ROTOFRANCE** (GROUPE MAURY) IMPRIM'VERT®

MOTO MAGAZINE 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93558 Montreuil
Cedex Téléphone : 0155861800 Télécopie : 0148580298
Tarifs étranger sur simple demande au journal service abonnement

ABONNEMENTS POUR LA SUISSE **DYNAPRESSE MARKETING SA,**
38 avenue Vibert, CH-1227 Carouge, Téléphone : 0223080808
Télécopie : 0223080859 e-mail : abonnements@dynapresse.ch

MOTO MAGAZINE - Le Pavé dans la mare est édité par
les Éditions de la FFM, SARL au capital de 32000€
RCS 327 879 524 BOBIGNY - N° ISSN 1157-4437

SOMMAIRE MOTO MAGAZINE HORS-SÉRIE **ESSAIS** N° 112



PAGE 4
TRAILS



PAGE 38
ROADSTERS



PAGE 56
SPORTIVES



PAGE 66
ROUTIÈRES



PAGE 80
NÉORÉTROS



PAGE 96
CUSTOMS



PAGE 108
SCOOTERS

PAGE 114 | **INDEX DES MOTOS ESSAYÉES
PAR MARQUE**

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION **THIERRY DILLER**
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION **PIERRE ORLUC**
porluc@motomag.com
RÉDACTEUR EN CHEF DÉLÉGUÉ **MICHAËL LEVIVIER**
SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DE LA RÉDACTION **ALEXA POUGEUX**
ICONOGRAPHIE ET PHOTOS **GRÉGORY MATHIEU,**
CONSTRUCTEURS ET ARCHIVES **MOTO MAGAZINE**
DIRECTION ARTISTIQUE **ML&CO**
PUBLICITÉ **STEEVE GOURDEL** sgourdel@motomag.com - 0617709331

VENTE AU NUMÉRO ET ABONNEMENTS
JULIE MEYER - 0618209582 - **AUORE BORG** - 0621668428 -
abonnement@motomag.com
COMMUNITY MANAGER **NICOLAS BAUDON**
nbaudon@motomag.com

CONTACT DIFFUSEURS Oppper
SARAH MORDJANE 0140942221

ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE VENTE PAR CORRESPONDANCE
CÉCILE GAUTRY cgautry@motomag.com 0155861800

COMPTABILITÉ ET GESTION **MONIQUE BORG** mborg@motomag.com
assistée de **FADNA BAZINE** fbazine@motomag.com

IMPRESSION **ROTOFRANCE** (GROUPE MAURY) IMPRIM'VERT®

MOTO MAGAZINE 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93558 Montreuil
Cedex Téléphone : 0155861800 Télécopie : 0148580298
Tarifs étranger sur simple demande au journal service abonnement

ABONNEMENTS POUR LA SUISSE **DYNAPRESSE MARKETING SA,**
38 avenue Vibert, CH-1227 Carouge, Téléphone : 0223080808
Télécopie : 0223080859 e-mail : abonnements@dynapresse.ch

MOTO MAGAZINE - Le Pavé dans la mare est édité par
les Éditions de la FFM, SARL au capital de 32000€
RCS 327 879 524 BOBIGNY - N° ISSN 1157-4437

ASSOCIÉS **ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS 50%**
FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE 50%
GÉRANT **THIERRY DILLER** Siège : 8, rue Jean-Jacques Rousseau,
93100 Montreuil

DIFFUSION **MESSAGERIES LYONNAISES DE PRESSE**
(MLP) n° CPPAP 1129 K 86000 Dépôt légal à parution

LA REPRODUCTION, MÊME PARTIELLE, DE TOUT
MATÉRIEL PUBLIÉ DANS CE MAGAZINE EST
INTERDITE (LOI DU 11 MARS 1957).



Informations relatives aux caractéristiques environnementales
de la publication, conformément à l'article 2 de l'arrêté du 28
décembre 2016 pris en application de l'article D.
543-212-3 du Code de l'environnement : Origine
géographique du papier : Suède - Taux de fibres
recyclées : 0% - Eutrophisation PTot (Kg/T) 0.01



DIFFUSION

TRAILS



Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards.

Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.

 mutuelle des motards
LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUr

APRILIA TUAREG 660 RALLY	p.5	KOVE 800X PRO	p.24
APRILIA TUAREG 660	p.6	KTM 790 ADVENTURE	p.25
AJP PR7 650 AVENTURE	p.6	KTM 890 ADVENTURE R	p.25
BIMOTA TESI H2 TERA	p.7	KTM 890 SMT	p.25
BMW R 1300 GS	p.8	KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO	p.26
BMW R 1300 GS ADVENTURE	p.10	MOTO GUZZI V85 TT TRAVEL	p.28
BMW F 900 GS	p.12	MOTO GUZZI STELVIO	p.28
BMW F 900 GS ADVENTURE	p.12	MV AGUSTA ENDURO VELOCE	p.29
CAN-AM ORIGIN	p.12	QJMOTOR SRT 600 SX TOURING	p.29
CFMOTO 800MT-X	p.13	QJMOTOR SRT 700 SX TOURING	p.30
CFMOTO 450MT	p.14	QJMOTOR SRT 900 SX TOURING	p.30
CFMOTO 700MT	p.15	RIEJU 500 AVENTURA	p.30
CFMOTO 800MT EXPLORE	p.15	ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450	p.31
DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO	p.15	SUZUKI V-STROM 800DE	p.32
DUCATI DESERTX	p.16	SUZUKI DR-Z4S	p.32
DUCATI DESERTX RALLY	p.16	SUZUKI DR-Z4S SM	p.33
DUCATI MULTISTRADA V2	p.17	SUZUKI V-STROM 1050DE	p.33
DUCATI MULTISTRADA V2 S	p.17	SUZUKI V-STROM 1050SE	p.33
DUCATI MULTISTRADA V4 S	p.18	TRIUMPH TIGER 900GT PRO	p.34
HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICAN ST	p.20	TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO	p.34
HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICAN SPECIAL	p.20	TRIUMPH TIGER 1200GT PRO	p.34
HONDA CRF300L	p.20	TRIUMPH TIGER 1200 RALLY EXPLORER	p.35
HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS ES	p.21	VOGE DS800X RALLY	p.35
HONDA CRF1100L AFRICA TWIN	p.22	VOGE DS900X	p.35
HONDA XL750 TRANSALP	p.22	YAMAHA TÉNÉRÉ 700	p.36
HUSQVARNA NORDEN 901	p.23	YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY	p.36
HUSQVARNA NORDEN 901 EXPEDITION	p.23	ZONTES 703F ADVENTURE	p.37
KAWASAKI VERSYS 1100 SE	p.23	ZONTES 703F TOURING	p.37
KOVE 450 RALLY	p.24	ZERO MOTORCYCLES DSR/X	p.37

APRILIA TUAREG 660 RALLY

À PARTIR DE 13 999 €



Fort de ses victoires en rallyes-raids, Aprilia décline une version Rally directement inspirée de la machine du pilote d'usine, l'Italien Jacopo Cerutti. Plus affûtée en tout-terrain, cette déclinaison interroge sur sa pertinence face au modèle standard au moment de faire son choix.

Inspirée directement du travail mené en rallye-raid par Jacopo Cerutti, double vainqueur de l'Africa Eco Race, cette déclinaison Rally assume ses ambitions en *off-road*. Allégée de 5 kg (199 kg), elle adopte des suspensions KYB à ressorts linéaires, des jantes renforcées, un sabot en aluminium, une selle rehaussée et une position de conduite plus engagée. Le bicylindre conserve les valeurs de sa cousine – 80 ch et 70 N.m –, mais la cartographie "Off-Road" est revue et la poignée de gaz est plus directe, ce qui rend le moteur un peu plus brutal. Cela dit, le *twin* Aprilia demeure souple et offre une plage d'utilisation exploitable. Au-delà de 6000tr/min,

sa sonorité enchante toujours autant son pilote. Sur la piste, la Tuareg Rally impressionne par son équilibre général. Là où beaucoup de trails se désunissent, elle conserve une stabilité exemplaire, un avant précis et, nonobstant le gabarit, une agilité étonnante. Elle encaisse, reste en ligne et inspire confiance grâce à ses excellents ressorts linéaires qui équipent sa fourche, laquelle conserve, quant à elle, son diamètre (43 mm) et les débattements de la version standard (240 mm). Cette Rally est cohérente et redoutablement efficace. Son prix est certes plus élevé, mais elle tient ses promesses.

DISPO
A2

■ POUR

- x Une vraie TT
- x Polyvalence
- x Qualité de l'équipement

■ CONTRE

- x Hauteur de selle
- x Poignée de gaz brutale
- x Exclusive



“ LA TUAREG 660 RALLY SE DESTINE AUX AMATEURS DE *OFF-ROAD* ENGAGÉ ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6,7 L/100 KM / AUTONOMIE 270 KM / HAUTEUR DE SELLE 913 MM

■ ESSAI MM N°S 420, 427, HS TRAILS N°110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 659 cm³ (81 x 63,93 mm) **PUISSANCE** 80 ch à 9250 tr/min **COUPLE** 70 N.m à 6500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 199 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 268/415 €* Nantes: 233/344 €*



L'écran TFT de 5 pouces, très lisible, permet de gérer les différentes cartographies et assistances électroniques.

APRILIA TUAREG 660

À PARTIR DE 12 199 €

L'Aprilia Tuareg évoque sur-le-champ l'imaginaire du Paris-Dakar. Elle reprend le bicylindre vertical qui anime la RS 660 et la Tuono 660, mais adopte une architecture revue : ici, le moteur n'est plus porteur, ce qui renforce la rigidité de l'ensemble. Les 659 cm³ délivrent 80 ch bien trempés et, passé 6 000 tr/min, la sonorité bascule franchement du côté de la sportive. Ultra-agile, la Tuareg passe d'un angle à l'autre avec une facilité déconcertante. Son train avant inspire une confiance immédiate tout en conservant une stabilité exemplaire. En tout-terrain, sa légèreté fait la différence : l'agilité est de haut niveau, soutenue par des suspensions efficaces offrant 240 mm de débattement à l'avant comme à l'arrière. Le sélecteur de modes, parfaitement accessible, permet de basculer instantanément en mode "Enduro".

DISPO
A2

MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **5,6 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **335 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
860 MM

ESSAI MM N°S 383, 390, HS TRAILS N°98

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 659 cm³ (81 x 63,93 mm) **PUISSANCE** 80 ch à 9 250 tr/min **COUPLE** 70 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 204 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 268/415 €* Nantes: 233/344 €***



- **POUR**
- x Twin vigoureux
- x Agilité
- x Grand débattement de suspensions
- **CONTRE**
- x Pas de béquille centrale
- x Bulle non réglable
- x Prix en hausse de 1000 €

AJP PR7 650 AVENTURE

À PARTIR DE 11 890 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

L'AJP est un trail radical, pensé pour le terrain cassant et les liaisons en mode baroudeur engagé. Son mono SWM de 600 cm³ délivre 47 ch d'origine, mais, équipée du kit AJP Racing (ligne Doma + ECU), la cavalerie grimpe à 64 ch. Le moteur est expressif et se montre davantage coupleux que joueur dans les tours. Légère avec 160 kg, la PR7 profite de son châssis long et très stable. Associée à des suspensions Sachs réglables (300 mm de débattement à l'avant), elle privilégie l'efficacité. Ça tient le cap, mais demande de l'engagement. Plus à l'aise en position debout, la PR7 reste confortable une fois assis, en dépit d'une selle perchée à 920 mm. Son équipement comprend une tablette Samsung de 8 pouces, ainsi qu'un embrayage hydraulique, plutôt rare, mais fait l'impasse sur l'ABS. Une moto sans assistances, brute, pour ceux qui aiment piloter.

A2

MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **6,02 L/100 KM** /
AUTONOMIE **280 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
920 MM

ESSAI HS TRAILS N° 110

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 600 cm³ (100 x 76,4 mm) **PUISSANCE** 47 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 56,1 N.m à 5 400 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 300 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 140/80/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 160 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 500/737 €* Nantes: 382/542 €***



- **POUR**
- x Caractère du mono
- x Qualité des périphériques
- x Châssis
- **CONTRE**
- x Pas de duo
- x Hauteur de selle
- x Pas d'ABS pour la route

BIMOTA TESI H2 TERA

À PARTIR DE 40 495 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Exclusives, chères et peu pratiques, les Bimota sont d'ordinaire orientées vers la performance pure. Sauf la Tesi H2 Tera, qui réussit la synthèse parfaite entre radicalité technique et polyvalence.

Bimota est une marque à part, où chaque moto relève davantage de l'œuvre d'art que du simple "objet" industriel. Longtemps motorisées par les plus grands – Ducati, Suzuki, puis Kawasaki –, les Bimota ont toujours cultivé la rareté et l'audace technique. Depuis l'entrée de Kawasaki dans le capital à hauteur de 49,9%, l'artisan italien s'appuie sur la rigueur japonaise. La Tesi H2 Tera incarne pleinement cette alliance, dans une version enfin exploitable. Animée par le bloc suralimenté de la Kawasaki ZH2, la Tera délivre 200 ch. Dès que le compresseur entre en action, l'accélération devient irréaliste, ponctuée par le chant de

la turbine à chaque rétrogradage. Mais c'est surtout son architecture Tesi qui fascine. Dépourvue de fourche traditionnelle, la Tera dissocie direction et suspension via un ingénieux système de bras oscillant et de biellettes. Résultat, en dépit d'un ressenti initial déroutant, une fois la confiance installée, on note une stabilité remarquable au freinage et une précision étonnante. Les deux amortisseurs Öhlins TTX36, entièrement réglables, permettent d'affiner le comportement. Quant aux commodos et à l'instrumentation, tous deux issus de la Kawasaki, ils jurent un peu légèrement avec le niveau de finition général.

■ POUR

- x Enfin une Bimota confortable
- x Train avant Tesi ultra-précis
- x Compresseur

■ CONTRE

- x Détails de finition
- x Duo compliqué
- x Ergonomie vieillotte



“ GRÂCE À LA PARTIE-CYCLE TESI, LA H2 TERA EST LA BIMOTA LA PLUS EXPLOITABLE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6,4 L/100 KM / AUTONOMIE 345 KM / HAUTEUR DE SELLE 820 MM

■ ESSAI MM N° 424

MOTEUR 4-cylindre en ligne compressé, à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE (al. x cse) 998 cm³ (76 x 55 mm) **PUISSANCE** 200 ch à 11000 tr/min **COUPLE** 137 N.m à 8500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 330 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 – 190/55/17 **RÉSERVOIR** 22 litres **POIDS** 215 kg à vide

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) "Prestige" Paris: 426/1211€* Nantes: 328/942€*



Le tableau de bord provient de la Kawasaki Z H2. C'est lisible et complet, rien à redire.

BMW R 1300 GS

À PARTIR DE 21 300 €

La R 1300 GS a changé son tempo : plus homogène, plus vive et toujours aussi technologique, elle progresse nettement sur le plan dynamique. Reste l'ASA, prometteur sur le papier, mais encore perfectible à l'usage.

La R 1300 GS a imposé une ligne plus fluide et moderne pour viser une réelle homogénéité dynamique. L'optique centrale "Matrix" à leds, encadrée de feux diurnes formant un X est une signature forte. Le boxer gagne en compacité avec sa boîte qui migre sous le bloc. En selle, les repères sont immédiats : position naturelle et équilibre évident permettent d'exploiter les 145 ch. Allégée de 12 kg, la partie-cycle progresse encore. Le Telelever EVO conserve sa rigueur tout en délivrant un ressenti proche d'une fourche classique. Avec l'ASA, BMW veut simplifier la conduite. Une idée séduisante, mais, dans les faits, le résultat

divise. Associé au gros flat et au cardan, le système – reposant sur deux actuateurs – ne peut masquer une certaine rugosité. En ville, la transmission hésite, rétrograde sans prévenir et génère des à-coups sensibles. La fonction de freinage d'urgence, intrusive, n'arrange rien – elle est heureusement désactivable. Sur route ouverte, l'ASA devient plus cohérent : les passages s'adoucissent, la conduite se fait plus coulée, et le confort progresse. Mais la solution BMW n'est pas encore à la hauteur d'un DCT, capable de lisser les transitions. L'ASA équipe désormais tous les R 1300 de la gamme.



■ POUR

- x Efficacité générale
- x Moteur expressif
- x Partie-cycle performante

■ CONTRE

- x Prix des options
- x Ergonomie électronique
- x ASA rugueux

“ PLUS DYNAMIQUE DANS SON ENSEMBLE, LA R 1300 GS RESSERRE SON JEU ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 5,6 L/100 KM / AUTONOMIE 340 KM / HAUTEUR DE SELLE 850 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 403, 405, 414 (ASA), HS TRAILS N^O 106

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air et eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1300 cm³ (106,5 x 73 mm) **PUISSANCE** 145 ch à 7750 tr/min **COUPLE** 149 N.m à 6500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 285 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 237 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 289/1030 €* Nantes: 248/681 €*



L'écran TFT de 6,5 pouces offre une lisibilité agréable, un affichage alternatif "Sport" et permet de visualiser les nombreuses pages annexes.

TUAREG RALLY



UNSTOPPABLE = INARRÊTABLE

UNSTOPPABLE

NOUVELLE RÉFÉRENCE ABSOLUE GRÂCE AUX QUALITÉS DYNAMIQUES D'UNE VÉRITABLE ENDURO ET AU BICYLINDRE LE PLUS PUISSANT DE SA CATÉGORIE. ACCESSIBLE PERMIS A2.

DÉCOUVRE-LA EN CONCESSION ET SUR [APRILIA.COM](https://www.aprilia.com)



#be **a** racer

aprilia[®]

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

BMW R 1300 GS ADVENTURE

À PARTIR DE **23 900 €**

La BMW R 1300 GS Adventure ne transige sur rien : gabarit XXL, moteur toujours plus démonstratif, châssis de référence, électronique et équipement pléthoriques. Proposée à un tarif élitiste, elle pousse le concept du maxi-trail jusqu'à son aboutissement, avec une efficacité tout simplement redoutable.

La R 1300 GS Adventure ne fait rien à moitié. Réservoir de 30 litres, gabarit hyper massif, prestations technologiques de très haut vol : cette GS-là ne s'adresse pas à tous – ne serait-ce que par son tarif exclusif –, mais elle impose d'emblée son statut. Visuellement clivante, presque excessive, elle réussit pourtant à séduire à force de cohérence et d'efficacité. On peut discuter son esthétique, mais une moto qui marche aussi fort finit à coup sûr par gagner les cœurs de ceux qui la conduisent. Car, à bord, la GS Adventure impressionne. En dépit de son volume, elle se révèle étonnamment maniable à basse vitesse. Dès que la moto roule, tout devient simple. Le confort de selle et la qualité des suspensions électroniques placent très haut cette nouvelle référence : filtrage de la route souverain, maintien d'assiette exemplaire et protection aérodynamique de premier ordre, grâce à la bulle réglable électriquement. L'équipement est pléthorique, jusqu'au régulateur de vitesse adaptatif à radar intégré, redoutable d'efficacité sur autoroute. Revers de la médaille : l'organisation complexe des commandes, noyées dans de menus multiples, exige un vrai temps d'adaptation. Sur route, la GS Adventure est bluffante. Son châssis, assisté du Telelever, efface l'effet de bascule au freinage comme à l'accélération. La stabilité est impériale, la précision impressionne pour un tel gabarit, et les suspensions gérées électroniquement excellent. Même chaussée de pneus typés tout-terrain, elle conserve une rigueur incroyable. Le freinage est au niveau de la machine : parfait. Puissant, idéalement dosé, il est presque digne d'une sportive. Enfin, son moteur parachève le tableau. Le *flat-twin* de 1300 cm³ délivre 145 ch avec une disponibilité exceptionnelle. Souple, velouté, doté d'un frein moteur exemplaire, il pousse très fort dès les mi-régimes et catapulte la moto avec une facilité déconcertante. Enroulé (très) rapide ou à la cool, il performe dans toutes les situations. En tout-terrain, si le poids et le gabarit imposent de la retenue, la stabilité du bloc et la qualité des suspen-

sions permettent d'évoluer sereinement sur chemins roulants. Une machine hors norme, exigeante, chère, mais techniquement magistrale. Le surnom de "rhinocéros" donné par BMW lors du lancement de sa nouvelle R 1300 GS Adventure, en référence à sa stature impressionnante, ne rend toutefois pas hommage au plaisir qu'on a à la chevaucher.

“
GABARIT EXTRÊME,
TECHNOLOGIE TOTALE
POUR UNE EFFICACITÉ
IMPLACABLE!
”

■ MESURES

CONSUMMATION (LITRES AUX 100 KM)
MOYENNE **7,2 L** / AUTONOMIE **420 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **870 À 890 MM**

■ ESSAI MM N^{OS} 415, 423, HS TRAILS N^O 110

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air et eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1300 cm³ (106,5 x 73 mm) **PUISSANCE** 145 ch à 7750 tr/min **COUPLE** 149 N.m à 6500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 285 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSÉROIR** 30 litres **POIDS** 269 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: **289/1030 €*** Nantes: **248/681 €***



L'écran TFT de 6,5 pouces est agréable et lisible. Il est commun à de nombreux modèles de chez BMW. Très complet et gérant toute la moto, il demande un temps d'adaptation, mais la logique s'impose vite.



Molette, bouton "Menu", bouton "burger" de raccourcis (au-dessus) et flèches de réglage (bulle, poignées et siège chauffants, antipatinage, réglage des suspensions...): une simple opération peut se révéler complexe au début.



■ **POUR**

- x Flat-twin extra!
- x Châssis performant
- x Équipement pléthorique

■ **CONTRE**

- x Gabarit pachydermique
- x Ergonomie des commodos à apprivoiser
- x Tarif dissuasif

BMW F 900 GS

À PARTIR DE 14 500 €

La F 900 GS marque une vraie rupture par rapport à ses devancières. Plus légère de 14 kg, plus vive et plus engageante, elle s'impose comme un véritable trail à l'aise partout. Son bicylindre progresse avec 105 ch et 93 N.m, offrant une belle traction, notamment en modes "Enduro" et "Enduro Pro". Facile à emmener, elle reste très saine sur route, avec des suspensions bien accordées et un freinage à l'avenant.



- | POUR | CONTRE |
|---------------------------|---------------------------------|
| x Style | x Bulle peu protectrice |
| x Twin disponible | x Duo un peu juste |
| x Qualité des suspensions | x Capacité du réservoir limitée |

ESSAI MM N°5 407, HS TRAILS N°5 106, 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, calé à 270°, 4T, 2 ACT, 4 soupapes **CYLINDRÉE** (al. x cse) 895 cm³ (86 x 77 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14,5 litres **POIDS** 219 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 870 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 281/440 €* Nantes: 242/360 €*

BMW F 900 GS ADVENTURE

À PARTIR DE 15 000 €

La F 900 GS Adventure reprend le look et l'équipement de la F 850 GS Adventure, mais progresse mécaniquement. Son bicylindre gagne 10 ch et 7 N.m pour atteindre 105 ch et 93 N.m, bien exploités grâce au *shifter* bidirectionnel. Taillée pour le voyage, elle reçoit un réservoir de 23 litres offrant environ 420 km d'autonomie. Ses suspensions à grands débattements assurent confort et efficacité sur route comme en tout-terrain, en dépit d'un arrière un peu souple.



- | POUR | CONTRE |
|---------------------------|--------------------------------|
| x Autonomie | x Freinage manquant de mordant |
| x Confort dans l'ensemble | x Prix avec les options |
| x Polyvalence | |

ESSAI MM N°5 413, 416

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, calé à 270°, 4T, 2 ACT, 4 soupapes **CYLINDRÉE** (al. x cse) 895 cm³ (86 x 77 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 23 litres **POIDS** 246 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 875 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 281/440 €* Nantes: 242/360 €*

CAN-AM ORIGIN

À PARTIR DE 13 599 €



Le prix du Can-Am Origin chute de 4 000 €. Malgré tout, son tarif reste élevé. Inspirée des premières motos *off-road* de la marque, elle affiche une silhouette fine et un look d'aventurière.

A2

Son moteur *Rotax E-Power* délivre 27 ch, mais surtout 72 N.m, garantissant des accélérations franches. Elle séduit par son équilibre et son freinage, mais reste pénalisée par une autonomie limitée à environ 100 km et un temps de charge élevé.



- | POUR | CONTRE |
|------------------------------|----------------------------|
| x Tarif en baisse de 4 000 € | x Manque d'équipement |
| x Technologie performante | x Autonomie |
| x Châssis | x Tarif tout de même élevé |

ESSAI MM N° 415

MOTEUR type Rotax E-Power, à refroidissement liquide et aimants permanents **BATTERIE** 8,9 kW/h **PUISSANCE CONTINUE** 27 ch (47 ch en crête) **COUPLE** 72 N.m de 0 à 4 600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** sans **POIDS** 187 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 865 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 219/321 €* Nantes: 201/287 €*

CFMOTO 450MT

À PARTIR DE 5 999 €

Dans cette catégorie en plein essor, la simplicité devient une vraie vertu lorsqu'il s'agit d'aller voir ce qui se cache hors de l'asphalte. La CFMoto 450MT, pratique, polyvalente et joueuse, incarne à la perfection la vague des petits trails qui montent en puissance.

Pensée comme une enduro accessible, la 450MT se distingue par une ergonomie réussie en position debout et une prise en main immédiate. On la tient facilement entre les cuisses, malgré ses 175 kg, et sa selle réglable entre 800 et 820 mm (870 mm en option) la rend "compatible" avec la majorité des gabarits. Fine, élancée et haute sur pattes, elle s'inscrit clairement dans l'univers du rallye-raid : son avant rappelle la Ténéré 700, tandis que le reste de la moto affirme une identité propre, marquée par un sabot moteur et un bras oscillant en aluminium. Sur route, son orientation tout-

terrain reste perceptible, mais la 450MT conserve une belle efficacité dans les enchaînements. Les suspensions réglables filtrent correctement les imperfections et permettent d'ajuster le comportement. En tout-terrain, l'équilibre général fait la différence. Le bouton permettant de désactiver ou de réactiver d'un coup l'ABS et le contrôle de traction est diablement pratique ! Le bicylindre, étonnamment doux et peu vibrant, s'excite au-delà de 6000tr/min. On regrette toutefois un manque de "gras" à mi-régime, une injection encore un peu sèche et un frein avant au *feeling* parfait.

A2

- **POUR**
- x Forte identité
- x Équipement complet
- x Prix en baisse de 700 €

- **CONTRE**
- x Sabot perfectible
- x Échappement bruyant
- x Freinage avant perfectible



“ UN TRAIL AVENTURIER SÉRIEUX, BIEN FINI ET FINANCIÈREMENT ACCESSIBLE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **4,9 L/100 KM** / AUTONOMIE **350 KM** / HAUTEUR DE SELLE **800-820 MM**

■ ESSAI MM N°s 408, 412, HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al x cse) 449,5 cm³ (72 x 55,2 mm) **PUISSANCE** 44 ch à 8500tr/min **COUPLE** 44 N.m à 6250tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 140/70/18 **RÉSERVOIR** 17,5 litres **POIDS** 175 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 263/394 €* Nantes: 229/332 €*



Son instrumentation de 5 pouces est un modèle du genre. Exhaustive, claire et facile à manipuler grâce à des commandes simples. Une réussite.

CFMOTO 800MT-X

À PARTIR DE 9 999 € (PROMO À 8 999 €)



La CFMoto 800MT-X franchit un cap et assume la fibre aventure découverte sur la 450MT. Avec son châssis basé sur les KTM 790 et 890 Adventure, elle offre un équilibre général lui ouvrant des horizons divers.

Plus baroudeuse que la 800MT routière, cette version X affiche clairement ses intentions avec une silhouette musclée, un réservoir en arche – repris à KTM – de 22,5 litres abaissant les masses et une ergonomie pensée pour le roulage debout. Dessinée en Italie, elle impose une personnalité valorisante et statutaire. À l'usage, l'équipement moderne convainc, avec notamment un régulateur de vitesse, des commodos rétroéclairés, un ABS et un antipatinage réglables. Le *twin* austro-chinois, au caractère marqué par son calage spécifique de 285°, séduit par sa sonorité et son allonge. Il manque toutefois de souplesse

sous 2 500 tr/min et s'accommode mal d'un *quickshifter* un peu flou à bas régime. Sur route, l'équilibre général, grâce à son centre de gravité bas, est au rendez-vous, avec des suspensions qui privilégient le confort de conduite. À rythme soutenu, la stabilité est sans reproche, mais la bulle, réglable sur 70 mm, est un peu étroite. En tout-terrain, la 800MT-X exprime pleinement son vrai potentiel. On retrouve intactes ses qualités : elle encaisse creux et bosses avec sérieux et met en valeur son couple généreux. Une démonstration de cohérence, renforcée par un rapport prix/prestations particulièrement bien placé.

DISPO
A2

- **POUR**
- x Esthétique sympa
- x Moteur démonstratif
- x Rapport prix/prestations
- **CONTRE**
- x Bulle étroite
- x Quelques à-coups d'injection
- x Shifter flou à bas régime



“ TRAIL AFFÛTÉ, ÉQUIPEMENT COMPLET, PRIX SERRÉ : C'EST L'AVENTURE EN MODE PLAISIR ”

■ **MESURES**

CONSOMMATION MOYENNE 5,7 L/100 KM / AUTONOMIE 400 KM / HAUTEUR DE SELLE 870 MM

■ **ESSAI MM N°S 418, 425, HS TRAILS N° 110**

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al x cse) 799 cm³ (88 x 65,7 mm) **PUISSANCE** 91 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 87 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pistons) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 260 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 22,5 litres **POIDS** 220 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 268/421€* Nantes: 233/348€*



La dalle TFT verticale connectée de 7 pouces est moderne avec une ergonomie simple. S'il manque la température extérieure, celle des pneus est indiquée.

CFMOTO 700MT

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

À PARTIR DE 6 999 €
(PROMO À 6 499 €)

La 700MT reprend la ligne de sa grande sœur, la 800MT Explore. Ce trail routier se montre stable, confortable et protège correctement. L'assise généreuse et la position de conduite détendue invitent à aligner les kilomètres sans fatigue, d'autant que les poignées chauffantes font partie de la dotation. Fort de 67 ch, son bicylindre se montre expressif et assure des relances efficaces. La partie-cycle privilégie la précision, en dépit d'un poids élevé.

DISPO
A2



■ POUR

- x Idéale pour voyager
- x Équipement très complet
- x Promo en cours

■ CONTRE

- x Poids élevé
- x Pas très off-road
- x Sabot moteur en plastique

■ ESSAI MM HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 693 cm³ (83 x 64 mm) **PUISSANCE** 67 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 60 N.m à 7 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 240 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 800-840 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris : 277/423 €* Nantes : 240/350 €*

CFMOTO 800MT EXPLORE

À PARTIR DE 12 490 €
(PROMO À 9 999 €)

Version la plus aboutie de la gamme, la CFMoto 800MT Explore mise sur un équipement haut de gamme (poignées et selle chauffantes) et une électronique très complète, du régulateur de vitesse jusqu'au radar d'angle mort. Son *twin* est efficace, et son châssis séduit par la précision du train avant et l'accord des suspensions. Très à l'aise sur route, elle reste convaincante en tout-chemin, malgré une injection perfectible.

DISPO
A2



■ POUR

- x Comportement routier
- x Confort et équipement
- x Promo en cours

■ CONTRE

- x Poids en hauteur
- x Injection parfois imprécise
- x Ergonomie d'écran

■ ESSAI MM HS TRAILS N° 106

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 799 cm³ (88 x 65,7 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 77 N.m à 7 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 231 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 825 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 265/419 €* Nantes : 231/346 €*

DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO

À PARTIR DE 13 190 €

L'Hypermotard 698 Mono est fine, haute et musclée. Elle affiche 151 kg à sec et embarque un mono ultra-compact de 44,6 kg, dérivé du Superquadro Ducati. Tout est pensé pour une conduite sans retenue : quatre modes de conduite, antipatinage déconnectable, gestion du frein moteur, anti-*wheeling* désactivable et ABS sur l'angle intégrant le système *Slide-by-Brake* qui permet de mettre la machine en glisses contrôlées.

DISPO
A2



■ POUR

- x Personnalité
- x Efficacité électronique
- x Agilité

■ CONTRE

- x Tarif un peu élevé
- x Ergonomie d'écran
- x Ressenti du train avant

■ ESSAI MM N° 411

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 659 cm³ (116 x 62,4 mm) **PUISSANCE** 77,5 ch à 9 750 tr/min **COUPLE** 63 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 160 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 904 mm

ASSURANCE (source Mutuelle des Motards) Paris : 419/673 €* Nantes : 330/499 €*

DUCATI DESERTX

À PARTIR DE 17 490 €

Inspirée du Dakar, la DesertX associe une technologie moderne, un châssis facile et efficace, ainsi qu'une mécanique réjouissante. Fidèle au bicylindre en L, elle se dote du *twin* Testastretta 11° desmodromique de 937 cm³. Facile à emmener, l'italienne exploite le bon caractère de son moteur pour enrôler avec sérénité. Les suspensions Kayaba secondent efficacement l'ensemble, aussi bien sur route qu'en tout-terrain. Les étriers Brembo M50, dignes d'un roadster ultra-sportif, procurent en prime un excellent *feeling* au levier avant. Une version Discovery (19 990 €) ajoutant deux valises latérales, une meilleure protection aérodynamique et des éléments de protection contre la chute vient compléter l'offre en attendant la présentation de la nouvelle version annoncée pour mai.

DISPO
A2



■ POUR
xLook
xCaractère du *twin*
xEsprit trail

■ CONTRE
xPrix élevé
xPoids
xSelle ferme

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,7 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **360 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **873 MM**

ESSAI MM N° 387, 390, HS TRAILS N° 98

MOTEUR bicylindre en L à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 937 cm³ (94 x 67,5) **PUISSANCE** 110 ch à 9 250 tr/min **COUPLE** 92 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 21 litres **POIDS** 223 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 268/428 €* Nantes: 233/351 €*

DUCATI DESERTX RALLY

À PARTIR DE 21 990 €

La Rally optimise les aptitudes au tout-terrain de la DesertX. Elle adopte une fourche de Ø 48 mm (au lieu de 46 mm) dotée de la technologie antifricction à cartouche fermée dérivée du motocross et de l'enduro. Elle permet d'augmenter la progressivité et la résistance à l'échauffement. Avec 250 mm de débattement à l'avant et 240 mm à l'arrière (à la place des 230 et 220 mm respectifs), elle offre de quoi s'affranchir, le sourire aux lèvres, de toutes les embûches qui se dresseront devant vous. Il faut toutefois régler quelque peu ses suspensions pour en tirer le meilleur parti en *off-road*. Le diamètre des jantes diminue, passant de 4,5 à 4 pouces, tout en améliorant la résistance des roues, désormais équipées de chambres à air. Elle conserve cependant une très belle homogénéité sur route.



■ POUR
xLook superbe
xAptitude au trail optimisée
xMécanique charmeuse

■ CONTRE
xAmortissement à ajuster
xPolyvalence en retrait
xPrix élevé

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,7 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **360 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **910 MM**

ESSAI MM N° 407, HS TRAILS N° 106

MOTEUR bicylindre en L à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 937 cm³ (94 x 67,5) **PUISSANCE** 110 ch à 9 250 tr/min **COUPLE** 92 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 21 litres **POIDS** 223 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 268/428 €* Nantes: 233/351 €*

DUCATI MULTISTRADA V2

À PARTIR DE 16 590 €

La Multistrada V2 se montre plus accessible que la V4 et privilégie l'équilibre général à la surenchère technologique. Depuis l'an passé, elle a troqué son ancien V2 desmodromique de 937 cm³ (113 ch à 9 000 tr/min et 94 N.m à 6 750 tr/min) contre un tout nouveau *twin* équipé d'un rappel des soupapes par ressorts, qui affiche 950 cm³ pour 115 ch à 10 750 tr/min et 92 N.m à 8 750 tr/min. Pas de quoi frémir à la vue des chiffres, mais ce nouveau bloc pèse 18 kg de moins et, grâce au calage variable de la distribution, il dispose de 70 % du couple dès 3 000 tr/min. De plus, 85 % du couple sont présents entre 3 500 et 11 000 tr/min. La réponse douce à la remise des gaz rend ce V2 parfaitement adapté aussi bien à un usage quotidien tranquille qu'à un rythme soutenu. Sur route, elle séduit par un comportement sain et jamais piégeux.

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,5 L/100 KM** / AUTONOMIE **345 KM** / HAUTEUR DE SELLE **830-850 MM**

■ ESSAI MM N° 422

MOTEUR bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (96 x 61,5 mm) **PUISSANCE** 115 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 92 N.m à 8 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 199 kg à vide **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/406 €* Nantes: 285/406 €***



■ POUR

- x Facilité de prise en main
- x Confort
- x V2 plaisant

■ CONTRE

- x Finition des plastiques
- x Jambes un peu repliées
- x Tarif élevé

DUCATI MULTISTRADA V2 S

À PARTIR DE 19 290 €

Les 2 700 € de plus de la V2 S se justifient par l'adoption du système électronique Skyhook. Les suspensions électroniques sont ainsi semi-actives. Capable d'offrir à la fois un excellent confort sur revêtements dégradés, la S offre une rigueur appréciable lorsque le rythme augmente. La précision du train avant inspire confiance, tandis que le châssis conserve une belle neutralité en courbe. Les trajectoires sont précises et ciselées, profitant également de la réduction de poids du moteur, même si la S pèse 3 kg de plus. *Exit* aussi le cadre en treillis, place au monocoque en aluminium qui utilise le moteur comme élément porteur. La S propose un mode pour abaisser la hauteur de selle de 8 mm à l'arrêt. Elle dispose en plus du *Ducati Multimedia System* et de la fonction *Coming Home* d'éclairage une fois garée.

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,5 L/100 KM** / AUTONOMIE **345 KM** / HAUTEUR DE SELLE **830-850 MM**

■ ESSAI MM N° 417

MOTEUR bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (96 x 61,5 mm) **PUISSANCE** 115 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 92 N.m à 8 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 202 kg à vide **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/421 €* Nantes: 245/350 €***



■ POUR

- x Suspensions efficaces
- x Châssis excellent
- x Moteur souple, coupleux, vif

■ CONTRE

- x Tarif encore plus élevé
- x Pas de poignées chauffantes
- x Tableau de bord peu intuitif

DUCATI MULTISTRADA V4 S

À PARTIR DE **25 690 €**

Vitrine technologique de Ducati, la Multistrada V4 S pousse très loin l'intégration électronique au service de l'efficacité. Facile malgré son gabarit, ultra-performante et parfaitement stable, elle incarne le positionnement haut de gamme du tourisme sportif à l'italienne.

La Ducati Multistrada V4 S demeure la vitrine technologique du trail routier selon Ducati. Modèle phare de la gamme, elle bénéficie d'un soin tout particulier pour conserver son statut de référence. Millésime après millésime, la Multistrada pousse toujours plus loin l'intégration électronique, non pour impressionner sur le papier, mais pour servir l'efficacité, la sécurité et, surtout, le plaisir de conduite. La V4 S surprend par sa facilité immédiate sur route. En dépit d'un gabarit imposant et près de 245 kg tous pleins faits, son équilibre naturel rassure dès les premiers mètres. La hauteur de selle contenue, associée à une assise étroite à l'avant et au nouveau système d'abaissement automatique ALD (*Automatic Lowering Device*) qui peut aller jusqu'à 30 mm d'abaissement, met rapidement en confiance, y compris à basse vitesse ou à l'arrêt. L'ergonomie générale s'avère exemplaire, avec une position détendue et un large guidon offrant un excellent levier. Le moteur V4 Granturismo de 1158 cm³ constitue l'un des atouts majeurs de la machine. Souple à bas régime, parfaitement civilisé en usage urbain grâce à la désactivation des cylindres arrière, il devient redoutablement efficace dès que l'allure augmente. Les 170 ch sont délivrés avec une progressivité remarquable, quel que soit le mode sélectionné, tandis que le vilebrequin contrarotatif, hérité de la compétition, facilite les changements d'angle et renforce l'agilité. Entre 4000 et 7000tr/min, le moteur délivre un compromis idéal entre couple, contrôle et allonge, avant de rappeler ses origines sportives dans les hauts régimes. Les suspensions Skyhook EVO franchissent un cap supplémentaire grâce au système *Bump Detection*, capable d'anticiper les irrégularités de la route. Sans effet spectaculaire perceptible, le résultat offre une stabilité impressionnante sur revêtements dégradés, y compris en mode "Sport", avec des débattements pourtant généreux. Le freinage, confié aux étriers Brembo Stylema et assisté par une gestion électronique très évoluée, impressionne par sa puissance, sa progressivité et son

haut niveau de sécurité, sans jamais altérer le *feeling*. Luxueuse, performante et étonnamment accessible au quotidien, la Multistrada V4 S assume pleinement son positionnement haut de gamme. Son tarif élevé interpelle, mais la qualité de fabrication, la cohérence dynamique et le plaisir de conduite délivré valident un concept élitiste et pleinement maîtrisé.

“
PERFORMANCES
RAFFINÉES POUR
VOYAGEURS SPORTIFS ET
EXIGEANTS
”

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE
6,6 L/100 KM / AUTONOMIE 335 KM /
HAUTEUR DE SELLE **840-860 MM**

■ ESSAI MM N° 414

MOTEUR 4-cylindres en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1158 cm³ (83 x 53,5 mm) **PUISSANCE** 170 ch à 10750tr/min **COUPLE** 124 N.m à 9000tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 330 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 280 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSERVOIR** 22 litres **POIDS** 231kg à vide

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris:
318/579 €* Nantes: 267/440 €*



La dalle TFT de 6,5 pouces de diagonale est dotée d'un verre minéral résistant aux rayures. Non tactile, elle profite d'une ergonomie améliorée, commandée via un joystick sur le commodo gauche.



En dépit d'un très léger remodelage du "bec" avant, destiné à améliorer l'éclairage proche, la Multistrada V4 S 2025 peine à se singulariser de sa devancière.



■ **POUR**

- x Facilité de conduite
- x Confort général
- x Performances

■ **CONTRE**

- x Quelques vibrations
- x Sonorité à bas régime
- x Tarif élitiste

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICAN SPECIAL

À PARTIR DE 20 750 €

La Pan America Special soigne autant son équipement que son comportement. Régulateur, TFT tactile, suspensions pilotées, aides électroniques : tout est là. Son *V-twin Revolution Max* privilégie la douceur au caractère, tout en conservant de la poigne. Stable sur route, elle atteint ses limites en conduite sportive. En TT, le train avant se montre parfois lourd, mais l'ensemble demeure rassurant. À l'arrêt, la selle s'abaisse : un vrai plus au quotidien.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur plaisant	x Poids sur l'avant
x Abaissement de la selle	x Dégagement de chaleur du moteur
x Châssis sain	x Lisibilité du tableau de bord

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1252 cm³ (105 x 72 mm) **PUISSANCE** 150 ch à 8 750 tr/min **COUPLE** 128 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 21,2 litres **POIDS** 258 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 850 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 285/508 €* Nantes : 246/398 €*

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICAN ST

À PARTIR DE 19 990 €

Avec sa roue avant de 17 pouces sur la ST (19 sur la Special), la Pan America s'offre un train avant transfigurée. Le retour d'informations au guidon est parfait et permet de rentrer très fort en courbe, tout en ayant sollicité un freinage, d'ailleurs excellent. Elle perd en revanche sa bulle haute, ses protège-mains, ses protections latérales, le système d'abaissement de la hauteur de selle à l'arrêt et les feux adaptatifs en virage.

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS



■ POUR	■ CONTRE
x Train avant précis	x Moins équipée que la Special
x Poids en baisse (12 kg)	x Prix face à la Special
x V2 agréable	

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1252 cm³ (105 x 72 mm) **PUISSANCE** 150 ch à 8 750 tr/min **COUPLE** 127 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 21,2 litres **POIDS** 246 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 825 mm

ASSURANCE (source Mutuelle des Motards) Paris : 294/433 €* Nantes : 252/358 €*

HONDA CRF300L

À PARTIR DE 6 199 €

Petite par le gabarit, mais grande par le talent, la CRF300L incarne l'essence du trail. Légère, simple et accessible, elle met tout le monde d'accord par sa facilité et sa polyvalence, quels que soient le terrain ou le niveau du pilote. Peu puissante, elle compense par un contrôle total, une aisance naturelle et un plaisir de pilotage permanent. Elle séduit par son authenticité, en dépit d'un prix élevé et d'un équipement minimaliste.

A2

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur vaillant	x Petit réservoir
x Top agilité	x Pas de protection
x Un vrai trail	x Tarif élevé pour la cylindrée

■ ESSAI HS TRAILS N° 110

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes **CYLINDRÉE** (al. x cse) 286 cm³ (76 x 63 mm) **PUISSANCE** 27,3 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 26,6 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 7,8 litres **POIDS** 142 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 880 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris : 214/306 €* Nantes : 197/278 €*

HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS ES DCT

À PARTIR DE 19 799 €

Avec sa roue avant de 19 pouces, l'Africa Twin Adventure Sports ES DCT revendique une orientation plus routière. Une évolution pensée pour voyager loin, longtemps, avec plus de confort et de sérénité.

Le passage de la roue avant de 21 à 19 pouces est loin d'être anecdotique, Honda a clairement entendu les attentes des voyageurs. Avec cette monte de 19 pouces, le trail adopte désormais une vocation plus routière, pensé pour avaler les kilomètres avec plus de sérénité, laissant à l'autre Africa Twin le côté TT. L'ergonomie évolue vers le confort: selle épaissie de 15 mm, mais abaissée d'autant, suspensions aux débattements réduits de 20 mm, garde au sol amputé de 30 mm et hauteur de selle ramenée à 835 mm. Autant d'ajustements qui facilitent la prise en main et la conduite au quotidien, notamment en duo ou chargé.

Esthétiquement, seuls quelques détails changent, entre ajustements de carrosserie et cylindres peints en noir, l'identité restant intacte. Sur la route, les suspensions électroniques Showa-EERA offrent un guidage précis et une stabilité renforcée par la roue de 19 pouces. Le bicylindre reste un régal avec ses 112 N.m à 5 500 tr/min, avec un réel agrément entre 3 000 et 6 000 tr/min. La puissance de 102 ch, parfois juste en regard des 253 kg en ordre de marche, met en valeur le travail de la boîte DCT qui confirme son statut de meilleure boîte auto du marché. Seul le freinage avant montre ses limites en conduite soutenue.

■ POUR

- × Transmission améliorée
- × Moteur plus agréable
- × Train avant réussi

■ CONTRE

- × Poids/gabarit imposant
- × Interface du tableau de bord un peu compliquée
- × Frein avant



“ CETTE AFRICA TWIN MISE SUR LE CONFORT ROUTIER POUR SÉDUIRE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6 L/100 KM / AUTONOMIE 420 KM / HAUTEUR DE SELLE 835-855 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 406, 409, 415

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1084 cm³ (92 x 81,5 mm) **PUISSANCE MAXI** 102 ch à 7 500 tr/min **COUPLE MAXI** 112 N.m à 5 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 256 mm (1) **PNEUS AV - AR** 110/80/19 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 24,8 litres **POIDS** 253 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/525 €* Nantes: 246/407 €*



L'écran en bas affiche les données nécessaires à la conduite. Celui du haut est tactile, offre de nombreuses possibilités, mais est plutôt complexe.

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN

À PARTIR DE 14 999 €

Fidèle à son ADN, l’Africa Twin revendique un héritage tout-terrain solidement ancré, inscrit jusque dans son appellation CRF1100L. Elle conserve bien sûr sa roue avant de 21 pouces. Sa bulle est efficace, et elle possède de vraies poignées passager. Malgré un gabarit conséquent, la prise en main reste saine et rassurante, portée par une partie-cycle rigide et des suspensions bien accordées. Redoutablement à l’aise hors bitume, elle exprime ici pleinement sa polyvalence : capable d’enchaîner le voyage au long cours, elle adore les escapades *off-road*, même engagées. La boîte DCT reste désormais réservée à l’Adventure Sports, tandis que l’Africa Twin classique peut recevoir les suspensions électroniques pour 17 299 €. Dernière évolution notable : les roues en 21 et 18 pouces passent désormais en montage *tubeless*.



- **POUR**
 - x Facilité de prise en main
 - x Moteur plein et disponible
 - x Hyper polyvalente
- **CONTRE**
 - x Ergonomie compliquée
 - x Mécanisme de bulle peu pratique

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,96 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **380 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
850-870 MM

■ ESSAI MM N° 412, HS TRAILS N°S 106, 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1084 cm³ (92 x 81,5 mm) **PUISSANCE** 102 ch à 7 500 tr/min **COUPLE** 112 N.m à 5 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 256 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 18,8 litres **POIDS** 231 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 289/545 €* Nantes: 248/418 €***

HONDA XL750 TRANSALP

À PARTIR DE 10 799 €

La Transalp profite d’évolutions ciblées en 2025 qui renforcent son agrément et la maintiennent en haut des motos ultra-polyvalentes. La réponse à la poignée de gaz gagne en finesse, le *shifter* optionnel progresse, tandis que le tableau de bord TFT couleur et les commodos ont été entièrement revus pour une lecture plus claire et intuitive. L’éclairage adopte désormais deux optiques, et la gamme d’accessoires s’étend. Mais c’est surtout du côté des suspensions que la progression est la plus sensible. Plus rigoureuses, notamment à l’arrière, elles éliminent les mouvements parasites à l’attaque et apportent un réel gain de stabilité. Le châssis gagne en précision et en dynamisme, sans perdre son efficacité. La position de conduite reste naturelle et la protection satisfaisante, malgré une bulle non réglable. Le *twin* en ligne de 755 cm³ conserve ses 91,8 ch et 75 N.m, offrant un moteur vivant et plaisant à exploiter. Une mise à jour pertinente et réussie.

DISPO
A2



- **POUR**
 - x Polyvalence
 - x Moteur tonique
 - x Suspensions en progrès
- **CONTRE**
 - x Pas de pare-mains
 - x Pas de sabot moteur
 - x Pas de béquille centrale

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,2 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **325 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
850 MM

■ ESSAI MM N° 396, 400, HS TRAILS N°S 101, 106, 110

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 755 cm³ (87 x 63,5 mm) **PUISSANCE** 91,8 ch à 9 500 tr/min **COUPLE** 75 N.m à 7 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 256 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 16,9 litres **POIDS** 208 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 268/415 €* Nantes: 233/344 €***

HUSQVARNA NORDEN 901 À PARTIR DE 14 699 €

Avec sa selle étonnamment large et confortable, la Husqvarna Norden 901 surprend d'emblée. Loin d'un trail radical, elle assume une orientation plus routière. Dérivée de la KTM 890 Adventure, elle adopte une position typée roadster et un *twin* très vif qui aime prendre des tours. Stable et rassurante en courbe, elle pêche seulement par une protection perfectible. Son tarif recule (encore) de 250 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur et châssis	x Bulle non réglable
x Confort de selle	x Position de conduite en tout-terrain
x Prix en baisse de 250 €	

■ ESSAI MM N°S 383, 390, HS TRAILS N° 98

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 100 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 204 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 854-874 mm

ASSURANCE (source Mutuelle des Motards) Paris: 289/474 €* Nantes: 248/380 €*

HUSQVARNA NORDEN 901 EXPEDITION À PARTIR DE 16 399 €

Plus affûtée en tout-terrain et mieux armée pour le voyage, la Norden 901 Expedition progresse nettement dans cette version. Suspensions renforcées, débattements portés à 240 mm, garde au sol de 270 mm et équipement enrichi (selle et poignées chauffantes, pare-brise, bagagerie souple) renforcent sa polyvalence. Malgré 10,5 kg de plus, elle reste une excellente avaleuse de bornes, avec un tarif en baisse de 350 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Protection	x Amortisseur de direction non réglable
x Suspensions progressives	x Shifter parfois imprécis
x Prix en baisse de 350 €	

■ ESSAI MM N° 398, HS TRAILS N° 106

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 100 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 214,5 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 887-907 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 289/474 €* Nantes: 248/380 €*

KAWASAKI VERSYS 1100 SE À PARTIR DE 17 999 €

Routière surélevée, la Versys 1100 SE affine encore son duo confort/dynamisme. Son 4-cylindres de 1099 cm³, développe 135 ch et 112 N.m, offrant une allonge remarquable et une douceur exemplaire. Assistances complètes, suspensions pilotées Showa et ergonomie soignée en font une grande voyageuse efficace, confortable et étonnamment agile. Le modèle S, sans suspensions pilotées, est au tarif de 15 899 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Disponibilité moteur	x Pas de selles chauffantes
x Efficacité de la partie-cycle	x Pas de vide-poche
x Confort	x Poids élevé à l'arrêt

■ ESSAI MM N°S 414, 418

MOTEUR 4-cylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1099 cm³ (77 x 59 mm) **PUISSANCE** 135 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 112 N.m à 7 600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 21 litres **POIDS** 259 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 840 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 268/453 €* Nantes: 233/365 €*

KOVE 450 RALLY

À PARTIR DE 9 990 €

La Kove 450 Rally joue la carte de l'efficacité pure : un trail léger et vif, pensé comme une enduro de voyage... au tarif placé. Son mono maison annonce 42 ch : rien d'explosif sur le papier, mais il se montre exploitable, disponible, avec un vrai répondeur à mi-régime et un "coup de pied au cul" plus marqué qu'attendu. Le tout dans une machine de 150 kg avec 15 litres (161 kg maxi avec les 30 l), qui impressionne avant tout par sa légèreté bluffante, vu sa contenance. Son châssis court et ses suspensions Yuan "factory" (Ø 49 mm à l'avant et 305 mm de débattement) lui permettent de s'envoler et de bien se réceptionner à l'arrivée. La 450 Rally se pilote comme un gros vélo : facile, intuitive, même quand le rythme s'élève. L'ABS est présent, la protection correcte, et l'autonomie – jusqu'à plus de 650 km – ouvre des horizons très, très lointains...

A2

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,5 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **670 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **910-960 MM**

■ ESSAI MM N° 415, HS TRAILS N° 110

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 449 cm³ (94,5 x 64 mm)
PUISSANCE 42 ch à 8500tr/min **COUPLE** 35 N.m à 6500tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports
TRANSMISSION FINALE par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 280 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 140/70/18 **RÉSERVOIR** 30 litres **POIDS** 150 kg (avec 15 litres de carburant)
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 214/313 €* Nantes: 197/282 €*

■ POUR

x Suspensions top
x 30 litres de réservoir
x Tarif placé

■ CONTRE

x Selle haute
x Confort raide
x 3 réservoirs d'essence



KOVE 800X PRO

À PARTIR DE 8 999 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec un poids record de 190 kg, la Kove 800X Pro offre une prise en main facile. Fine à l'entrejambe, avec tout de même un réservoir de 19 litres, la Kove rassure dès les premiers mètres. Son bicylindre vertical de 799 cm³, calé à 285°, développe 94,5 ch et 80 N.m, avec un tempérament très proche des références autrichiennes : réponse franche, belle vivacité et boîte de vitesses précise. Sur route, la partie-cycle impressionne par sa rigueur et son agilité, tandis que les suspensions KYB à grands débattements conjuguent efficacité et confort. En tout-terrain, l'équilibre général, la position debout naturelle et la qualité des périphériques confirment son ADN sportif. Quelques détails perfectibles subsistent – ABS sensible, filet de gaz... –, mais la 800X Pro s'impose comme une alternative vraiment crédible!

DISPO
A2

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,7 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **330 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **875 MM**

■ ESSAI MM N° 421, 425, HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 799 cm³ (88 x 65,7 mm) **PUISSANCE** 94,5 ch à 9000tr/min **COUPLE** 80 N.m à 7500tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports
TRANSMISSION FINALE par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 210 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 190 kg en ordre de marche
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 265/419 €* Nantes: 231/346 €*

■ POUR

x À l'aise partout
x Moteur pétillant
x Gabarit idéal

■ CONTRE

x Manque de protection
x Quelques détails à corriger
x Pas de protège-mains



KTM 790 ADVENTURE

À PARTIR DE 11 299 €

Chez KTM, la 790 Adventure, apparue en 2019, puis remplacée par la 890 en 2021 et remise au goût du jour en 2024, est une sérieuse alternative, puisqu'il n'existe désormais que l'Adventure 890 R dans la gamme. La 790 se rapproche d'un roadster par sa position de conduite. Moins baroudeuse que sa sœur, elle n'en demeure pas moins un excellent trail, portée par un *twin* explosif (disponible en A2), et une tenue de route excellente.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x <i>Twin</i> explosif	x Moteur rugueux
x Shifter précis	x Suspensions souples en TT
x Précise sur route	

■ ESSAI MM HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 799 cm³ (88 x 65,7 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 87 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 203 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 840 - 860 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 265/423 €* Nantes: 231/348 €*

KTM 890 ADVENTURE R

À PARTIR DE 15 899 €

La 890 Adventure R assume à fond son ADN d'enduro. Selle à 880 mm, suspensions WP XPLOR-USD de ø 48 mm et 240 mm de débattement aux deux extrémités placent l'efficacité *off-road* au premier plan. Les réglages d'hydraulique restent efficaces et simples à mettre en œuvre. Le *twin* est expressif, mais conserve son côté rugueux, et sa protection est un poil juste. Mais ici, la terre prime clairement sur la route.



■ POUR	■ CONTRE
x Efficacité en TT	x Options "dormantes"
x Suspensions top	x Rugosité mécanique
x Prix en baisse	

■ ESSAI MM N° 413, HS TRAILS N° 106

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 100 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 200 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 880 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 289/474 €* Nantes: 248/380 €*

KTM 890 SMT

À PARTIR DE 12 649 €

La 890 SMT cultive un savant mélange des genres, entre éléments de supermotard (450 SMR), base d'Adventure et ergonomie de routière. À l'aise en ville, elle s'exprime surtout sur route, où ses suspensions de qualité associent dynamisme et confort. Polyvalente plus que joueuse, elle s'appuie sur le bloc de 105 ch, efficace à mi-régime, mais le *twin* de la Duke, fort de 121 ch, aurait apporté un petit côté encore plus *fun*!



■ POUR	■ CONTRE
x Confort et ergonomie	x Bloc rugueux
x Qualité des suspensions	x Saute-vent trop juste
x Prix en baisse de 2 500 €	

■ ESSAI MM N° 401

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 100 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 15,8 litres **POIDS** 194 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 860 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 325/559 €* Nantes: 272/430 €*

KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO

À PARTIR DE **23 149 €**

La 1390 Super Adventure S Evo assume la démesure.

V-twin surpuissant, suspensions semi-actives de pointe, transmission robotisée AMT, électronique pléthorique et prestations de grande routière : une machine redoutablement efficace !

Fleuron des trails routiers de Mattighofen, la KTM 1390 Super Adventure S Evo pousse encore plus loin la logique du "toujours plus". Plus puissante, plus technologique et plus sophistiquée, elle marque clairement une montée en gamme, quitte à frôler l'excès. Cette nouvelle itération adopte le colossal V-twin de 1350 cm³ issu de la Super Duke, fort de 173 ch et d'un couple de 145 N.m, désormais adouci grâce à une admission variable qui élargit la plage d'utilisation et améliore l'agrément à bas régime. En ville comme sur route, la mécanique se montre étonnamment docile, presque policée, avant de révéler toute sa brutalité au-delà de 6 500 tr/min, lorsque le *Camshift* entre en action. La mécanique semble toutefois avoir perdu sa rugosité de pierre ponce qui la caractérisait. Efficace, mais moins gras lors des relances à bas régime, le bicylindre séduit différemment. On perçoit néanmoins, plus qu'avec toute autre architecture, les coups de pistons en montée de régime, qui font pleinement vivre le *twin*. En dépit d'un gabarit imposant et de ses 246 kg en ordre de marche, la Super Adventure surprend par sa facilité. Son centre de gravité bas, son large guidon et sa géométrie soignée rendent les manœuvres naturelles, y compris à faible allure. L'ergonomie progresse encore : selle confortable, repose-pieds abaissés, bulle réglable sur 70 mm et protection globale de haut niveau permettent d'enchaîner les kilomètres sans fatigue. Classique chez KTM sur ce genre de machine, l'arsenal électronique impressionne : régulateur adaptatif, centrale inertielle, suspensions pilotées, aides à la conduite paramétrables et écran TFT tactile de 8 pouces particulièrement complet. Tout est configurable, parfois au prix d'une certaine complexité, mais l'interface reste dans l'ensemble intuitive. Le confort est renforcé par les suspensions semi-actives hyper efficaces, capables de concilier rigueur en conduite sportive et filtrage remarquable sur revêtements dégradés. L'un des grands bouleversements de ce millésime réside

dans l'arrivée de la transmission robotisée AMT. Fonctionnant avec un embrayage centrifuge, elle autorise une conduite entièrement automatique ou un mode manuel sans levier d'embrayage. Si le système séduit par sa douceur et son efficacité en usage tourisme, il peut paraître moins convaincant à rythme soutenu, poussant parfois les rapports un peu trop hauts. En mode manuel, utilisé à la manière d'un *quickshifter*, l'agrément redevient pleinement satisfaisant.

“
CETTE 1390 SUPER
ADVENTURE S EVO
REPOUSSE LES LIMITES
DES TRAILS MODERNES
”

■ MESURES

CONSOMMATION (LITRES AUX 100 KM)
MOYENNE **N.C.** / AUTONOMIE **N.C.** /
HAUTEUR DE SELLE **847-867 MM**

■ ESSAI MM N° 427

MOTEUR bicylindre en V à 75° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1350 cm³ (110 x 71 mm) **PUISSANCE** 173 ch à 9 500 tr/min **COUPLE** 145 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 267 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSERVOIR** 23 litres **POIDS** 246 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: **285/683 €*** Nantes: **246/493 €***



Le nouvel écran TFT vertical de 8 pouces est une "centrale" technologique : tactile, cette dalle extrêmement riche est dotée de menus ergonomiques plutôt intuitifs, en dépit de la somme d'informations disponibles.



La transmission manuelle robotisée AMT permet au pilote d'opter pour un passage de vitesses manuel assisté, mode M (sans embrayage), ou pour une transmission entièrement automatisée en mode A.



■ **POUR**

- x Sélection robotisée
- x Partie-cycle intuitive
- x Confort et protection

■ **CONTRE**

- x Embrayage centrifuge moins précis
- x Ergot de sélecteur trop court

MOTO GUZZI V85 TT TRAVEL

À PARTIR DE 14 999 €

Lancée en 2019, la V85 TT s'est imposée comme une moto attachante, simple et joueuse, au fort tempérament. Une déclinaison plus orientée tourisme arrive dès 2020, avant une refonte de la gamme en 2024 autour de trois versions : Strada (12 499 €), V85 TT (13 499 €) et V85 TT Travel, la plus complète. Le design évolue subtilement avec un réservoir redessiné, de nouveaux flancs, une bulle désormais réglable et des poignées passager en aluminium moulé. Fidèle à l'esprit Moto Guzzi, la V85 TT Travel conserve un caractère bien à elle. Son *V-twin* se montre souple, la boîte agréable, et la moto étonne par sa maniabilité et sa fougue quand le rythme s'intensifie. L'équilibre et la précision de la partie-cycle font mouche. Seul bémol, un moteur volontaire, mais un peu placide, nonobstant la transmission variable, qui préfère exploiter son couple autour de 5 500 tr/min. Une évolution cohérente pour un modèle devenu emblématique.



- **POUR**
- x Confort et protection
- x Qualités dynamiques
- x Caractère unique
- **CONTRE**
- x *Twin* un poil poussif
- x Tarif face à la concurrence

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,3 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **430 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **830 MM**

■ ESSAI MM N° 407

MOTEUR bicylindre en V à 90° à refroidissement par air/huile, 4T, culbuté, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 853 cm³ (84 x 77 mm) **PUISSANCE MAXI** 80 ch à 7750 tr/min **COUPLE MAXI** 83 N.m à 5100 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 110/80/19 - 150/70/17 **RÉSERVOIR** 23 litres **POIDS** 243 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 265/423€* Nantes: 231/348€*

MOTO GUZZI STELVIO

À PARTIR DE 16 499 €

Dérivée de la V100 Mandello, la Stelvio transpose l'ADN de la marque dans un trail voyageur. Elle reprend le *V-twin* de 1042 cm³, avec des valeurs de puissance et de couple inchangées, mais profite d'une transmission revue, d'une boîte retravaillée et d'un *shifter* aux lois de passage plus abouties. Les suspensions restent classiques, mais s'appuient désormais sur un châssis renforcé et un monobras à cardan adaptés aux contraintes du trail. En selle, la position droite, les jambes peu pliées et la selle accueillante donnent le sentiment d'être chez soi. Le tableau de bord issu de la V100, enrichi d'un mode "Off-Road" et d'un ABS à deux niveaux, complète la dotation. En option, le système radar PFF renforce la sécurité active. En dépit de ses 246 kg, la Stelvio se montre précise et volontaire, à condition de composer avec son inertie.



- **POUR**
- x Moteur vivant et original
- x Confort sur route
- x Qualité de l'amortissement
- **CONTRE**
- x Attaque de freinage raide
- x Protection du moteur optionnelle
- x Finition du moteur

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,25 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **335 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **830 MM**

■ ESSAI MM N° 407, HS TRAILS N° 106

MOTEUR bicylindre en V à 90° à refroidissement par liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1042 cm³ (96 x 72 mm) **PUISSANCE** 115 ch à 8700 tr/min **COUPLE** 105 N.m à 6750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 280 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/19 - 170/60/17 **RÉSERVOIR** 21 litres **POIDS** 246 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 277/443€* Nantes: 240/361€*

MV AGUSTA ENDURO VELOCE

À PARTIR DE 19 600 €

L'Enduro Veloce est inclassable : exubérante, raffinée et outrageusement performante, elle dynamite la catégorie trail avec un tempérament de diva. Son 3-cylindres de 931cm³, hérité des F3, Brutale et Turismo Veloce, délivre 124 ch et 102 N.m dans une bande-son envoûtante, passant du grondement d'orage à l'opéra mécanique. La position de conduite est naturelle, la protection du haut du corps convaincante, et l'agrément rappelle celui d'une sportive... avec le confort d'un gros trail. Le châssis suit le rythme et magnifie chaque accélération. En revanche, les masses haut perchées limitent l'aisance hors bitume : ici, la vitesse prime sur l'enduro. Ce n'est peut-être pas la plus polyvalente, mais le plaisir est là. Une machine passion dont le tarif a baissé de 3000 € depuis son lancement en 2024.



■ POUR

- x Moteur envoûtant
- x Efficacité sur route
- x Prix en baisse de 3000 €

■ CONTRE

- x Prix
- x Bulle non réglable
- x Ergonomie

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,2 L/100 KM** / AUTONOMIE **320 KM** / HAUTEUR DE SELLE **850-870 MM**

■ ESSAI MM N° 409, 413

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement par liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 931cm³ (80 x 60,2mm) **PUISSANCE** 124 ch à 10000tr/min **COUPLE** 102 N.m à 7000tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/18 **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 245 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 268/453 €* Nantes: 233/365 €*

QJMOTOR SRT 600 SX TOURING

À PARTIR DE 6 899 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La SRT 600 SX Touring se distingue par un niveau d'équipement impressionnant à ce tarif : bagagerie en aluminium complète, feux longue portée à leds, selle et poignées chauffantes, ainsi qu'une béquille centrale. Les périphériques se montrent rassurants, avec des suspensions Marzocchi et un freinage Brembo.

Son bicylindre adopte un calage à 270° et apporte un supplément de caractère, avec un moteur plein, vivant et capable de prendre des tours. En tout-terrain, la SRT surprend par sa facilité, même si le train avant un peu lourd et l'amortisseur arrière trop souple limitent les évolutions. Sur route, elle séduit par son équilibre, malgré une instrumentation au style daté et une ergonomie électronique perfectible. Homogène, avec un rapport prix/prestations compétitif, la SRT 600 SX s'impose comme une belle surprise.

DISPO
A2



■ POUR

- x Moteur amusant
- x Équipement complet
- x Tarif canon

■ CONTRE

- x Compteur moche
- x Manipulation ABS/TCS
- x Place pour les grands

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,2 L/100 KM** / AUTONOMIE **330 KM** / HAUTEUR DE SELLE **845 MM**

■ ESSAI MM N° 421, HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 554 cm³ (70,5 x 71mm) **PUISSANCE** 56 ch à 8250tr/min **COUPLE** 54 N.m à 5500tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 110/80/19 - 150/70/17 **RÉSERVOIR** 20,5 litres **POIDS** 220 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 268/413 €* Nantes: 233/343 €*

QJMOTOR SRT 700 SX TOURING

À PARTIR DE 8 249 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La SRT 700 SX Touring soigne sa présentation : bulle réglable sur 100 mm, feux lenticulaires, selle et poignées chauffantes, bagagerie en alu complète. En revanche, la qualité des commodos – rétro-éclairées, bien vu! – déçoit. Son moteur daté (une émanation du *twin* Kawasaki), calé à 180°, manque de vivacité. Sa partie-cycle se montre elle aussi un peu lourde, mais ses bonnes suspensions offrent toutefois une rigueur satisfaisante.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Puissance disponible	x Moteur d'ancienne génération
x Mécanique éprouvée	x Rapport prix/équipement (face à la SRT 600 SX Touring)
x Suspensions	

■ ESSAI MM N° 421

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 698 cm³ (83 x 64,5 mm)
PUISSANCE 70 ch à 8 000 tr/min
COUPLE 70 N.m à 6 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19,5 litres **POIDS** 243 kg à vide ou ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 825 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris : 268/426 €*
Nantes : 233/350 €*

QJMOTOR SRT 900 SX TOURING

À PARTIR DE 9 999 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Si la SRT 900 SX Touring impressionne par son gabarit et son équipement, elle repose sur une conception un peu datée. Confortable, elle privilégie la balade au long cours plutôt que l'attaque. Lourde (257 kg) et un poil souple en suspensions, elle est dotée d'une bagagerie volumineuse et d'un moteur linéaire, mais capable de délivrer une certaine puissance dans les tours. Elle impose son rythme et se montre idéale pour le duo.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Confort	x Finition moyenne
x Rapport prix/équipement	x Poids conséquent
x Duo	x Conception un peu datée

■ ESSAI MM N° 425

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 904 cm³ (83 x 64,5 mm)
PUISSANCE 95 ch à 9 000 tr/min
COUPLE 90 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 24 litres **POIDS** 257 kg à vide ou ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 835 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 265/417 €* Nantes : 231/345 €*

RIEJU 500 AVENTURA

À PARTIR DE 6 499 €

La Rieju 500 Aventura joue une carte unique, celle d'une autonomie hors norme. Avec ses deux réservoirs de 20 litres, elle dépasse le cap des 1000 km sans ravitaillement. Son bicylindre 471 cm³ dérivé du Honda CB500 est sobre et volontaire, idéal pour avaler les bornes. Moins à l'aise lorsque le rythme augmente, elle cède sa place cette année à l'Aventura 607 et ses 64 ch, proposée au même prix, et conservant son réservoir de 40 litres.

A2



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur enjoué	x Cadre large
x Rapport prix/autonomie imbattable	x Répartition du poids
x Prix en baisse de 1000 €	x Freinage perfectible

■ ESSAI MM N° 405, HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 471 cm³ (67 x 68,8 mm)
PUISSANCE 47 ch à 8 500 tr/min
COUPLE 40 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 2 x 20 litres **POIDS** 190 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 840 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris : 268/399 €*
Nantes : 233/336 €*

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

À PARTIR DE 5 890 €

Avec l'Himalayan 450, Royal Enfield modernise son trail iconique sans en trahir l'esprit.

Nouveau mono à refroidissement liquide, confort en hausse et vraie polyvalence route/chemin en font une compagne idéale pour l'aventure au long cours.

Héritière de l'Himalayan 411 lancée en 2016, cette nouvelle génération perpétue l'esprit d'un trail simple et accessible, tout en entrant de plain-pied dans la modernité. Son monocylindre à refroidissement liquide, premier du genre pour la marque, adopte le *ride-by-wire* et développe 40 ch. Souple, coupleux et étonnamment volontaire, il se montre agréable sur route, même si son caractère reste volontairement lissé. En revanche, sa fiabilité, sa sobriété et sa disponibilité collent parfaitement à une philosophie de voyage tranquille au long cours. Sur le réseau secondaire, l'Himalayan impressionne par sa sérénité.

Stable comme un rail, confortable et rassurante, elle invite à rouler longtemps sans fatigue. La position de conduite naturelle, la selle réglable sans outil entre 825 et 845 mm et l'équilibre général renforcent cette sensation de facilité. Le châssis se montre précis, aussi bien sur l'asphalte qu'en chemin, même si l'ABS se déclenche assez tôt à l'arrière. L'équipement progresse nettement, avec un écran rond connecté intégrant la navigation, une prise USB-C bien placée et une finition soignée. Agile, homogène et bien pensée, l'Himalayan 450 réussit à conjuguer simplicité, efficacité et modernité, sans renier son ADN.

A2

■ POUR

- x Simple et efficace
- x Moto pétillante
- x Peu d'électronique

■ CONTRE

- x Selle ferme
- x Frein arrière
- x Protection



“ UNE MOTO POUR CEUX QUI PRÉFÈRENT VOYAGER LOIN PLUTÔT QUE ROULER VITE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 3,9 L/100 KM / AUTONOMIE 420 KM / HAUTEUR DE SELLE 825-845 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 409, 412, HS TRAILS N^O 110

MOTEUR monocylindre en ligne à refroidissement par liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE (al. x cse) 451cm³ (84 x 81,5 mm) **PUISSANCE** 40 ch à 8000tr/min **COUPLE** 40 N.m à 5500tr/min
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 320 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 270 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 1450/80/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 196 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/298 €* Nantes: 192/273 €*



Rond, connecté et nativement compatible avec Google Maps, l'écran pâtit de menus complexes, mais reste agréable à lire.

SUZUKI V-STROM 800DE

À PARTIR DE 11 299 € (PROMO À 10 799 €)

La V-Strom 800DE enchaîne asphalte et pistes sans jamais perdre sa cohérence. Moderne, lisible et efficace, elle place le pilote au centre du jeu avec une facilité déconcertante. Son bicylindre délivre une poussée franche à mi-régime, parfaitement exploitée grâce à un *shifter* bidirectionnel convaincant. L'ergonomie fait mouche : guidon large, position naturelle, jambes peu pliées et réservoir généreux, mais affiné à l'entrejambe. La bulle, réglable sur 45 mm, reste un peu basse. La partie-cycle impressionne, tout comme les suspensions Showa (220 mm de débattement). Le train avant est d'une grande précision. Stable sur l'angle, la 800DE inspire confiance. Elle propose plusieurs modes de conduite, de puissance, d'ABS et de traction, avec un mode "Gravel" qui ouvre réellement les portes de l'expérience *off-road*.

DISPO
A2



- POUR
 - x Châssis de qualité
 - x Moteur plein
 - x Train avant précis
- CONTRE
 - x Bulle courte
 - x Look banal
 - x Garde au sol

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,6 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **355 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **855 MM**

ESSAI MM N°5 396, 400, HS TRAILS N°5 101,106, 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 776 cm³ (84 x 70 mm) **PUISSANCE** 84 ch à 8500tr/min **COUPLE** 78 N.m à 6000tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/17 **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 230 kg en ordre de marche
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 268/424€* Nantes: 233/349€*

SUZUKI DR-Z4S

À PARTIR DE 9 699 € (PROMO À 8 999 €)

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

On ne peut pas vanter les mérites des motos simples sans saluer le retour des Suzuki DR-Z, désormais baptisées DR-Z4. Fidèle à l'esprit originel du trail, la DR-Z4S revendique une approche facile, universelle et ludique, loin de la surenchère technologique actuelle. Fine, compacte, elle masque avec brio ses 150 kg. À l'aise sur les chemins, tolérante pour le pilote et étonnamment équilibrée, malgré sa selle haut perchée, elle séduit par sa motricité, sa douceur de commandes et ses suspensions progressives. Modernisée en profondeur avec une dotation électronique assez complète (trois modes de conduite, un ABS et un contrôle de traction), elle conserve l'ADN japonais de la machine bien née : efficace, rassurante et attachante. Une moto plaisir, simple et cohérente, pensée pour rouler en TT avec légèreté.

A2



- POUR
 - x Pris en main facile
 - x Moteur agréable
 - x Bien suspendue
- CONTRE
 - x Vibrations moteur
 - x Pas de protège-mains
 - x Tarif élevé

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **3,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **255 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **920 MM**

ESSAI MM N° 423

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 398 cm³ (90 x 62,6 mm) **PUISSANCE** 38 ch à 8000tr/min **COUPLE** 37 N.m à 6500tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 270 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 80/100/21 - 120/80/18 **RÉSERVOIR** 8,7 litres **POIDS** 151kg en ordre de marche
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 226/330€* Nantes: 205/293€*

SUZUKI DR-Z450S SM

À PARTIR DE 9 699 €
(PROMO À 8 999 €)

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS



Le supermotard revient avec la DR-Z4SM. Moins radicale qu'une vraie machine de course, mais plus homogène et accessible, la Suz' privilégie la polyvalence: urbaine, joueuse sur petites routes et facile au quotidien. Trains roulants de 17 pouces spécifiques, position revue et sobriété appréciable en font une SM "soft", amusante, mais un peu trop sage pour les puristes en quête de performances extrêmes.

A2

■ POUR

- x Assistanes bien calibrées
- x Polyvalence
- x Sobriété

■ CONTRE

- x Selle ferme
- x Pas de compte-tours
- x Tarif élevé

■ ESSAI MM N° 423

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 398 cm³ (90 x 62,6 mm) **PUISSANCE** 38 ch à 80 000 tr/min **COUPLE** 37 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **RÉSERVOIR** 8,7 litres **POIDS** 154 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 890 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris: 335/550 €* Nantes: 275/423 €*

SUZUKI V-STROM 1050DE

À PARTIR DE 14 999 €



La V-Strom 1050DE revendique un esprit à l'ancienne, tempéré par une mise à jour technologique convaincante. Sur route, l'équilibre entre stabilité et maniabilité séduit, porté par un V-twin souple, coupleux et volontaire dans les tours. Facile et rassurante, elle reste docile en tout-terrain à condition de garder un rythme mesuré. Son mode "Gravel" et sa centrale inertielle apportent un réel raffinement à la conduite.

■ POUR

- x Imperturbable
- x Polyvalence
- x Baisse de prix de 1300 €

■ CONTRE

- x Sensations moteur en retrait
- x Look qui commence à dater
- x Poids

■ ESSAI MM N°S 396, 400, HS TRAILS N° 106

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1037 cm³ (100 x 66 mm) **PUISSANCE** 107 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 100 N.m à 6 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 252 kg ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 880 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 289/475 €* Nantes: 248/380 €*

SUZUKI V-STROM 1050SE

À PARTIR DE 14 599 €



Plus basse de selle, plus routière avec sa roue avant de 19 pouces au lieu de 21, plus légère (10 kg) et plus abordable, la version SE représente une alternative pertinente pour ceux qui gardent leurs roues sur l'asphalte. Elle assure en toutes circonstances, sans briller dans un domaine particulièrement et épate par la rigueur de son châssis. Son twin demande d'être un peu plus cravaché lorsque le rythme s'intensifie.

■ POUR

- x Imperturbable
- x Polyvalence
- x Baisse de prix de 1300 €

■ CONTRE

- x Détails de finition
- x Selle un peu ferme
- x Pas grand-chose en fait

■ ESSAI MM N°S 409, 420

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1037 cm³ (100 x 66 mm) **PUISSANCE** 107 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 100 N.m à 6 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 242 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 855 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 285/469 €* Nantes: 246/377 €*

TRIUMPH TIGER 900 GT PRO

À PARTIR DE 16 395 €

La Tiger 900 GT Pro séduit par sa finition soignée et son 3-cylindres à calage *T-Plane*, à la personnalité marquée. Un peu rugueux à bas régime, il tracte dès 2 000 tr/min,

DISPO
A2

s'exprime franchement au-delà de 3 000 et grimpe jusqu'à 9 500 tr/min, malgré quelques vibrations passé 5 500 tours.

Le *shifter* est doux et précis. Partie-cycle efficace et freinage Brembo Stylema puissant complètent l'ensemble. Elle est disponible en A2 à 15 895 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Finition	x Ergonomie électronique compliquée
x Disponibilité du moteur	x Vibrations au-delà de 5 500 tours
x Freinage	x Précontrainte de la fourche non réglable

■ ESSAI MM N°S 405, 409

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 888 cm³ (78 x 61,9 mm)
PUISSANCE 108 ch à 9 500 tr/min
COUPLE 90 N.m à 6 850 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 222 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 820 - 840 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 294/415 €* Nantes: 252/348 €*

TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

À PARTIR DE 17 395 €

Élégante et polyvalente, la Tiger 900 Rally Pro associe un 3-cylindres expressif à une partie-cycle de haut niveau. Son *shifter* bidirectionnel fait partie d'une dotation riche, renforcée par le mode "Off-Road Pro". La roue avant de 21 pouces (19 sur la GT Pro) et les suspensions Showa entièrement réglables, offrant 240 mm de débattement à l'avant et 230 mm à l'arrière, garantissent une aisance réelle en tout-terrain.



■ POUR	■ CONTRE
x Maîtrise mécanique	x Interface électronique compliquée à utiliser
x Qualité des suspensions	x Vibrations
x Finition	x Garde au sol

■ ESSAI MM N°S 405, 413 HS TRAILS N° 106

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 888 cm³ (78 x 61,9 mm)
PUISSANCE 108 ch à 9 500 tr/min
COUPLE 90 N.m à 6 850 tr/min
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 228 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 860 - 880 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 289/449 €* Nantes: 248/366 €*

TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO

À PARTIR DE 21 594 €

Taillée pour le tourisme, la Tiger 1200 GT Pro privilégie la souplesse à l'attaque. On enroule en finesse, sans brusquerie. En dépit d'un couple généreux, le 3-cylindres *T-Plane* se révèle plus feutré que démonstratif. En contrepartie, l'anglaise assure un confort de haut niveau: suspensions moelleuses, moteur onctueux, selle accueillante et équipement pléthorique. Une grande voyageuse, plus tapis volant que sportive.



■ POUR	■ CONTRE
x Confort remarquable	x Un peu pataude à l'attaque
x Équipement complet	x Prix élevé
x Aptitudes routières	

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1160 cm³ (90 x 60,7 mm)
PUISSANCE 150 ch à 9 000 tr/min
COUPLE 130 N.m à 7 000 tr/min
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 245 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 850 - 870 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 285/508 €* Nantes: 246/398 €*

TRIUMPH TIGER 1200 RALLY EXPLORER

À PARTIR DE 22 995 €

Avec sa roue avant de 21 pouces et ses suspensions de 220 mm de débattement, la Tiger 1200 Rally semble *a priori* taillée pour le tout-terrain. Mais la touche "Explorer" ajoute un réservoir de 30 litres. Résultat, les 261 kg et un poids haut perché ne font pas très *off-road*. D'autant que la hauteur de selle vertigineuse met à l'épreuve les pilotes de moins de 1,80 m. Reste un équilibre global rassurant, qui autorise un vrai plaisir de conduite en toutes occasions.



■ POUR

- x 3-cylindres extra
- x Confort
- x Route et TT

■ CONTRE

- x Hauteur effrayante
- x Poids haut placé
- x Rayon de braquage un poil élevé

■ ESSAI MM HS TRAILS N° 110

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1160 cm³ (90 x 60,7 mm) **PUISSANCE** 150 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 130 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 30 litres **POIDS** 261 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 875 - 895 mm

ASSURANCE (source Mutuelle des Motards) Paris: 289/514 €* Nantes: 248/402 €*

VOGE DS800X RALLY

À PARTIR DE 8 995 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La DS800X Rally frappe fort avec une proposition sportive à moins de 9 000 €. Elle reprend un bicylindre de 798 cm³ calé à 270°, développant 95 ch, conçu par la maison mère Loncin, associé à un châssis sérieux et à un équipement pléthorique: suspensions KYB entièrement réglables, freins Nissin, protection complète et écran TFT. Elle affiche un rapport prix/prestations difficile à prendre en défaut.

DISPO
A2



■ POUR

- x Rapport prix/équipement
- x Autonomie
- x Suspensions de qualité

■ CONTRE

- x ABS trop sensible
- x Contrôle de traction aussi
- x À-coups à la coupure des gaz

■ ESSAI MM N° 424

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 798 cm³ (84 x 72 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 81 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 24 litres **POIDS** 213 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 850 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 268/424 €* Nantes: 233/349 €*

VOGE DS900X

À PARTIR DE 10 990 €

La DS900X impressionne, elle aussi, par son rapport prix/prestations. Développée autour du même bicylindre 895 cm³ que celui de la BMW F 900 GS Adventure, avec des composants et une finition équivalente, elle ne cède rien, ni en agrément, ni en efficacité dynamique. Stable, homogène et rassurante sur route, elle ne pêche que par un *shifter* perfectible. À ce tarif, l'argument est redoutable. Reste à convaincre...

DISPO
A2



■ POUR

- x Châssis sain
- x Rapport prix/prestations
- x Équipement complet

■ CONTRE

- x *Shifter* désagréable
- x Vibrations à haut régime
- x Manque d'image

■ ESSAI MM N° 413

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 895 cm³ (86 x 77 mm) **PUISSANCE** 94 ch à 8 250 tr/min **COUPLE** 94 N.m à 6 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 215 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 825 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 265/419 €* Nantes: 231/346 €*

YAMAHA TÉNÉRÉ 700

À PARTIR DE 11 199 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La Ténéré 700 poursuit sa route sans renier sa philosophie d'origine : un trail simple, homogène et rassurant. Les évolutions 2025 restent mesurées, mais pertinentes, notamment du côté des suspensions, désormais réglables, tout en conservant des débattements de 210 mm à l'avant et 200 mm à l'arrière. L'ergonomie reste familière, avec des repose-pieds élargis, une selle haute et un réservoir légèrement affiné, qui favorise le contrôle en roulant. Le bicylindre CP2 de 689 cm³, calé à 270°, demeure volontaire, fiable et facile à exploiter, même s'il ne brille pas par son caractère démonstratif. Sur piste comme sur route, la Ténéré 700 séduit par son équilibre général et sa capacité à enchaîner les kilomètres sans stress, confirmant son statut de trail "roule-toujours" attachant et cohérent.

DISPO
A2



- POUR
 - x Philosophie conservée
 - x Assistanes limitées
 - x Look
- CONTRE
 - x Moteur peu expansif
 - x Vivacité de la partie-cycle
 - x Suspensions limitées

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **300 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **875 MM**

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 689 cm³ (80 x 68,6 mm) **PUISSANCE** 73,4 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 68 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 282 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90 x 21 - 150/70 x 18 **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 208 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 268/443 €* Nantes: 233/359 €*

YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY

À PARTIR DE 12 399 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Baptisée Extreme en 2024, la version la plus affûtée de la Ténéré 700 revient en 2025 sous l'appellation Rally. Cette déclinaison se distingue par des suspensions plus qualitatives : fourche KYB de Ø 43 mm traitée Kashima, offrant 230 mm de débattement, amortisseur revu (220 mm de débattement), le tout entièrement réglable. La selle porte la hauteur à 910 mm, tandis que les repose-pieds en titane et le sabot moteur en aluminium de 4 mm renforcent son orientation tout-terrain. Le garde-boue haut confirme son ADN TT. Sur piste, le gain de confort et de capacité d'absorption est réel, à condition d'affiner les réglages, les suspensions restant souples d'origine. Le bicylindre CP2 conserve sa douceur et sa linéarité, privilégiant l'efficacité à l'attaque pure. Une Rally pensée pour les baroudeurs aguerris et ceux à grandes jambes.

DISPO
A2



- POUR
 - x Look
 - x À l'aise en TT
 - x Valeur sûre
- CONTRE
 - x Twin qui manque de pêche
 - x Châssis moins précis sur route
 - x Hauteur de selle

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **300 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **910 MM**

■ ESSAI MM N°S 420, 427, HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 689 cm³ (80 x 68,6 mm) **PUISSANCE** 73,4 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 68 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 282 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90 x 21 - 150/70 x 18 **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 210 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 268/443 €* Nantes: 233/359 €*

ZONTES 703F ADVENTURE

À PARTIR DE 7 999 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec la 703F Adventure, Zontes frappe fort par son audace technique – et stylistique –, ainsi que par son équipement pléthorique (caméra au tableau de bord avant et arrière, notamment). Son inédit 3-cylindres de 699 cm³ séduit par sa douceur, mais souffre encore d'une injection perfectible. Confortable, bien protégée, elle offre de belles qualités dynamiques. En TT, elle est pénalisée par son poids quand ça devient cassant.

DISPO
A2



- | ■ POUR | ■ CONTRE |
|--|-----------------|
| x Tarif super! | x Un peu lourde |
| x Rapport équipement/prestations/prix incroyable | x Look clivant |
| x 3-cylindres top | x Freinage |

■ ESSAI MM N° 422 HS TRAILS N° 110

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 699 cm³ (70 x 60,6 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 76 N.m à 7 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 22 litres **POIDS** 236 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 845 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 268/415 €* Nantes: 233/344 €*

ZONTES 703F TOURING

À PARTIR DE 7 999 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La 703F Touring se distingue par sa roue avant de 19 pouces. Son 3-pattes sonne la charge et incite à rouler en mode dynamique, même si le cadre ultra-rigide réclame un engagement physique, tempéré toutefois par sa garde au sol. Elle offre un bel agrément de conduite, avec un *shifter* qui fonctionne bien et un top équipement comprenant, entre autres, une bulle électrique très rapide (idem sur l'Adventure).

DISPO
A2



- | ■ POUR | ■ CONTRE |
|--------------------------|-------------------------|
| x 3-cylindres qui envoie | x Sensation de lourdeur |
| x Confort de conduite | x Feeling au freinage |
| x Duo | x Garde au sol |

■ ESSAI MM N° 425

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 699 cm³ (70 x 60,6 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 76 N.m à 7 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 22 litres **POIDS** 236 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 850 - 870 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 265/410 €* Nantes: 231/341 €*

ZERO MOTORCYCLES DSR/X

À PARTIR DE 23 940 €



Trail performant, la Zero DSR/X séduit par son dynamisme et son couple instantané de 225 N.m, délivré par un moteur électrique de 100 ch. L'électronique Cypher III+ garantit une conduite fluide et rassurante. Stable sur bon revêtement, la DSR/X montre ses limites sur chaussée dégradée. Surtout, son autonomie restreinte – moins de 120 km en conduite soutenue – freine les vellétés d'évasion.



- | ■ POUR | ■ CONTRE |
|------------------|----------------------------------|
| x Motorisation | x Suspensions sur route dégradée |
| x Silence | x Autonomie |
| x Concept abouti | x Prix |

■ ESSAI MM N° 391, HS TRAILS N° 106

MOTEUR type Z-Force 75-10 version X à aimants permanents, à refroidissement par air et couple optimisé **PUISSANCE MAXI** 100 ch (75 kW) à 3 650 tr/min **PUISSANCE CONTINUE** 48 ch (36 kW) à 4 400 tr/min **COUPLE MAXI** 225 N.m **BOÎTE DE VITESSES** transmission directe **POIDS** 247 kg **HAUTEUR DE SELLE** 828 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 231/337 €* Nantes: 208/297 €*

ROADSTERS I

ROADSTERS



APRILIA TUONO 457	p.39	KAWASAKI Z1100 SE	p.46
BMW F 900 R	p.40	KAWASAKI Z900	p.47
BMW S1000 R	p.40	KTM 990 DUKE	p.47
BMW M1000 R	p.40	KTM 1390 SUPER DUKE R	p.48
BROUGH SUPERIOR DAGGER	p.41	LIVEWIRE S2 ALPINISTA	p.49
CFMOTO 450NK	p.42	MASH FR750	p.49
CFMOTO 675NK	p.42	QJMOTOR SRK 600	p.49
CFMOTO 800NK ADVANCED TC	p.42	QJMOTOR SRK 800	p.52
DUCATI STREETFIGHTER V2 S	p.43	ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450	p.49
DUCATI STREETFIGHTER V4 S	p.43	SUZUKI GSX-8T	p.49
HERO MOTOCORP HUNK 440	p.44	SUZUKI GSX-8TT	p.50
HONDA CB750 HORNET	p.44	SUZUKI GSX-8S	p.52
CAN-AM PULSE	p.45	SUZUKI GSX-S1000	p.49
HONDA CB500 HORNET	p.45	TRIUMPH TRIDENT 660	p.53
HONDA CB650R E-CLUTCH	p.45	TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS	p.53
HUSQVARNA VITPILEN 801	p.45	TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS	p.54
KAWASAKI Z500 SE	p.45	YAMAHA MT07/Y-AMT	p.55
KAWASAKI Z H2	p.45	YAMAHA MT-09/Y-AMT	p.55
HONDA CB1000 HORNET SP	p.46		


mutuelle des motards
 LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUr

Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards. Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.

APRILIA TUONO 457

À PARTIR DE 6 650 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Petite, légère, accessible et terriblement joueuse, l'Aprilia Tuono 457 ne triche pas.

Pensée pour les permis A2, elle mise sur la facilité, le *fun* et une vraie cohérence châssis/moteur. Compacte, basse, fine entre les jambes, elle inspire confiance. Vous ne serez jamais frustré par son rendement ou son caractère

A2

moteur. Pas de coup de pied au cul, mais le *twin* a une réponse franche et surtout très exploitable. L'avant est précis, la moto se place facilement.

Les suspensions filtrent correctement, même si elles atteignent leurs limites à rythme soutenu. Le freinage est sain, mais manque d'un peu de mordant pour un usage sportif appuyé. L'équipement électronique est sérieux: *ride-by-wire*, contrôle de traction réglable sur trois niveaux, ABS déconnectable à l'arrière et trois modes moteurs.



■ POUR

- x Facilité de prise en main
- x Tempérament moteur
- x Châssis joueur

■ CONTRE

- x Rétros un peu petits
- x Duo en dépannage

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE 4,4 L/100 KM
/ AUTONOMIE 310 KM /
HAUTEUR DE SELLE
800 MM

■ ESSAI MM N° 421

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 457 cm³ (69 x 61,1) **PUISSANCE** 47,6 ch à 9 400 tr/min **COUPLE** 43,5 N.m à 6 700 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 110/70/17 - 150/60/17 **RÉSERVOIR** 12,7 litres **POIDS** 175 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 254/353 €* Nantes: 224/309 €***

BMW F 900 R

À PARTIR DE 7 900 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Conçue pour séduire un large public sans renier l'efficacité, la F 900 R incarne une vision moderne du roadster BMW. Son bicylindre vertical se montre plein dès les mi-régimes, offrant une disponibilité appréciable. S'il manque un peu de caractère face à certaines rivales plus démonstratives, il compense par une douceur et une progres-

DISPO
A2

sivité rassurante. Le châssis fait preuve d'une belle neutralité, avec une prise en main facile et une agilité qui surprend pour une machine de ce gabarit. La position de conduite, légèrement revue, renforce le contrôle et le ressenti. Bien équipée – freinage radial, électronique complète, tableau de bord TFT –, la F 900 R présente un rapport prix/prestations cohérent. Un roadster polyvalent et valorisant, idéal pour se faire plaisir sans excès.



■ POUR

- x Tarif placé
- x Contenu technologique
- x Prise en main

■ CONTRE

- x Agrément de la transmission
- x Confort de selle
- x Attention à la monte pneumatique

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE 4,2 L/100 KM
/ AUTONOMIE 310 KM /
HAUTEUR DE SELLE
815 MM

■ ESSAI MM N° 418

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 895 cm³ (86 x 77) **PUISSANCE** 105 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 208 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/470 €* Nantes: 272/382 €***

BMW S1000R

À PARTIR DE 17 000 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Dérivée directe de la S1000RR, la S1000R conserve l'ADN sportif de la famille tout en l'adaptant à un usage routier. Son 4-cylindres délivre une poussée franche et linéaire, avec une allonge impressionnante et une disponibilité constante, grâce à ses 114 N.m à 9 250 tr/min (contre 113 N.m à 11100 tr/min sur la M1000R). Plus civilisée qu'une hypersport, elle n'en reste pas moins efficace. Le châssis affiche une rigueur exemplaire, avec un train avant précis et un équilibre qui inspire une grande confiance. L'électronique embarquée, complète et bien calibrée, accompagne efficacement le pilotage sans jamais brider les sensations. Stable, rapide et performante, la S1000R s'adresse aux motards chevronnés en quête d'un roadster sportif plus à l'aise et agréable sur la route que la version ultime : la M1000R.



■ POUR

- xÉlasticité du 4-cylindres
- xSonorité flatteuse
- xRetouches esthétiques bienvenues

■ CONTRE

- xVibrations moteur encore présentes
- xPetits détails de finition
- xTarif, une fois optionnée

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **6,2 L /**
AUTONOMIE **265 KM /**
HAUTEUR DE SELLE
830 MM

■ ESSAI MM N° 421

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 999 cm³ (80 x 49,7) **PUISSANCE** 170 ch à 11000 tr/min **COUPLE** 114 N.m à 9250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 190/55/17 **RÉSERVOIR** 16,5 litres **POIDS** 199 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/611€* Nantes: 272/458€***

BMW M1000R

À PARTIR DE 23 600 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Version ultime du roadster BMW, la M1000R ne cherche jamais le consensus. Issue directement du département M, elle pousse le concept de roadster sportif à son paroxysme. Son 4-cylindres de 210 ch, libéré et affûté, délivre des accélérations fulgurantes et une allonge impressionnante, soutenues par une sonorité rageuse. Le châssis, rigidifié et allégé, associé à des suspensions haut de gamme et à un freinage digne d'une machine de course, offre une précision chirurgicale. À haute vitesse comme en sortie de courbe, la stabilité est impériale, renforcée par une électronique ultra-pointue, paramétrable à l'extrême. Exigeante physiquement et mentalement, la M1000R s'adresse à des pilotes vraiment expérimentés, capables d'exploiter une machine radicale, chère, mais terriblement jouissive.



■ POUR

- xPerformances de pointe
- xPossibilité de se faire une machine ultime (pack "M Competition")

■ CONTRE

- xStyle pas très discret
- xTarif des packs très élevé
- xVibrations moteur

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **6,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **260 KM /**
HAUTEUR DE SELLE
830 MM

■ ESSAI MM N° 421

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 999 cm³ (80 x 49,7) **PUISSANCE** 210 ch à 13750 tr/min **COUPLE** 113 N.m à 11100 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/55/17 **RÉSERVOIR** 16,5 litres **POIDS** 199 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/583€* Nantes: 272/443€***

BROUGH SUPERIOR DAGGER

À PARTIR DE 68 900 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec la Dagger, dague en anglais, Brough Superior signe un roadster premium, qui conjugue avec subtilité luxe et performances. Châssis sophistiqué, *V-twin* expressif, fabrication française et à la main, jusqu'à la dernière vis.

Du bonheur!

La Dagger n'est pas une Brough Superior de salon. Elle est là pour rouler vite et juste. La position de conduite est engagée, naturelle, sans excès, mais clairement tournée vers la conduite sportive. Le *V-twin* est expressif et plein. Il délivre une poussée franche et tracte fort, avec une réponse directe en parfaite adéquation avec le caractère de la machine. La véritable signature des Brough Superior, c'est son train avant avec la suspension type Fior. Développée spécifiquement pour la marque, elle change radicalement la lecture de la route. Ce système dissocie les fonctions de suspension et de direction. Résultat, un avant

d'une stabilité remarquable, imperturbable au freinage, avec une précision chirurgicale à l'inscription. Là où une fourche télescopique classique se comprime et perturbe la géométrie, la Dagger reste étonnamment rigoureuse. Sur route dégradée comme à rythme soutenu, le châssis impressionne par sa neutralité. L'arrière suit sans jamais se désunir, même si l'amortissement reste ferme. Le confort n'est pas la priorité, mais la cohérence dynamique est totale. La Dagger exige de l'engagement, de la précision, et un pilote impliqué. Elle ne pardonne pas l'approximation, mais récompense largement celui qui la mène proprement.



■ POUR

- x Qualités moteur et châssis
- x Noblesse des matériaux
- x Finition et rareté

■ CONTRE

- x Selle en bois
- x Clignotants difficiles à manipuler
- x Tarif astronomique

“ DAGGER : L'ARME BLANCHE SIGNÉE BROUGH SUPERIOR ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **N.C.**/100 KM / AUTONOMIE **N.C.** / HAUTEUR DE SELLE **810 MM**

■ ESSAI MM N° 421

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 997 cm³ (94 x 71,8 mm) **PUISSANCE** 102 ch à 9600tr/min **COUPLE** 87 N.m à 7300tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 230 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/55/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 220 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) "Prestige" Paris: 353/1133€* Nantes: 281/997€*



L'unique compteur au design sobre avec sa double graduation en km/h et mph. Dans la fenêtre à cristaux liquides, le mini compte-tours est illisible.

CFMOTO 450NK

À PARTIR DE 5 599 €

La 450NK est séduisante. Son *twin* calé à 270° est très volontaire et la rend charmante. Le tout s'accompagne d'une bande-son toujours juste.

A2

À mi-régime, la vigueur du bicylindre permet de relancer avec un subtil "gras moteur" inattendu. Les suspensions sont parfaitement accordées et son freinage est convaincant. Reste son gabarit proche de celui d'une 125 cm³, qui mettra à l'étroit les pilotes de grande taille.



■ POUR

- x *Twin* super sympa
- x Légèreté
- x Tarif

■ CONTRE

- x Ergonomie pour les grands
- x Pas de prise USB
- x Un seul disque à l'avant

■ ESSAI MM N° 417

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 449,5 cm³ (72 x 55,2 mm) **PUISSANCE** 47,5 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 39 N.m à 7 600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 165 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris: 246/345 €* Nantes: 218/304 €*

CFMOTO 675NK

À PARTIR DE 6 499 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Bravo à CFMoto d'avoir sorti un moteur original, loin des anciennes copies japonaises et conçu avec sérieux: ce 3-cylindres est très sympa et techniquement abouti. Même constat

DISPO
A2

côté châssis: bien pensé et réalisé, il offre de la rigueur. La tenue de route et l'agilité sont des atouts pour prendre du plaisir. On regrette juste un ABS perfectible et un *shifter* moins brutal et surtout *up & down*.



■ POUR

- x 3-cylindres agréable
- x Qualité de construction
- x Tarif

■ CONTRE

- x ABS à revoir
- x *Shifter* brutal
- x Duo pas terrible

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 674 cm³ (72 x 55,2 mm) **PUISSANCE** 89 ch à 11 000 tr/min **COUPLE** 67 N.m à 8 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 189 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 285/414 €* Nantes: 245/346 €*

CFMOTO 800NK
ADVANCED TC

À PARTIR DE 7 999 €

La CFMoto 800NK Advanced TC séduit par sa personnalité, sa facilité et son moteur d'origine KTM. Son surcoût face à la version d'entrée de gamme, la 800NK "Sport" (6 999 €), invite à la réflexion. L'Advanced TC

DISPO
A2

se distingue pourtant en ajoutant un contrôle de traction, un *shifter*, un amortisseur de direction, un système *keyless* et un écran TFT de 8 pouces. On regrette que l'instrumentation soit curieusement agencée.



■ POUR

- x Prise en main facile
- x Travail des suspensions
- x Moteur et sonorité

■ CONTRE

- x Instrumentation déroutante
- x Selle passager courte

■ ESSAI MM N°S 400, 424

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 799 cm³ (88 x 65,7 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 81 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 189 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 800 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 290/411 €* Nantes: 249/346 €*

DUCATI STREETFIGHTER V2 S

À PARTIR DE 18 490 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Voici une belle moto performante qui arrive presque à faire oublier l'ancienne Streetfighter, jugée trop exclusive pour beaucoup. Rien que ça, c'est déjà une performance! Cette nouvelle Streetfighter V2 S ne prête guère le flanc à la critique sur le plan dynamique, et son moteur vous en donne beaucoup avec un couple généreux et disponible. La finition comme les ajustements de carrosserie sont également soignés. La version S, la plus sportive, est équipée de suspensions Öhlins, d'une batterie au lithium, du *Ducati Power Launch* et du *Pit Limiter*. Précision, finesse, performances du *twin*, électronique haut de gamme (ABS, contrôle de traction, de *wheeling*, de frein moteur, etc.): tout est réuni pour s'amuser. Et 120 ch, c'est amplement suffisant sur la route... La version standard – dispo en A2 – est vendue 15 690 €.

DISPO
A2



■ POUR

- x Ligne et finition classe
- x *Twin* performant
- x Assistanes fines

■ CONTRE

- x Un peu petit pour les grands
- x Oubliez le duo
- x Tarif en S

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,3 L/100 KM** / AUTONOMIE **280 KM** / HAUTEUR DE SELLE **838 MM**

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (96 x 61,5 mm) **PUISSANCE** 120 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 93,3 N.m à 8 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 190/55/17 **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 178 kg à vide **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 291/436 €* Nantes: 249/359 €***

DUCATI STREETFIGHTER V4 S

À PARTIR DE 28 890 €

214 ch, 120 N.m, 189 kg à sec: la Streetfighter V4 S ne négocie pas, elle catapulte direct! À la moindre rotation franche de la poignée, le V4 Desmosedici Stradale transforme le pilote en missile. Distribution desmodromique, vilebrequin contrarotatif, calage *Twin Pulse*: tout concourt à libérer la cavalerie sans état d'âme. L'électronique est fort heureusement héritée de la Panigale: anti-patinage, anti-cabrage, contrôle de dérive... Les Öhlins semi-actives (NIX 30 à l'avant, TTX 36 à l'arrière et amortisseur de direction) encaissent la charge et la convertissent en performance. La Streetfighter cogne fort, accélère encore plus fort, mais rien n'est laissé au confort. Une moto de brute, affûtée, exigeante et diablement efficace. Une version V4, sans suspensions électroniques, est proposée à 25 290 €.

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,6 L/100 KM** / AUTONOMIE **250 KM** / HAUTEUR DE SELLE **845 MM**

■ ESSAI MM N° 404

MOTEUR 4-cylindres en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, distribution desmodromique, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1103 cm³ (81 x 53,5 mm) **PUISSANCE** 214 ch à 13 500 tr/min **COUPLE** 120 N.m à 11 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 330 mm (4 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/60/17 **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 189 kg à vide **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/617 €* Nantes: 272/461 €***



■ POUR

- x Ligne de dingue
- x V4 en furie
- x Performances folles

■ CONTRE

- x Bruit infernal à la longue
- x Confort ferme
- x Tarif ouf!

HERO MOTOCORP HUNK 440

À PARTIR DE 9 149 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Hero MotoCorp, géant indien produisant plus de 120 millions de véhicules par an, débarque chez nous. Associé à la marque de motos électriques Zero Motorcycles, leurs usines fabriquent également la Harley-Davidson X440 commercialisée exclusivement en Inde, et dont l'ensemble moteur-châssis sert de base à la Hunk 440. Roadster simple, la Hunk mise sur un mono "longue course" de 440 cm³. Les relances dès 2000 tr/min s'accompagnent d'un "pop pop pop" sympathique. Souple, volontaire, il est parfaitement adapté à un usage quotidien. Le châssis fait le job, même si les suspensions atteignent leurs limites lorsque le rythme augmente. Le freinage, sans être sportif, se montre progressif et sécurisant. Nativement A2, elle bénéficie d'une garantie de 5 ans et est distribuée par GD France (CFMoto, Zontes...).

A2



- **POUR**
- x Mono attachant
- x Prix
- x Garantie de 5 ans
- **CONTRE**
- x Absence d'accessoires
- x Image de marque à construire

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **N.C.** /
AUTONOMIE **N.C.** /
HAUTEUR DE SELLE
803 MM

■ ESSAI MM N° 427

MOTEUR monocylindre à refroidissement par air et huile, 4T, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 440 cm³ (79,6 x 88,4 mm) **PUISSANCE** 27 ch à 6 000 tr/min **COUPLE** 36 N.m à 4 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 320 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 110/90/17 - 150/60/17 **RÉSERVOIR** 13,5 litres **POIDS** 190 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/296 €* Nantes: 192/272 €***

HONDA CB750 HORNET

À PARTIR DE 7 990 €

Honda ne s'est pas contentée de relancer le nom Hornet: avec la CB750, la marque frappe fort dans la catégorie des roadsters de moyenne cylindrée. Son bicylindre parallèle de 92 ch séduit par sa rondeur, son couple bien présent et des relances franches au-delà de 7 500 tr/min. Sur le plan dynamique, la Hornet étonne: en dépit d'une architecture simple – cadre et bras oscillant en acier, fourche Showa SFF-BP non réglable – la moto se montre précise, stable et rigoureuse en entrée de courbe. Le train avant inspire confiance et invite à hausser le rythme. L'an passé, Honda a affiné le dessin avec un nouveau phare à double led, plus efficace, accompagné d'un discret sautevent qui modernise le regard sans tomber dans l'excès. En 2026, pour 500 € de plus, elle est proposée en version E-Clutch.

DISPO
A2

- **POUR**
- x Moteur et partie-cycle efficaces
- x Rapport prix/prestations
- x Dispo en E-Clutch
- **CONTRE**
- x Style timide
- x Détails de finition

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,5 L/100 KM** /
AUTONOMIE **340 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
795 MM

■ ESSAI MM N°S 393, 395, 398

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 755 cm³ (87 x 63,5 mm) **PUISSANCE** 92 ch à 9 500 tr/min **COUPLE** 75 N.m à 7 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 296 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 160/60/17 **RÉSERVOIR** 15,2 litres **POIDS** 190 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 290/404 €* Nantes: 249/342 €***



■ ESSAI
MM N° 415

- **POUR**
- × Look sexy
 - × Technologie aboutie
 - × Châssis de qualité
- **CONTRE**
- × Confort
 - × Autonomie
 - × Prix en baisse de 4500 €

A2



CAN-AM PULSE À PARTIR DE 12 999 €

MOTEUR type Rotax E-Power **PUIS.** 27 ch (47 ch en crête) **AUTONOMIE** 100 km **POIDS** 177 kg en ordre de marche **H. SELLE** 865 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 219/320 €* Nantes: 201/287 €*

› La Pulse s'équipe de pneus en 17 pouces et s'allège de 10 kg. Les relances sont soutenues et la partie-cycle est précise, mais l'autonomie demeure faible (100 km) et la recharge... s'éternise.



■ ESSAI
MM N° 417

- **POUR**
- × Ergonomie
 - × Confort
 - × Machine éprouvée
- **CONTRE**
- × Suspensions
 - × Pas de prise USB

A2

HONDA CB500 HORNET À PARTIR DE 6 699 €

MOTEUR bicylindre **CYL.** 471 cm³ **PUIS.** 47 ch **RÉS.** 17 litres **POIDS** 188 kg en ordre de marche **H. SELLE** 785 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 254/353 €* Nantes: 224/309 €*

› La Hornet 500 séduira ceux qui cherchent un outil fiable pour un usage quotidien, car sa fourche trop molle et son amortisseur dépassé ne sont pas dignes du nom du modèle.



■ ESSAI
MM N° 408

- **POUR**
- × E-Clutch efficace
 - × Caractère moteur
 - × Partie-cycle
- **CONTRE**
- × Vibrations
 - × Poignées passager supprimées

DISPO
A2

HONDA CB650R E-CLUTCH À PARTIR DE 9 199 €

MOTEUR 4-cylindres **CYL.** 649 cm³ **PUIS.** 95 ch **RÉS.** 17 litres **POIDS** 202,7 kg en ordre de marche **H. SELLE** 785 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/394 €* Nantes: 245/335 €*

› Avec l'E-Clutch, la CBR650R enchaîne les rapports sans toucher à l'embrayage. Efficace, elle conserve aussi toutes ses qualités: un quatre-pattes sympa et un châssis sain.



■ ESSAI
MM N° 424

- **POUR**
- × Design
 - × Vivacité du châssis
 - × Twin vivant
- **CONTRE**
- × Prix élevé
 - × Détails de finition

HUSQVARNA VITPILEN 801 À PARTIR DE 10 890 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 799 cm³ **PUIS.** 105 ch **RÉS.** 14 litres **POIDS** 180 kg à vide **H. SELLE** 820 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 290/425 €* Nantes: 249/353 €*

› La Vitpilen foudroie les esprits avec son esthétique à tomber. En dynamique, même constat: légèreté, électronique complète et efficacité en font une machine brillante.



■ ESSAI
MM N° 408

- **POUR**
- × Esthétique
 - × Disponibilité du moteur
 - × Agilité
- **CONTRE**
- × Qualité des suspensions
 - × Confort

A2

KAWASAKI Z500 SE À PARTIR DE 6 349 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 451 cm³ **PUIS.** 45,4 ch **RÉS.** 14 litres **POIDS** 168 kg en ordre de marche **H. SELLE** 785 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 254/353 €* Nantes: 224/309 €*

› Élanée et performante, la Z500 SE s'appuie sur un twin pétillant et une silhouette élégante. Elle se faufile avec naturel dans la circulation, malgré des suspensions en retrait.



■ ESSAI
MM N°S 365, 368, 404

- **POUR**
- × Compresseur sensationnel
 - × Technologie unique
 - × Performances
- **CONTRE**
- × Suspensions
 - × Poids

KAWASAKI ZH2 À PARTIR DE 19 299 €

MOTEUR 4-cylindres compressé **CYL.** 998 cm³ **PUIS.** 200 ch **RÉS.** 19 litres **POIDS** 239 kg en ordre de marche **H. SELLE** 830 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/596 €* Nantes: 272/450 €*

› Avec son compresseur, les 1000 cm³ de la ZH2 crachent 200 ch. Si l'adrénaline est votre credo, ne cherchez plus. En version SE (suspensions électroniques), elle est proposée à 21949 €.

HONDA CB1000 HORNET SP

À PARTIR DE 11 799 €

La CB1000 Hornet balaie les clichés sur les Honda trop sages, surtout dans cette version SP. Avec son cadre périmétrique enserrant le 4-cylindres, la Hornet induit une position des jambes légèrement écartées, vite oubliée tant l'ergonomie est réussie : selle à 809 mm, accessible, commandes douces, *shifter* efficace, rayon de braquage correct. En mode "Sport", la réponse à la poignée est plus vive. Issu de la CBR1000RR 2017, le moteur reste discret sous 4 000 tr/min. Passé ce cap, le couple de 107 N.m prend le dessus, et la cavalerie de 157 ch s'invite ensuite pour catapulter l'ensemble. La version SP soigne la partie-cycle : fourche Showa SFF-BP entièrement réglable, amortisseur Öhlins TTX36 et freins Brembo Stylema. Résultat, une moto précise, stable, et freinant fort. Le modèle standard est à 10 599 €.



■ POUR

- x Tarif placé!
- x Qualités dynamiques
- x Élasticité du moteur

■ CONTRE

- x Moteur creux sous 4 000 tr/min
- x Pas de prise USB au tableau de bord
- x Détails de finition

■ MESURES

TEMPS DE CHARGE
5,9 H/100 KM PAR
BATTERIE / AUTONOMIE
DE 72 KM / HAUTEUR DE
SELLE 785 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 416, 427

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1000 cm³ (76 x 55,1 mm) **PUISSANCE** 157 ch à 11 000 tr/min **COUPLE** 107 N.m à 9 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 212 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 325/476 €* Nantes: 272/385 €*

KAWASAKI Z1100 SE

À PARTIR DE 13 799 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La Z1100 SE joue la carte du roadster sportif à l'ancienne, avec des arguments bien actuels : centrale inertielle, régulateur de vitesse et cadre en aluminium. Son 4-cylindres de 136 ch offre une poussée franche et linéaire, avec une allonge convaincante, sans toutefois chercher l'exubérance. La partie-cycle est sérieuse : rigide, stable et rassurante à l'attaque. *A contrario*, le train avant montre une certaine réticence à la mise sur l'angle, probablement due à des pneus Dunlop peu adaptés. Les suspensions électroniques de la version SE apportent un vrai maintien sur route dégradée. Le freinage est puissant et facile à doser. Moins spectaculaire que certaines rivales, la Z1100 SE mise sur l'efficacité globale et la facilité d'exploitation au quotidien. La version standard s'échange quant à elle à 11 999 €.



■ POUR

- x Qualité de fabrication
- x Souplesse/couple du moteur
- x Freinage avant

■ CONTRE

- x Tarif mal placé
- x Équipement en baisse (fini les étriers M50)

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE 6 L/100 KM /
AUTONOMIE 280 KM /
HAUTEUR DE SELLE
815 MM

■ ESSAI MM N^O 427

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1099 cm³ (77 x 59 mm) **PUISSANCE** 136 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 113 N.m à 7 600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 190/50/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 221 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 325/506 €* Nantes: 272/401 €*

KAWASAKI Z900

À PARTIR DE 9 999 €

La Z900 poursuit son évolution. Retouchée en 2017, revue en 2020 puis actualisée en 2025, elle se présente comme un roadster agressif et mieux armé techniquement. Le cadre a été modifié derrière la colonne de direction pour offrir une meilleure agilité, tandis que le 4-cylindres adopte de nouveaux profils d'arbres à cames, favorisant le couple à bas régime et la sobriété. Le *ride-by-wire* affine la réponse des gaz et rend les 124 ch plus faciles à exploiter, sans brider les envolées dans les tours. L'élec-tronique progresse grâce à une centrale IMU à six axes, un *shifter* bidirectionnel et un régulateur de vitesse. La version SE reçoit en outre des suspensions Öhlins, un freinage Brembo et une prise USB-C: un ensemble efficace proposé à 12 149 €, qui corrige le comportement des suspensions d'origine quelque peu trépidantes sur les irrégularités.

DISPO
A2



■ POUR

- x Allonge et puissance
- x Facilité de conduite
- x *Shifter* très agréable

■ CONTRE

- x Suspensions un peu trépidantes
- x Style un peu chargé
- x Freinage brutal

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,8 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **350 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
830 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 417, 424

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 948 cm³ (73,4 x 56 mm) **PUISSANCE** 124 ch à 9 500 tr/min **COUPLE** 97,4 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 250 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 214 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/481€* Nantes: 272/388€***

KTM 990 DUKE

À PARTIR DE 12 949 €

La Duke 990, ce sont des lignes droites et des angles saillants. Un style à la serpe, mais tellement KTM! Une fois en mouvement, les états d'âme concernant son esthétique s'effacent. Sur route, elle impressionne par sa précision, sa stabilité sur l'angle et son efficacité globale. Le *twin* de 947 cm³ délivre 123 ch avec une vigueur constante: du couple à mi-régime, des relances franches et une allonge qui incite à hausser le rythme. La boîte tire court, renforçant la sensation de poussée permanente. Le châssis fait preuve d'une rigueur exemplaire, l'avant est précis et donne confiance, même en conduite engagée. En ville, l'embrayage doux, le moteur assagi à bas régime et le rayon de braquage contenu rendent la 990 Duke étonnamment facile au quotidien. Un roadster radical, mais maîtrisé.



■ POUR

- x Performances moteur
- x Légèreté et vivacité
- x Ergonomie

■ CONTRE

- x Détails de finition
- x Moteur bruyant mécaniquement

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,3 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **240 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
825 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 407, 410

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 947 cm³ (92,5 x 70,4 mm) **PUISSANCE** 123 ch à 9 500 tr/min **COUPLE** 103 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 14,8 litres **POIDS** 179 kg à vide **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/559€* Nantes: 272/430€***

KTM 1390 SUPER DUKE R

À PARTIR DE 20 749 €

“The Beast” : le surnom colle plus que jamais à la KTM 1390 Super Duke R. Son *V-twin* porté à 1350 cm³ délivre 190 ch et surtout 145 N.m de couple. Une mécanique d’une puissance redoutable, exigeante, qui impose le respect et réclame un engagement total de son pilote.

“The Beast”, la bête en anglais, traduit une identité forgée dans l’excès. Avec la KTM 1390 Super Duke R, la marque autrichienne pousse encore le curseur de la déraison. Son *V-twin* à 75° grimpe à 1350 cm³, juste ce qu’il faut pour satisfaire à la norme Euro 5+... et surtout pour balancer 190 ch et 145 N.m. Le roadster de série le plus coupleux du marché. À l’ouverture des gaz, le message est clair : ici, rien n’est édulcoré. Le moteur cogne bas, tracte fort, puis arrache les bras – et tout le reste – passé 8000 tr/min. À ce régime, la Super Duke se transforme : ça hurle, ça vibre, ça pousse jusqu’à 11000 tr/min avec une violence rare. Peu de machines imposent à

ce point le respect des assistances électroniques : tout couper n’est clairement pas une bonne idée. L’antipatinage et l’anti-wheeling travaillent dur... et heureusement. Le châssis suit. Rigidité, précision, stabilité à haute vitesse : la Super Duke encaisse sans broncher. Dans sa version EVO, vendue 22 476 €, les suspensions semi-actives SAT (*Semi-Active Technology*) ajustent en permanence leur réponse. Résultat, une moto qui rassure autant qu’elle impressionne, même quand le rythme devient franchement indécemment. Seul vrai reproche : un embrayage ferme, éprouvant à la longue. La bête ne se conduit pas, elle se dompte.

■ POUR

- x Twin de fou
- x Partie-cycle affûtée
- x Freinage de dingue

■ CONTRE

- x Déraisonnable, mais trop bon!
- x Expérience requise
- x Garde au sol sur piste



“ELLE VIBRE, COGNE, ÉRUCTE ET VOUS CATAPULTE VERS LE PROCHAIN VIRAGE”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **N.M.** / AUTONOMIE **N.M.** / HAUTEUR DE SELLE **834 MM**

■ ESSAI MM N° 409

MOTEUR bicylindre en V à 75° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1350 cm³ (110 x 71 mm) **PUISSANCE** 190 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 145 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/55/17 **RÉSERVOIR** 17,5 litres **POIDS** 200 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/621€* Nantes: 272/463€*



La dalle TFT de 5 pouces, plus pratique qu'esthétique, se charge de donner au pilote toutes les infos utiles. Il est possible de choisir son interface (route, piste).



■ ESSAI
MM N° 417

- **POUR**
- × Performances
 - × Plaisir de conduite
 - × Baisse de prix de 5 600 €
- **CONTRE**
- × Selle ferme
 - × Le câble de recharge, on le met où ?

DISPO
A2



LIVEWIRE S2 ALPINISTA À PARTIR DE 13 390 €

MOTEUR électrique **PUIS.** 84 ch **COUPLE** 263 N.m **AUTONOMIE** 194 km
POIDS 197kg en ordre de marche **H. SELLE** 785 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 219/320 €* Nantes: 201/287 €*

› L'Alpinista se veut la plus fun des motos électriques LiveWire, ex-Harley-Davidson. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 3 secondes, avec une autonomie de 194 km en ville.



■ ESSAI
MM N° 413

- **POUR**
- × Facilité de conduite
 - × Moteur efficace
 - × Équipement complet
- **CONTRE**
- × Rayon de braquage
 - × Garde au sol limitée

DISPO
A2

MASH FR750 À PARTIR DE 6 399 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 730 cm³ **PUIS.** 74 ch **RÉS.** 18 litres
POIDS 213kg en ordre de marche **H. SELLE** 830 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 265/372 €* Nantes: 232/321 €*

› Facile à prendre en main, la FR750 affiche un niveau d'équipement haut de gamme. Son twin est souple et efficace à tous les régimes, et ses suspensions Kayaba assurent.



■ ESSAI
MM N° 417

- **POUR**
- × Équipement
 - × Prestations dynamiques
 - × Prix
- **CONTRE**
- × Détails de finition
 - × Moteur bruyant

DISPO
A2

QJMOTOR SRK 600 À PARTIR DE 5 899 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 554 cm³ **PUIS.** 56 ch **RÉS.** 15 litres **POIDS** 176 kg en ordre de marche **H. SELLE** 810 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 265/372 €* Nantes: 232/321 €*

› La cylindrée et le style restent les mêmes, mais l'appellation change, passant de SRK 550 à 600. Avec son contrôle de traction, elle offre un caractère sympathique et un équilibre très agréable.



■ ESSAI
MM N° 424

- **POUR**
- × Valorisante
 - × Mono volontaire
 - × Prix
- **CONTRE**
- × Freinage juste
 - × Poids élevé

A2

ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450 À PARTIR DE 5 690 €

MOTEUR monocylindre **CYL.** 451,65 cm³ **PUIS.** 40,02 ch **RÉS.** 11 litres **POIDS** 191 kg en ordre de marche **H. SELLE** 780 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/296 €* Nantes: 192/272 €*

› La tenue de route de la Guerrilla 450 est surprenante d'efficacité. Son mono est performant, mais son caractère, trop discret. Le simple disque est lui aussi un peu juste.



■ ESSAI
MM N° 378

- **POUR**
- × Moteur sympa
 - × Partie-cycle efficace
 - × Écran TFT
- **CONTRE**
- × Un peu datée

SUZUKI GSX-S1000 À PARTIR DE 13 599 € (PROMO À 13 199 €)

MOTEUR 4-cylindres en ligne **CYL.** 999 cm³ **PUIS.** 152 ch **RÉS.** 19 litres **POIDS** 214 kg tous pleins faits **H. SELLE** 810 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/484 €* Nantes: 272/389 €*

› Simple, efficace, la GSX-S1000 garantit un équilibre et une neutralité parfaite. Son gros "quatre-pattes" demeure une valeur sûre et régale par son coffre généreux.



■ ESSAI
MM N° 422

- **POUR**
- × Un poil plus agile
 - × 2 kg de moins
 - × Aussi facile que la TT
- **CONTRE**
- × Pas de place sous la selle
 - × Prix dans la catégorie

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

DISPO
A2

SUZUKI GSX-8T À PARTIR DE 10 899 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 776 cm³ **PUIS.** 82,9 ch **RÉS.** 16,5 litres
POIDS 201 kg en ordre de marche **H. SELLE** 815 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 290/409 €* Nantes: 249/344 €*

› Le modèle T se distingue de la TT par son absence de tête de fourche et de sabot, une selle différente et 700 € en moins. Un poil plus agile, elle est très sympa à piloter.

SUZUKI GSX-8TT

À PARTIR DE 11 599 €



Avec la GSX-8TT, Suzuki décline sa plate-forme 800 dans une version roadster carénée, plus affirmée que la GSX-8T. Derrière son look inspiré des années 1980, la TT cache une moto moderne et étonnamment efficace sur la route.

Si la filiation esthétique avec les sport-GT des années 1980 est évidente – tête de fourche, bulle fumée, arrière compact –, la nostalgie n'est pas ici qu'un "habillage". La GSX-8TT revendique avant tout une vraie efficacité dynamique. La position de conduite reste naturelle. Les demi-guidons sont bas sans être contraignants, les repose-pieds correctement placés, et la selle suffisamment accueillante pour envisager de la distance. Jusqu'à 100 km/h, la pression du vent n'est pas gênante, et vous pouvez *cruiser* sur le couple au guidon de la TT. Clairement, cette Suzuki a été pensée pour rouler, pas seulement pour être regardée. Le bicylindre parallèle de 776 cm³, calé à 270°, reste l'un de ses gros points forts. Il accepte sans rechigner qu'on lui tire sur la couenne, mais son mode d'emploi naturel est de le solliciter entre 4 000 et 7 000 tr/min. Là, franchement, c'est le bonheur : vif, pétillant, rond, il est aussi facile à utiliser que généreux en sensations. La sonorité du *parallel twin* est d'ailleurs très flatteuse. La boîte est précise, le *shifter* bidirectionnel efficace, même s'il préfère être sollicité avec un minimum de charge. La partie-cycle inspire confiance. Le cadre tubulaire en acier fait preuve d'une bonne rigidité, la moto se montrant saine en toutes circonstances. La fourche inversée KYB, pourtant non réglable, fait correctement son travail sur route, tout comme l'amortisseur arrière. Combinés au moelleux de la selle, ils assurent aussi un confort honnête pour un roadster. La progressivité du double disque de 310 mm pincé par des étriers Nissin fait merveille, et vous pouvez sans souci prolonger votre freinage de manière dégressive jusqu'au point de corde pour aider la moto à tourner tout en lui donnant de l'appui. L'électronique est complète et bien calibrée : modes de conduite, contrôle de traction réglable, ABS, *shifter*... Rien de gadget, tout fonctionne avec discrétion et efficacité. L'instrumentation

TFT est lisible, moderne, sans surcharge d'informations inutiles. Finalement, la GSX-8TT réussit là où beaucoup échouent : proposer une moto au look évocateur, mais qui ne sacrifie ni l'agrément, ni la rigueur, ni la polyvalence. Elle ne joue pas la carte de la radicalité, mais celle de l'équilibre. Le seul hic, c'est le tarif, 2 000 € au-dessus de la concurrence, salé pour un roadster japonais *mid-size*.

DISPO
A2

■ MESURES

CONSOMMATION (LITRES AUX 100 KM)
MOYENNE **N.M.** / AUTONOMIE **N.M.** /
HAUTEUR DE SELLE **834 MM**

■ ESSAI MM N° 422

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE (al. x cse) 776 cm³ (84 x 70 mm)
PUISSANCE MAXI 83 ch à 8 500 tr/min
COUPLE MAXI 78 N.m à 6 800 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm
(1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 – 180/55/17
RÉSERVOIR 16,5 litres **POIDS** 203 kg tous pleins faits

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 290/409 €* Nantes: 249/344 €*

“
PLUS QUE SON STYLE
SYMPA, LA GSX-8TT
EST UN VRAI BON
ROADSTER
”



La dalle TFT de 5 pouces est simple et bien fichue. Toutes les infos importantes sont sous les yeux : vitesse, tours/minute, rapport engagé, horloge et jauge de carburant. C'est nickel!



La progressivité du double disque de 310 mm pincé par des étriers Nissin fait merveille, et vous pouvez sans souci prolonger votre freinage de manière dégressive jusqu'au point de corde pour aider la moto à tourner.

■ **POUR**

- x Look vintage et sexy
- x Confort pour un roadster
- x Agrément moteur et châssis

■ **CONTRE**

- x Tarif salé
- x Protection malgré la tête de fourche
- x Pas de place sous la selle



SUZUKI GSX-8S

À PARTIR DE 9 299 € (PROMO À 7 499 €)

Performante et plaisante à rouler, la GSX-8S ne souffre d'aucun défaut majeur. En usage urbain, elle se révèle particulièrement facile : moteur souple, embrayage assisté agréable et rayon de braquage contenu facilitent la vie au quotidien. Le bicylindre parallèle s'exprime surtout à mi-régime, là où il est le plus rond et le plus efficace. Il n'est pas spécialement friand des très hauts régimes, mais ses 83 ch suffisent largement pour s'amuser, d'autant que le *shifter* bidirectionnel se montre irréprochable. Côté partie-cycle, la GSX-8S se révèle rigoureuse et saine, avec un bon point pour son train avant. La fourche non réglable tient bien la charge, même si l'amortisseur arrière peut parfois perturber l'équilibre de la moto lors de fortes phases de freinage ou de remise des gaz.

DISPO
A2

■ POUR

- x Moteur agréable
- x Comportement du train avant
- x Prix en promo

■ CONTRE

- x Manque d'équipement
- x Amortisseur

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,1 L/100 KM**
AUTONOMIE **270 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **810 MM**

■ ESSAI MM N°S 397, 398

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 776 cm³ (84 x 70 mm) **PUISSANCE** 83 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 78 N.m à 6 800 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pistons) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 202 kg tous pleins faits **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 290/409 €* Nantes: 249/344 €***

QJMOTOR SRK 800

À PARTIR DE 8 599 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La QJMotor ne brille pas par une originalité débordante, dans une catégorie où il est difficile de sortir du lot. En revanche, la réalisation est sérieuse et l'équipement flatteur : éléments Marzocchi, freinage Brembo... L'intégration des composants électriques et électroniques reste discrète. La SRK 800 est un roadster plaisant à mener, animé par un 4-cylindres de 95 ch agréable, mais peu démonstratif côté sensations, et qui distille des vibrations autour de 7 000 tr/min. En dynamique, la moto affiche une tenue de route saine, son poids de 207 kg tous pleins faits ne constituant pas un handicap. Le nouveau cadre en aluminium, identique à la version sportive RR, contribue à cet équilibre général. Le freinage est puissant et bien dosé, même si l'absence d'un ABS sur l'angle peut toutefois se révéler pénalisante dans certaines situations.

DISPO
A2

■ POUR

- x Tenue de route
- x Suspensions
- x Finition

■ CONTRE

- x Shifter à bas régime
- x Pas d'ABS sur l'angle
- x Vibrations

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **N.C.** /
AUTONOMIE **N.C.** /
HAUTEUR DE SELLE **815 MM**

■ ESSAI MM N° 426

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 778 cm³ (67 x 55,2 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 78 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 17,5 litres **POIDS** 207 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/411 €* Nantes: 245/345 €***

TRIUMPH TRIDENT 660

À PARTIR DE 8 695 €

Accessible, très bien équipée, la Triumph Trident 660 coche beaucoup de cases pour séduire. Pensée pour les permis A2, mais sans se limiter à ce public, elle mise sur une mécanique attachante et une prise en main immédiate. Sous sa silhouette tout en rondeur se cache un 3-cylindres savoureux, vif à la montée en régime, exempt de vibrations et toujours plaisant à exploiter. Elle s'équipe d'une centrale IMU à six axes, offrant un ABS actif en virage et un contrôle de traction affiné. Aux deux modes de conduite "Road" et "Rain" s'ajoute un mode "Sport", plus agressif, tandis qu'un shifter bidirectionnel et un régulateur de vitesse complètent une dotation déjà sérieuse. Cette année, la Trident est rejointe par une version 800, au prix de 9 995 €, avec 115 ch et 198 kg en ordre de marche.

DISPO
A2



■ POUR

- x Style
- x Facile à prendre en main
- x Équipement et finition

■ CONTRE

- x Moteur un chouïa linéaire
- x Autonomie

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **260 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **805 MM**

■ ESSAI MM N^{OS} 373, 375

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 660 cm³ (74 x 51,1 mm) **PUISSANCE** 81 ch à 10 250 tr/min **COUPLE** 64 N.m à 6 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 255 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **HAUTEUR DE SELLE** 805 mm **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 190 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 285/401 €* Nantes: 245/339 €*

TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS

À PARTIR DE 13 095 €

Référence du segment, la Street Triple 765 RS continue d'imposer sa loi. Elle associe une rigueur de châssis exemplaire à un moteur au caractère unique, le tout porté par une finition qui frôle le sans-faute. Son 3-cylindres de 130 ch dévoile un tempérament fougueux: entre 3 500 et 7 000 tr/min, il vous catapulte avec autorité, avant de se métamorphoser en turbine jusqu'à 12 000 tr/min. L'assiette, volontairement portée sur l'avant, permet une précision chirurgicale. La fourche Showa BPF, entièrement réglable, associée à l'amortisseur Öhlins STX 40, garantit une stabilité et une lecture de la route de tout premier ordre. La Street Triple RS joue dans la cour des grandes. Triumph propose aussi une version R A2 à 10 495 € et une R standard à 10 795 €, ainsi que deux nouvelles bombes: la Street Triple RX à 14 195 € et la Moto2 Edition à 15 995 €.

DISPO
A2



■ POUR

- x Finition irréprochable
- x Train avant incisif
- x Suspensions

■ CONTRE

- x Compte-tours illisible
- x Béquille difficile à atteindre
- x Position exigeante

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,98 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **250 KM** /
HAUTEUR DE SELLE **836 MM**

■ ESSAI MM N^{OS} 396, 399, 410

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 765 cm³ (77,99 x 53,4 mm) **PUISSANCE** 130 ch à 12 000 tr/min **COUPLE** 80 N.m à 9 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** 1 disque, Ø 220 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 188 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 325/477 €* Nantes: 272/385 €*

TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS

À PARTIR DE 19 995 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La Speed Triple 1200 RS illustre parfaitement la théorie de Darwin : l'évolution est continue. Trente ans de mutations ont façonné une machine aujourd'hui plus fine, plus affûtée et plus performante que jamais.

L'ancienne Triumph Speed Triple 1200 RS plaçait déjà la barre très haut. Cette nouvelle mouture conserve ce niveau d'efficacité en l'optimisant encore un peu. La 1200 RS n'a jamais été aussi fine, pointue, performante et donc désirable. La finition reste exemplaire, et l'équipement toujours aussi prestigieux. Elle gagne 3 ch et 4 N.m, disponible 250tr/min plus tôt et affiche ainsi 183ch et 128 N.m. Mais l'essentiel est ailleurs. L'électronique a été profondément revue, notamment en l'équipant de suspensions semi-actives haut de gamme Öhlins Smart EC3. Celles-ci sont capables de gérer avec une grande finesse les différentes phases de pilotage. La Speed Triple profite en outre

d'un amortisseur de direction, d'un nouvel échappement court et de jantes plus légères à cinq bâtons. Le freinage est toujours confié aux Brembo Stylema, une référence de puissance, d'endurance et de *feeling*. Mais ce qui impressionne le plus, ce ne sont pas tant ses capacités dynamiques, le brio de son trois-pattes, la finesse de ses assistances électroniques ou ses suspensions "intelligentes", c'est sa capacité à communiquer avec vous, tant sa personnalité, son caractère et son charisme s'expriment à chaque instant. Et pour ceux qui en voudraient encore davantage, Triumph propose la Speed Triple RX Limited Edition, à 21695€!



■ POUR

- xLe moteur!
- xLa partie-cycle
- xLe mythe Speed Triple

■ CONTRE

- xRayon de braquage en ville
- xGraphisme du tableau de bord

“ LA SPEED TRIPLE RS BRILLE PAR SON CHARISME ET SES PERFORMANCES DE FOU ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 7,9 L/100 KM / AUTONOMIE 200 KM / HAUTEUR DE SELLE 830 MM

■ ESSAI MM N° 419

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1160 cm³ (90 x 60,8 mm) **PUISSANCE** 183 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 128 N.m à 8 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 190/55/17 **HAUTEUR DE SELLE** 830 mm **RÉSERVOIR** 15,5 litres **POIDS** 199 kg tous pleins faits

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 325/650€* Nantes: 272/479€*



Assez simple, cette dalle TFT de 5 pouces regroupe toutes les informations, accessibles via une commande au commodo gauche.

YAMAHA MT-07

À PARTIR DE 7 999 € (Y-AMT 8 499 €)

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Best-seller incontesté, la MT-07 continue de séduire par sa recette simple et efficace. Son *twin* CP2 reste la pièce maîtresse : vif, expressif et généreux en sensations, il offre un couple disponible très tôt qui rend chaque trajet ludique. Facile à prendre en main, légère et maniable, la MT-07 met immédiatement en confiance. Le châssis privilégie l'agilité et la vivacité plutôt que la rigueur absolue. Les suspensions, sans être sportives, assurent un confort correct et une tenue de route saine à rythme normal. Sur la version Y-AMT (option à 500 € et 3 kg de plus), l'absence d'IMU rend le système un poil moins intuitif que celui de la MT-09. On se rattrape en l'utilisant en mode "Manuel", avec les gâchettes, mais, dans ces conditions, le bien-fondé de l'automatisme interroge.



■ POUR

- x Prise en main
- x *Twin* sympa
- x Option Y-AMT

■ CONTRE

- x Modes automatiques parfois largués
- x Selle un peu ferme
- x Quelques détails de finition

DISPO
A2

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **4,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **320 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
805 MM

■ ESSAI MM N° 419

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 689 cm³ (80 x 68,6) **PUISSANCE** 73,4 ch à 8 750 tr/min **COUPLE** 68 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 2 disques, Ø 298 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 183 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 285/408 €* Nantes: 245/343 €*

YAMAHA MT-09 Y-AMT

À PARTIR DE 11 499 €

La MT-09 adopte le système automatique Y-AMT. Deux actuateurs commandent l'embrayage et le passage des rapports, visibles par une excroissance au-dessus du carter d'embrayage. Au guidon, un bouton AT/MT permet de choisir le mode de fonctionnement, tandis que deux palettes assurent les changements de vitesse en séquentiel. Ici, pas de levier d'embrayage, ni de sélecteur au pied. L'Y-AMT propose deux modes automatiques, D et D+, et autorise à tout moment une intervention du pilote. Les passages de rapports sont ultra-rapides. À l'usage, le système séduit par sa douceur et son efficacité, en parfaite adéquation avec le caractère du 3-cylindres. Pour le reste, la MT-09 reste fidèle à son ADN joueur. Une version à boîte classique figure toujours au catalogue, à 10 999 €, et 10 699 € pour la déclinaison A2.



■ POUR

- x Moteur unique
- x Transmission AMT réussie
- x Elle sait tout faire!

■ CONTRE

- x Quelques rétrogradages brutaux
- x Amortisseur perfectible

■ MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **5,49 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **255 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
825 MM

■ ESSAI MM N°S 407 ET 410 (SANS Y-AMT), 413 ET 414 (AVEC Y-AMT)

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (78 x 62,1 mm) **PUISSANCE MAXI** 119 ch à 10 000 tr/min **COUPLE MAXI** 93 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 298 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 196 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 325/470 €* Nantes: 272/382 €*

SPORTIVES

SPORTIVES

Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards.

Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.



 mutuelle des
motards
LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUR

APRILIA RS 457	p.57	HONDA CBR650R / E-CLUTCH	p.61
BIMOTA KB4	p.57	KAWASAKI ZX-4RR	p.61
BIMOTA TESI H2	p.57	KAWASAKI NINJA 7 HYBRID	p.61
BMW S 1000 RR	p.58	KTM 990 RC R	p.62
BMW M 1000 RR	p.58	QJMOTOR SRK 800 RR	p.63
CFMOTO 450SR TC	p.58	SUZUKI GSX-8R	p.63
DUCATI PANIGALE V2 S	p.59	TRIUMPH DAYTONA 660	p.63
DUCATI PANIGALE V4 S	p.59	YAMAHA R9	p.64
HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP	p.60	YAMAHA R7	p.65
HONDA CBR600RR	p.60	ZONTES 703 RR	p.65

APRILIA RS 457

À PARTIR DE 7 250 €

Avec son moteur vif et son châssis précis, l'Aprilia RS 457 coche beaucoup de cases. Facile à prendre en main, elle permet aux débutants de goûter au pilotage sportif sans être intimidés. Son gabarit compact, sa selle basse et son électronique bien calibrée rassurent. Les plus aguerris apprécieront sa rigueur en courbe et son tempérament joueur. Le *twin* monte avec entrain jusqu'à 11000 tr/min.

A2



■ POUR

- x Moteur plein
- x Agilité
- x Rapport poids/puissance

■ CONTRE

- x Suspensions souples pour la piste
- x Vibrations à haut régime
- x Pas de *shifter* de série

■ ESSAI MM N° 411, 415

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 457 cm³ (69 x 61,1 mm) **PUISSANCE** 47,6 ch à 9400 tr/min **COUPLE** 43,5 N.m à 6700 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 175 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 800 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris: 254/353 €* Nantes: 224/309 €*

BIMOTA KB4

À PARTIR DE 36 164 €

Plus classique que la Tesi, la KB4 adopte une fourche inversée. Elle ne vise pas le chrono, mais l'émotion: artisanat, exclusivité, petite série; une approche qui renvoie à la mythique KB1 de 1978. Son 4-pattes est celui des anciennes Z1000: ça vibre, ça grogne et ça s'exprime à tous les régimes, malgré ses 142 ch qui paraissent modestes aujourd'hui. Elle ne cherche pas à défier les hypersport, elle revendique son statut de machine d'esthète.



■ POUR

- x Ambiance au guidon
- x Moteur de caractère
- x Finition et ligne

■ CONTRE

- x Tenue de route dans la moyenne
- x Ergonomie pour les grands
- x Tarif

■ ESSAI MM N° 424

MOTEUR 4-cylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1043 cm³ (77 x 56 mm) **PUISSANCE** 142 ch à 10000 tr/min **COUPLE** 111 N.m à 8000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19,5 litres **POIDS** 189 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm **ASSURANCE (source Mutuelle des Motards)** Paris: 597/1365 €* Nantes: 439/828 €*

BIMOTA TESI H2

À PARTIR DE 64 000 €

Pour la Tesi H2, Bimota annonce 231 ch! Une déferlante d'énergie tout simplement inexploitable sur route ouverte. L'accélération est si brutale que la perception de l'espace se brouille. À cela s'ajoute le concept Tesi, qui différencie les fonctions de direction et d'amortissement pour un résultat digne d'un scalpel: une fois apprivoisée, elle taille des trajectoires parfaites. Reste son prix...



■ POUR

- x Moto d'exception
- x Technologie
- x Finition

■ CONTRE

- x Ergonomie
- x N'aime pas rouler doucement
- x Tarif élitiste

■ ESSAI MM N° 424

MOTEUR 4-cylindres en ligne, compressé, à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 998 cm³ (76 x 55 mm) **PUISSANCE** 231 ch à 11500 tr/min **COUPLE** 141,7 N.m à 11000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 **RÉSERVOIR** 22 litres **POIDS** 207 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 840 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** "Prestige" Paris: 732/2624 €* Nantes: 518/1711 €*

BMW S 1000 RR

À PARTIR DE 21 500 €

Avec la S 1000 RR, tout est porté à un niveau supérieur : tenue de route chirurgicale, accélérations explosives, freinage impérial. Les ailerons, encore plus efficaces en 2025, renforcent un appui déjà bluffant. Si son 4-cylindres se montre dévastateur à la demande, il sait aussi rester étonnamment docile. Stable, neutre et parfaitement suspendue, la S 1000 RR demeure étonnamment facile à dompter.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur explosif	x Quelques vibrations
x Précision	x Sang froid sur la route
x Sécurité active/passive	x Prix des options

■ ESSAI MM N° 415

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 999 cm³ (80 x 49,7 mm) **PUISSANCE** 210 ch à 13750 tr/min **COUPLE** 113 N.m à 11000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 16,5 litres **POIDS** 198 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 832 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris : 730/1588 €* Nantes : 530/1026 €*

BMW M 1000 RR

À PARTIR DE 37 000 €

La M 1000 RR est une arme de piste sans concession : 194 kg, 218 ch et 314 km/h annoncés. Le dernier millésime progresse encore avec 6 ch de plus, un cadre revu, un taux de compression en hausse et des ailerons générant 7 kg d'appui supplémentaires. Le tarif grimpe fortement, surtout avec le pack "M Compétition" en carbone. Hyper affûtée, elle exige un solide physique et un vrai bagage de pilote.



■ POUR	■ CONTRE
x Allonge et puissance moteur	x Vibrations moteur
x Châssis et suspensions	x Moto exclusive
x Assistanes de pointe efficaces	x Prix extrême

■ ESSAI MM N° 401

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 999 cm³ (80 x 49,7 mm) **PUISSANCE** 218 ch à 14500 tr/min **COUPLE** 113 N.m à 11000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 16,5 litres **POIDS** 194 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 865 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris : 730/1641 €* Nantes : 530/1055 €*

CFMOTO 450SR TC

À PARTIR DE 6 499 €

Le tarif constitue l'argument numéro un de la CFMoto 450SR. Elle adopte une ergonomie équilibrée, sportive sans excès. Son bicylindre A2 de 47 ch, expressif dès 4000 tr/min, relance avec entrain et grimpe dans les tours jusqu'à dépasser 190 km/h compteur sur circuit. Vive, maniable et accessible, elle excelle sur les routes sinueuses, tout en profitant d'un contrôle de traction pour sécuriser l'adhérence.

A2



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur novateur et performant	x Amortissement trop souple
x Ligne et finition flatteuses	x Gabarit pour les grands "formats"
x Plaisir au guidon	

■ ESSAI MM N° 397

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 449,5 cm³ (72 x 55,2 mm) **PUISSANCE** 47 ch à 10000 tr/min **COUPLE** 39,3 N.m à 7750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14,5 litres **POIDS** 179 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris : 254/353 €* Nantes : 224/309 €*

DUCATI PANIGALE V2 S

À PARTIR DE 19 190 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec la Panigale V2 S, Ducati rompt avec la logique du toujours plus. Exit le moteur Superquadro et la distribution desmodromique : place à un nouveau bicylindre V2 à chaîne HyVo – moins “noble” – ramené à 890 cm³ et 120 ch. Une perte de puissance largement compensée par une cure d’amaigrissement de 17 kg et une ergonomie nettement moins extrême. Sur piste, la V2 S séduit par son équilibre remarquable et sa facilité ; sa puissance suffisant largement à hausser le rythme sans jamais se mettre en difficulté. Le châssis inspire confiance, le freinage Brembo M50 répond présent, et les suspensions Öhlins de la version S offrent des réglages précis. Moins intimidante qu’avant, la Panigale V2 S reste une vraie Ducati : exigeante, mais diablement efficace et, surtout, cohérente dans son approche moderne de la sportive.

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,3 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **280 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
837 MM

■ ESSAI MM N° 418

MOTEUR bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (96 x 61,5 mm) **PUISSANCE** 120 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 93,3 N.m à 8 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV-AR** 120/70/17 – 190/50/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 176 kg à vide

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 500/955 €* Nantes: 382/660 €*



■ POUR

- x Moteur performant
- x Assistanes fines
- x Ergonomie route/circuit réussie

■ CONTRE

- x Mécanique moins “noble”
- x 120 ch, limite sur grands circuits
- x Tarif

DUCATI PANIGALE V4 S

À PARTIR DE 35 190 €

La Panigale V4 S repousse encore le curseur de la sportive d’exception. Son V4 Desmosedici Stradale demeure une référence absolue, à la fois rageur, précis et incroyablement expressif. Sur piste, les sensations frôlent l’extrême : stabilité impériale, accélérations fulgurantes et rigueur chirurgicale à chaque phase de pilotage. Ce nouveau millésime progresse sur tous les fronts : aérodynamique revue (carénages, ailerons, bulle), ergonomie affinée avec une selle plus accueillante, un guidon rehaussé et des repose-pieds repositionnés. La partie-cycle abandonne le monobras au profit d’un bras oscillant double, plus long et plus léger, au bénéfice de la motricité. Les suspensions électroniques Öhlins Smart EC3.0 et les nouveaux freins Brembo Hypure élèvent encore le niveau. Une pure diva à l’efficacité redoutable.

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,5 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **260 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
850 MM

■ ESSAI MM N° 414

MOTEUR 4-cylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1103 cm³ (81 x 53,5 mm) **PUISSANCE** 216 ch à 13 500 tr/min **COUPLE** 120,9 N.m à 11 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 330 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/60/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 191 kg à vide

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 730/1752 €* Nantes: 530/1115 €*



■ POUR

- x Performances exceptionnelles
- x Noblesse mécanique
- x Électronique à la pointe

■ CONTRE

- x Prix de dingue
- x Entretien haut de gamme
- x Gros niveau pour l’exploiter

HONDA CBR1000RR FIREBLADE SP

À PARTIR DE 26 749 €

Dans sa livrée Grand Prix Red, la CBR1000RR-R Fireblade SP est sublime. Notez la finesse de la poupe, les larges échancrures des carénages latéraux, les ouïes de requin sur l'avant du réservoir. En selle, la connexion entre la poignée de gaz et la roue arrière impressionne par sa finesse. Aucune brutalité, la montée en charge est progressive et parfaitement maîtrisée. Le nouveau dispositif de papillons dédoublés fait merveille; jusqu'à 5 000 tr/min, le moteur se montre policé, puis, une fois les quatre papillons synchronisés, la poussée devient nettement plus musclée. Passé 7 000 tr/min, la Fireblade arrache littéralement l'horizon. Les suspensions Öhlins semi-actives procurent un toucher de piste remarquable. L'électronique est finement calibrée et les Brembo Stylema assurent un contrôle total.



■ **POUR**
 x Finition
 x Électronique
 x Performances

■ **CONTRE**
 x Ergonomie pour les grands
 x Bruyante

■ MESURES

CONSUMMATION
 MOYENNE **6,6 L/100 KM**
 / AUTONOMIE **250 KM** /
 HAUTEUR DE SELLE
830 MM

■ ESSAI MM N° 409

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 997 cm³ (81 x 48,5 mm) **PUISSANCE** 217,5 ch à 14 000 tr/min **COUPLE** 113 N.m à 12 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 330 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/55/17 **RÉSERVOIR** 16,5 litres **POIDS** 201 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 730/1658 €* Nantes: 530/1065 €***

HONDA CBR600RR

À PARTIR DE 11 699 €

Le design de la CBR600RR fait mouche, notamment grâce à son échappement sous la selle qui en jette un max. La sonorité est une vraie réussite: grave à bas régime, elle s'éclaircit progressivement avant de libérer un hurlement rageur dans les tours. Le 4-cylindres de 121 ch se montre sage sous 4 500 tr/min, puis change de registre passé 6 000 tr/min, pour s'emballer franchement entre 8 000 et 14 250 tr/min dans une montée en régime grisante. L'électronique est bien calibrée, et son shifter se montre efficace. La position de conduite est radicale sans devenir pénible, l'ergonomie est parfaite, et le train avant affiche une précision chirurgicale, à condition de rester propre et appliqué. Quant aux petites ailettes intégrées aux flancs, elles inscrivent la CBR dans l'ère des sportives modernes.



■ **POUR**
 x Performances
 x Châssis précis
 x Tarif placé

■ **CONTRE**
 x Moteur un peu creux
 x Ergonomie pour les grands

■ MESURES

CONSUMMATION
 MOYENNE **5,5 L/100 KM**
 / AUTONOMIE **330 KM** /
 HAUTEUR DE SELLE
820 MM

■ ESSAI MM N°S 408, 415

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 599 cm³ (67 x 42,5 mm) **PUISSANCE** 121 ch à 14 250 tr/min **COUPLE** 63 N.m à 11 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 193 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 713/1342 €* Nantes: 519/892 €***

HONDA CBR650R E-CLUTCH

À PARTIR DE 9 949 €

Avec son système *E-Clutch* inédit, la CBR650R franchit un cap vers la boîte automatisée. Les passages de rapports se font sans toucher à l'embrayage, tout en conservant une conduite classique à l'accélération et au freinage. Le levier reste utilisable pour désactiver le système. Ce n'est pas une DCT, mais une véritable aide à la conduite, désormais livrée de série. Seul bémol, l'excroissance du carter droit peut gêner à l'arrêt. Pour le reste, la CBR650R demeure accessible, bien finie et correctement équipée.

DISPO
A2



■ POUR

- x Finition top
- x Facilité de prise en main
- x *E-Clutch* efficace

■ CONTRE

- x Pas si sportive
- x Pas de mode *full auto*

■ ESSAI MM N^{OS} 408, 411, 414

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 649 cm³ (67 x 46 mm)
PUISSANCE 95,1 ch à 12 000 tr/min
COUPLE 63 N.m à 9 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 15,4 litres **POIDS** 208 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 285/405 €*
Nantes: 245/341 €*

KAWASAKI ZX-4RR

À PARTIR DE 9 699 €

La ZX-4RR et son 4-cylindres *screamer* ressuscitent l'esprit des moteurs de course. Une mécanique hystérique, capable de grimper à des régimes stratosphériques dans une sonorité stridente. Délivrant 77 ch, il s'exprime vraiment au-delà de 12 500 tr/min et s'emballa jusqu'à 15 000 tr/min. Facile à prendre en main, légère (189 kg), la ZX-4RR est vive, réactive et redoutable aux changements d'angle rapides.



■ POUR

- x Moteur *fun*
- x Châssis sain
- x Look et finition

■ CONTRE

- x Habitabilité mesurée
- x Consommation sur autoroute

■ ESSAI MM N^{OS} 403, 415

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 399 cm³ (57 x 39,1 mm)
PUISSANCE 77 ch à 14 500 tr/min
COUPLE 39 N.m à 13 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 189 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 800 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 587/797 €*
Nantes: 439/584 €*

KAWASAKI NINJA 7 HYBRID

À PARTIR DE 7 999 €



Première vraie moto hybride: le concept intrigue, et son aboutissement laisse perplexe. La boîte robotisée manque de douceur, avec coupures et "clonk" désagréables. En 100 % électrique, l'autonomie se limite à 10 km, et sa vitesse est de 60 km/h en pointe. Plus drôle en mode "Sport-Hybrid", le bouton *E-Boost* associe les 59 ch thermiques aux 12 ch électriques. Son prix chute de 5 160 €, un signe révélateur des ventes...



■ POUR

- x Concept novateur et osé
- x Rouler "tout électrique" en ville
- x Baisse de prix (5 160 €)

■ CONTRE

- x Transmission désagréable
- x Concept non abouti
- x Agrément décevant

■ ESSAI MM N^{OS} 403, 414

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 451 cm³ (70 x 58,6 mm)
PUISSANCE 59 ch à 10 000 tr/min (ÉLECTRIQUE 9,5 ch, 12 ch maxi)
COUPLE 44 N.m à 7 500 tr/min (ÉLECTRIQUE 24 N.m à 2 800 tr/min)
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports robotisée **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 227 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris: 260/373 €*
Nantes: 228/316 €*

KTM 990 RC R

À PARTIR DE 15 949 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Après deux années de turbulences, KTM signe un retour spectaculaire avec la 990 RC R. Une sportive affûtée, mais accessible, qui mise sur un *twin* expressif, une partie-cycle chirurgicale et une électronique de pointe pour séduire sur route comme sur piste.

KTM est bel et bien de retour. La 990 RC R incarne cette renaissance avec une sportive radicale dans l'esprit, mais étonnamment polyvalente dans les faits. La filiation MotoGP est assumée: lignes anguleuses, carénage acéré, ailerons et appendices aérodynamiques. La finition progresse, portée par des ajustages précis et une intégration soignée des composants techniques. Malgré son look extrême, l'ergonomie reste accueillante: guidon large placé haut, repose-pieds réglables et distance selle/commandes bien étudiée permettent d'enchaîner les kilomètres sans souffrance. Sur route, le *twin* LC8c de 130 ch impres-

sionne par sa vigueur dès les mi-régimes. Entre 4 000 et 6 500 tr/min, le couple est omniprésent, avant une montée en régime franche et musclée passé 6 500 tr/min. Le châssis est à la hauteur: incisif, précis et d'une neutralité remarquable. Les suspensions WP Apex, fermes, mais efficaces, assurent un maintien exemplaire, tandis que le freinage Brembo Hypure délivre un mordant et une puissance de tout premier ordre. Sur piste, elle enfonce le clou avec une stabilité, une rigueur et une facilité déconcertantes. Performante et gratifiante, cette nouvelle 990 RC R se place au sommet des sportives accessibles.

■ POUR

- x Moteur performant
- x Électronique de pointe
- x Qualités dynamiques

■ CONTRE

- x Trop de plastique
- x Chaleur du moteur



“ KTM MARQUE LE RETOUR GAGNANT D'UNE SPORTIVE SANS COMPROMIS ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **N.C.** / AUTONOMIE **N.C.** / HAUTEUR DE SELLE **845 MM**

■ ESSAI MM N° 425

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 947 cm³ (90,7 x 65,7 mm) **PUISSANCE** 130 ch à 9 500 tr/min **COUPLE** 103 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 15,7 litres **POIDS** 195 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 713/1498 €* Nantes: 519/976 €*



Ultra-lisible, la dalle de 8,8 pouces offre un graphisme 3D digne des studios Pixar et un nombre de fonctions à donner le tournis. Un GPS intégré permet de naviguer sans sortir le smartphone. La classe!

QJMOTOR SRK 800 RR

À PARTIR DE 9 299 €

La SRK 800 RR est une sportive chinoise dotée d'un 4-cylindres maison. Il délivre 95 ch à 10 000 tr/min. Puissant et coupleux, elle privilégie la route, la partie-cycle se montrant un peu lourde sur piste. Stable et confortable, malgré des vibrations dans les tours et une injection perfectible à bas régime, elle séduit par son style moderne, ses ailerons, ses gros freins et sa dotation de série soignée.

DISPO
A2



■ POUR

- x Moteur performant
- x Équipement de série
- x Tarif

■ CONTRE

- x Vibrations dans les tours
- x Ergonomie pour les grands
- x À-coups d'injection

■ ESSAI MM N^{OS} 410, 411, 426

MOTEUR 4-cylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 778 cm³ (67 x 55,2 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 78 N.m à 8 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 214 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 285/421€* Nantes: 245/350€*

SUZUKI GSX-8R

À PARTIR DE 9 999 €
(PROMO À 8 899 €)

Avec son avant massif aux optiques typiques de Suzuki, sa poupe fine portée par une boucle façon alu et son bras oscillant en aluminium, la GSX-8R affiche une silhouette réussie et une finition sérieuse. Sur piste, le *twin* est vif et coupleux, mais les 83 ch la rappellent vite à l'ordre d'une vocation plus routière. À l'aise sur route, confortable et homogène, elle assume parfaitement son rôle de petite sport-GT.

DISPO
A2



■ POUR

- x Style original
- x Moteur pétillant
- x Comportement sur route

■ CONTRE

- x Manque un peu de watts
- x Shifter dur au rétrogradage
- x ABS "limite" sur circuit

■ ESSAI MM N^{OS} 397, 398, 407, 411

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 776 cm³ (84 x 70 mm) **PUISSANCE** 83 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 78 N.m à 6 800 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 205 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 290/409€* Nantes: 249/344€*

TRIUMPH DAYTONA 660

À PARTIR DE 9 795 €

C'est le retour des sportives accessibles et faciles à vivre. La Daytona 660 coche toutes les cases: agréable, performante, polyvalente et ludique. Plus sage qu'une ex-675 R, elle s'apparente à une Trident 660 carénée, avec un moteur retravaillé, des rapports raccourcis et une transmission allongée. Ses 95 ch s'expriment avec la belle sonorité du 3-pattes et procurent un vrai plaisir de pilotage.

DISPO
A2



■ POUR

- x 3-cylindres sympa
- x Ligne, finition
- x Rien que le nom fait rêver

■ CONTRE

- x Vibrations moteur
- x Shifter en option
- x Tableau de bord un peu désuet

■ ESSAI MM N^{OS} 408, 411

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 660 cm³ (74,5 x 51,1 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 11 250 tr/min **COUPLE** 69 N.m à 8 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 201 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris: 285/414€* Nantes: 245/346€*

YAMAHA R9

À PARTIR DE 13 999 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec la R9, Yamaha propose une sportive radicale, mais accessible, animée par le célèbre 3-cylindres CP3. Position radicale, moteur plein, châssis sérieux: cette nouvelle R ne cherche pas à séduire, mais à performer.

La R9 est une sportive pensée pour attaquer. La position de conduite est sans ambiguïté: bracelets bas, repose-pieds hauts, buste basculé sur l'avant. Sur route, ça se mérite. Sur piste, elle prend tout son sens. Le 3-cylindres de 890 cm³, bien connu, délivre 119 ch et 93 N.m de couple, identique à celui de ses sœurs MT-09 et Tracer 9. Mais pourquoi ne pas l'avoir boosté un peu plus pour augmenter son allonge? Sur circuit, celle-ci reste limitée: on vient vite taper le rupteur, ce qui impose de travailler ses rapports plus fréquemment que sur certaines concurrentes plus pointues dans les tours. Pour autant, la R9 catapulte fort à

la remise des gaz et tracte dès la sortie de virage, avec une sonorité rauque, typique du CP3. La partie-cycle est très sérieuse. Le châssis inspire confiance, la moto se place avec précision et reste stable à haute vitesse. Les suspensions entièrement réglables permettent d'affiner le comportement, et le freinage se montre puissant et rassurant, même quand le rythme s'accélère. La R9 encaisse sans broncher les gros freinages et accepte d'être malmenée. Côté électronique, elle affiche plusieurs modes moteur, des assistances paramétrables, des ailerons aérodynamiques, une connectivité et une application Y-Trac pour analyser les sessions.

■ POUR

- x Caractère moteur
- x Partie-cycle performante
- x Assistances efficaces

■ CONTRE

- x Allonge moteur
- x Détails de finition
- x Pas plus puissante qu'une Tracer 9



“ UN CP3 DANS UN CHÂSSIS PENSÉ POUR L'ATTAQUE, VOICI LA R9! ”

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **N.C.** / AUTONOMIE **N.C.** / HAUTEUR DE SELLE **830 MM**

■ ESSAI MM N° 420

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (78 x 62,1 mm) **PUISSANCE** 119 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 195 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 500/737 €* Nantes: 382/542 €*



Un écran TFT 3D de 5 pouces affiche toutes les informations essentielles et permet d'accéder facilement aux réglages via des tableaux clairs et précis. Différents thèmes d'affichage sont disponibles.

YAMAHA R7

À PARTIR DE 10 499 €

La silhouette de la R7 évoque la R1, avec une finition plus soignée que celle de sa donneuse d'organes, la MT-07. De celle-ci, elle reprend le moteur CP2 et la base du cadre, profondément retravaillé pour gagner en rigidité. Les platines latérales sont désormais soudées, des renforts transversaux ont été ajoutés au cadre en acier et la géométrie a été revue; autant d'évolutions bénéfiques à l'efficacité sur piste. La position de conduite est engagée, sans excès, et s'appuie sur un châssis bien suspendu, sain et parfaitement équilibré. Le bicylindre parallèle exploite pleinement son couple pour assurer des relances franches et accessibles. Cette petite sportive s'avère docile, juste ce qu'il faut pour s'extraire de la ville. Amusante sur route, elle l'est encore plus sur circuit.

DISPO
A2



■ POUR

- x Pure sportive
- x Train avant précis
- x Caractère du twin

■ CONTRE

- x Selle ferme
- x Position contraignante
- x Finition perfectible

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,1 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **290 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
835 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 381, 385, 388

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 689 cm³ (80 x 68,8 mm) **PUISSANCE** 73,4 ch à 8750 tr/min **COUPLE** 68 N.m à 6500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 298 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV-AR** 120/70/17 180/55/17 **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 188 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 285/399€* Nantes: 245/338€*

ZONTES 703 RR

À PARTIR DE 7 599 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La Zontes 703 RR annonce la couleur: ligne tendue, ailerons et attitude agressive. Le ton est donné: ici, on parle de sport. Le 3-cylindres délivre une poussée franche, avec un moteur présent à mi-régime et volontaire quand on ouvre en grand. Le châssis est rigide, précis, stable au freinage et rassurant à l'inscription. Sur l'angle, la moto reste en ligne et accepte qu'on la brusque. En revanche, le confort n'est pas sa priorité: suspensions fermes, ressenti direct, peu de tolérance sur revêtements dégradés. Cette 703 RR a du potentiel, mais elle réclame encore quelques ajustements – freinage perfectible, gestion de l'injection en mode "Sport" – pour être vraiment au top. Bien équipée et cohérente, la 703 RR s'adresse à ceux qui veulent une sportive sans filtre, avec un tarif qui bouscule ses concurrentes directes.

DISPO
A2



■ POUR

- x 3-pattes avec du caractère
- x Style efficace
- x Châssis précis

■ CONTRE

- x À-coups d'injection en mode "Sport"
- x Gestion du frein avant
- x Agrément du shifter

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,4 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **365 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
820 MM

■ ESSAI MM N^O 423

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 699 cm³ (70 x 60,6 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 11500 tr/min **COUPLE** 74,5 N.m à 8500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 200 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 186 kg à vide **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 285/401€* Nantes 245/339€*

ISSUES ROUTIÈRES

Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards.

Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.




mutuelle des motards
 LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUR

BMW R 1300 RS	p.67	MOTO GUZZI V100 MANDELLO S	p.74
BMW R 1300 RT	p.68	KAWASAKI NINJA 1100 SX SE	p.75
BMW F 900 XR	p.70	KAWASAKI H2 SX SE	p.75
BMW S 1000 XR	p.70	MASH GT750	p.75
BMW M 1000 XR	p.70	SUZUKI GSX-S1000GX	p.76
HONDA NX500	p.71	SUZUKI GSX-S1000GT	p.76
HONDA NC750X	p.71	SUZUKI HAYABUSA	p.76
HONDA NT1100 DCT ES	p.71	TRIUMPH TIGER SPORT 800	p.77
HONDA CB1000GT	p.72	TRIUMPH TIGER SPORT 660	p.78
HONDA GOLD WING TOURING DCT AIRBAG	p.74	YAMAHA TRACER 7 / GT	p.78
HONDA GL 1800 GOLD WING DCT	p.74	YAMAHA TRACER 9 / GT / GT+ Y-AMT	p.79

BMW R 1300 RS

À PARTIR DE 17 500 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Sportive sans excès, GT sans lourdeur, la R 1300 RS incarne un équilibre qui se fait rare. Plus puissante RS de l'histoire, elle associe le nouveau *flat-twin* de 1300 cm³ à un châssis affûté pour avaler les kilomètres, vite, fort et longtemps, sans renoncer au plaisir de pilotage.

Depuis la BMW R100 RS de 1976, la marque bavaroise cultive une certaine vision de la sportivo-GT. La nouvelle R1300 RS perpétue cette tradition avec autorité. Fine de l'arrière, massive de l'avant, elle affiche un dynamisme marqué. L'ergonomie est bien pensée avec un guidon large, des appuis naturels, une position engagée sans excès : elle est taillée pour rouler vite et longtemps. Au démarrage, le *flat-twin* s'exprime sans filtre, avec quelques bruits mécaniques, mais le calage à 360° donne le tempo et l'envie de rouler. Sur route, le moteur impressionne par son couple et son allonge, enchaînant les courbes à un rythme élevé

sans jamais forcer. La partie-cycle suit : la fourche de \varnothing 47 mm associée au Paralever retravaillé garantit une stabilité exemplaire. En mode "Dynamic Pro", la RS devient ferme et ultra-précise, au prix d'un confort plus sec. En mode "Road", elle retrouve de la souplesse sans rien céder à la rigueur. Les changements d'angle sont facilités par la largeur du guidon. Le freinage est irréprochable, secondé par un ABS Integral Pro parfaitement calibré. Ultra-complète, l'électronique sécurise. Restent un tarif élevé et un duo peu accueillant. Mais pour qui cherche le meilleur compromis sport/voyage, la R1300 RS place la barre très haut.



■ POUR

- x Ligne dynamique
- x Esprit sportivo-GT
- x Performances globales

■ CONTRE

- x Pousse à rouler vite
- x Duo
- x Tarif avec options

“ LA R1300RS EST UNE NOUVELLE ITÉRATION DES SPORTIVO-GT CHÈRES À BMW ”

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,8 L/100 KM** / AUTONOMIE **350 KM** / HAUTEUR DE SELLE **790 MM**

■ ESSAI MM N° 424

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air et eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1300 cm³ (106,5 x 73 mm) **PUISSANCE** 145 ch à 7750 tr/min **COUPLE** 149 N.m à 6500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, \varnothing 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, \varnothing 285 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 190/55/17 **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 245 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 394/596 €* Nantes: 315/456 €*



Vue et revue sur moult modèles de BMW, la dalle TFT est riche d'informations et offre une lisibilité exemplaire. La navigation se fait toujours via la molette placée au commodo gauche.

BMW R1300RT

À PARTIR DE 24 500 €



Le vaisseau amiral du grand tourisme réinventé, telle était la mission de BMW pour la nouvelle R1300RT. Plus compacte, plus dynamique, toujours aussi technologique, elle vise l'excellence, sans aucune concurrence directe.

Depuis des décennies, la BMW RT incarne l'idée même de la moto de voyage : protectrice, stable, efficace et infatigable. Avec la R1300RT, BMW ne se contente pas d'une évolution, il s'agit d'une refonte complète, guidée par une ambition claire : conserver le confort absolu tout en injectant davantage de dynamisme. Visuellement, la R1300RT surprend. Plus compacte et moins massive qu'auparavant, elle affiche des lignes tendues, presque sportives. Le carénage s'affine, l'arrière s'allège, et l'ensemble paraît plus ramassé. Une RT plus agressive, sans renier son statut de grande routière. Au guidon, la position reste typique à BMW : naturelle, droite, parfaitement étudiée pour enchaîner les kilomètres. La protection est remarquable, avec une bulle électrique efficace et des déflecteurs bien pensés. L'ergonomie générale tutoie la perfection, renforcée par un écran TFT très lisible et une profusion d'aides électroniques. Le *flat-twin* de 1300 cm³ marque un véritable tournant. Plus compact, plus léger, il délivre un couple omniprésent et une allonge impressionnante. Dès les bas régimes, la poussée est franche, continue, presque impériale. Sur route, la R1300RT enchaîne les dépassements sans effort et avale les kilomètres à un rythme soutenu, dans une sérénité absolue. La partie-cycle progresse elle aussi nettement. Le Telelever et le Paralever retravaillés offrent une stabilité exemplaire, même à haute vitesse, tout en apportant plus de précision en courbe. En mode "Dynamic", la RT devient étonnamment incisive pour une moto de ce gabarit, sans jamais perdre sa rigueur. Le freinage est irréprochable, puissant et parfaitement dosable, soutenu par un ABS intégral très bien calibré. L'électronique, omniprésente mais discrète, sécurise la conduite sans jamais la brider. Seule la version équipée avec la boîte ASA peut être sujette à critique : son fonctionnement manque de douceur et n'est pas aussi évident que celui des boîtes automatiques Honda DCT. Évidemment, l'excellence que la RT propose a un prix ; équipée comme il se doit, elle dépasse allègrement les 30 000 €. Ce qui n'est pas rien... Mais, aujourd'hui, sur le marché des motos, la R1300RT a peu de concurrentes, et aucune positionnée exactement sur le même segment, depuis que les Kawasaki GTR 1400, Yamaha FJR 1300

et autres Honda Pan European ont disparu des catalogues. Avec sa capacité à associer confort de haut niveau, performances moteur, rigueur du châssis et sophistication technologique, elle tue littéralement le *game* : la reine des GT est seule, unique et parfaitement réalisée.

“
LA R1300RT NE
RÉVOLUTIONNE PAS
LA GT : ELLE LA
PERFECTIONNE
”

MESURES

CONSOMMATION MOYENNE
5,6 L/100 KM / AUTONOMIE 430 KM /
HAUTEUR DE SELLE **820-840 MM**

ESSAI MM N^{OS} 421, 423

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air et eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1300 cm³ (106,5 x 73 mm) **PUISSANCE** 145 ch à 7750 tr/min **COUPLE** 149 N.m à 6500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 285 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 190/55/17 **RÉSERVOIR** 24 litres **POIDS** 281 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 327/565 €* Nantes: 271/432 €***



Toujours plus grand (10,25 pouces), toujours plus large ! Rien à dire sur le plan de la lisibilité, même si l'ergonomie de certaines commandes a gagné en complexité par rapport à la génération précédente.



Le pilote et le passager sont particulièrement bien traités, avec les selles chauffantes, mais aussi le dossier ainsi que les poignées. La classe !



- **POUR**
 - x Confort et protection
 - x Équipement et technologie
 - x Moteur et châssis
- **CONTRE**
 - x Tarif avec les options
 - x Béquille centrale en option
 - x Boîte ASA perfectible

BMW F 900 XR

À PARTIR DE 10 500 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La F 900 XR joue la carte sportive avec un style affirmé et un train avant incisif, soutenu par une partie-cycle rigoureuse, malgré une selle trop dure. En revanche, le *twin* manque de personnalité et d'allonge. Le système ESA (option), cantonné à l'amortisseur, brouille le ressenti à l'attaque. Elle conserve toutefois un comportement sain, un freinage convaincant, une bonne protection et un tarif d'accès séduisant.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Précision du train avant	x Selle dure
x Protection étonnante	x Moteur un peu fade
x Rapport prix/équipement	x Sélection rugueuse

■ ESSAI MM N° 422

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 895 cm³ (86 x 77 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 15,5 litres **POIDS** 216 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 820 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 294/429 €* Nantes: 252/356 €*

BMW S 1000 XR

À PARTIR DE 20 800 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec ses 170 ch, la S 1000 XR est une moto explosive. Son 4-cylindres, souple à bas régime, se déchaîne passé 6 000 tr/min et allonge les bras avec une efficacité redoutable. Moteur sportif, *shifter* rapide: la XR réduit le temps et les distances. En dépit d'une protection limitée, elle reste "fréquentable", grâce à ses suspensions fermes, mais bien amorties. Elle séduit par son tempérament et le plaisir brut qu'elle procure.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur explosif	x Chère une fois équipée
x Tenue de route	x Pousse-au-crime
x Esprit <i>fun</i> pour une routière	x Quelques vibrations

■ ESSAI MM N° 422

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al x cse) 999 cm³ (80 x 49,7 mm) **PUISSANCE** 170 ch à 11 000 tr/min **COUPLE** 114 N.m à 9 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 227 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 850 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 318/577 €* Nantes: 267/439 €*

BMW M 1000 XR

À PARTIR DE 27 600 €

201 ch pour une routière: déraisonnable ou jubilatoire? La M 1000 XR tape dans la démesure: 0-200 km/h en 7,4 s et plus de 275 km/h. Radicale, précise, au confort acceptable, son *credo* est d'avaler du kilomètre à très haute vitesse. Ou, entre deux vibreurs, se balader et faire du tourisme. En option, le pack M à 5 240 € ajoute du carbone à profusion – y compris sur les roues – et des pièces usinées.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur fabuleux	x Protection
x Tenue de route impériale	x Tarif salé
x Freinage magique	

■ ESSAI MM N° 407

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al x cse) 999 cm³ (80 x 49,7 mm) **PUISSANCE** 201 ch à 12 750 tr/min **COUPLE** 113 N.m à 11 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 223 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 850 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 325/620 €* Nantes: 272/463 €*

HONDA NX500

À PARTIR DE 7 999 €

La NX500 – anciennement CB500X – conserve une efficacité tout en adoptant une silhouette plus flatteuse. Son *twin* calé à 180° offre une puissance compatible avec le permis A2. Sage mais rassurante, elle dispose d'un contrôle de traction déconnectable. La protection reste correcte sans briller. Pas de frisson ni de frime, mais une cohérence et une facilité qui font mouche, quel que soit le niveau du pilote.

A2



■ POUR

- x Machine hyper facile
- x Économie à l'usage
- x Position de conduite

■ CONTRE

- x Pare-brise fin et non réglable
- x Selle pas assez épaisse pour les longs parcours

■ ESSAI MM N° 412

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 471 cm³ (67 x 66,8 mm) **PUISSANCE** 47 ch à 8 600 tr/min **COUPLE** 43 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 17,5 litres **POIDS** 196 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 830 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris : 254/353 €* Nantes : 224/309 €*

HONDA NC750X

À PARTIR DE 8 999 €

La NC750X évolue sans renier son ADN. Le style se simplifie, les flancs s'allègent, avec l'emploi du Durabio biosourcé. Phare à leds, bulle revue et écran TFT de 5 pouces modernisent l'ensemble. Le coffre de 23 litres reste un atout unique. Le *twin* vertical est reconduit – seule la version DCT est proposée en France –, et le double disque avant renforce un comportement dynamique convaincant, en ville comme sur route.

DISPO
A2



■ POUR

- x Boîte DCT
- x Double disque
- x Tenue de route

■ CONTRE

- x Bouchon de réservoir sous la selle
- x Moteur lisse

■ ESSAI MM N° 471

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, simple ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 745 cm³ (77 x 80 mm) **PUISSANCE** 58,6 ch à 6 750 tr/min **COUPLE** 69 N.m à 4 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** DCT à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14,1 litres **POIDS** 226 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 802 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris : 249/353 €* Nantes : 221/308 €*

HONDA NT1100 DCT ES

À PARTIR DE 16 799 €

L'apport des suspensions électroniques (ES) sur le modèle à boîte automatique (DCT) a clairement bonifié la NT1100. Avec l'ajout d'une centrale IMU, elle profite d'un ABS sur l'angle, d'un contrôle de traction affiné et d'un anti-*wheeling*. Homogène et bien protégée, elle est efficace, pragmatique et suffisamment performante : une vraie GT polyvalente ! En boîte manuelle (sans ES), elle s'affiche à 14 799 €.



■ POUR

- x Confort
- x Ensemble moteur/boîte DCT
- x Efficacité des suspensions électroniques

■ CONTRE

- x Selle non réglable en hauteur
- x Instrumentation compliquée

■ ESSAI MM N°S 381, 383

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1084 cm³ (95 x 81,5 mm) **PUISSANCE** 102 ch à 7 500 tr/min **COUPLE** 104 N.m à 6 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20,4 litres **POIDS** 249 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 820 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Paris : 305/455 €* Nantes : 256/369 €*

HONDA CB1000GT

À PARTIR DE 13 999 €



La CB1000GT est une routière affûtée, motorisée par le 4-cylindres issu de la Hornet. Elle revendique plus de sport que de grand tourisme. Une sorte de tremplin pour quitter le monde des roadsters avant d'aller vers celui des vraies GT, comme la NT1100.

Le cahier des charges de la CB1000GT est clair : proposer une routière rapide, polyvalente, confortable juste ce qu'il faut et, surtout, animée par un moteur qui donne envie d'attaquer. Le bloc est issu de la CB1000R, lui-même dérivé de la Fireblade d'ancienne génération, le 4-cylindres a été retravaillé pour un usage routier, privilégiant la disponibilité à la brutalité. Il se montre plein dès les mi-régimes, sans creux marqué, avec une allonge suffisante pour maintenir un rythme élevé sur voie rapide ou sur route sinueuse. Il ne cherche pas à impressionner par un caractère explosif : sa force réside dans sa constance et sa facilité d'exploitation. La boîte de vitesses est précise, bien étagée, et le *shifter* bidirectionnel fonctionne proprement, sans à-coups, même à rythme modéré. La partie-cycle joue la carte de la rigueur. Le châssis rigide et sain inspire confiance, la moto reste stable en toutes circonstances, même quand le rythme augmente franchement. La CB1000GT aborde les grandes courbes comme les changements d'angle rapides avec aisance et sérénité. La fourche inversée et l'amortisseur arrière filtrent correctement, sans jamais tomber dans le moelleux excessif. Les suspensions filtrent avec brio les irrégularités, tout en transmettant suffisamment d'informations pour conserver un bon *feeling* de la route. Sur chaussées dégradées, l'amortissement peut paraître ferme, mais sans jamais devenir pénalisant. Le freinage est lui aussi à la hauteur : puissant, endurant, facile à doser, il participe largement au sentiment de maîtrise générale. La protection aérodynamique est correcte : la bulle protège efficacement le buste, même si les plus grands gabarits pourront ressentir quelques turbulences à vitesse soutenue. Le guidon large facilite le contrôle, les repose-pieds sont bien placés et la selle se montre confortable pour envisager de longues étapes. L'équipement est quant à lui complet : écran TFT lisible, aides électroniques bien calibrées, régulateur de vitesse... rien ne manque à l'appel. Si elle n'a pas le tempérament d'une hypersport, ni le confort d'une GT pure et dure, elle se situe pile entre les deux. Bref, c'est une moto efficace, rationnelle, plaisante à rouler vite, qui ne

cherche jamais à en faire trop : une Honda dans le sens le plus classique du terme, sérieuse, parfaitement mise au point, et redoutablement cohérente. La CB1000GT convainc ainsi par son homogénéité tout en penchant davantage vers le versant sportif de la Hornet que vers le côté GT de la NT1100.

“
DÉRIVÉE DE LA CB1000
HORNET, CETTE GT SE
COMPORTE COMME
UNE SPORTIVE
ACCUEILLANTE
”

MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6 L/100 KM / AUTONOMIE 350 KM / HAUTEUR DE SELLE 825 MM

ESSAI MM N° 426

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1000 cm³ (76 x 55,1 mm) **PUISSANCE MAXI** 150 ch à 11000 tr/min **COUPLE MAXI** 102 N.m à 8750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 21 litres **POIDS** 229 kg tous pleins faits

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 318/459 €* Nantes: 267/375 €*



Cet écran de 5 pouces centralise l'ensemble des informations utiles, même si certaines manquent un peu de lisibilité. Trois modes d'affichage sont disponibles, avec la connexion Bluetooth via RoadSync pour la navigation.



De série, les deux valises totalisent 65 litres de chargement : 28 litres à droite et 37 à gauche. Cette dernière peut ainsi loger un casque. Les sacoches internes souples sur mesure sont aussi fournies d'origine.



■ **POUR**

- x Rapport prix/équipement
- x Qualités dynamiques
- x Confort et ergonomie

■ **CONTRE**

- x Moteur un peu creux à bas régime
- x Style quelconque
- x Détails de finition

HONDA GOLD WING TOURING DCT AIRBAG À PARTIR DE 37 999 €

Revue en 2018, la Gold Wing Touring a redéfini le concept de GT de luxe: moins limousine à l'américaine, plus rigoureuse et dynamique, elle embrasse une philosophie résolument européenne. Toujours ultra-luxueuse, elle profite de la boîte DCT à sept rapports, parfaitement accordée à son 6-cylindres onctueux. Nonobstant son gabarit, sa partie-cycle exemplaire lui confère une facilité de conduite bluffante.



■ POUR	■ CONTRE
x Confort	x Consommation
x Flat-six	x Garde au sol limitée
x Boîte DCT	x Tarif

■ ESSAI MM N^{OS} 376, 386, 423

MOTEUR 6-cylindres à plat à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1833 cm³ (73 x 73 mm) **PUISSANCE** 126 ch à 5 500 tr/min **COUPLE** 170 N.m à 4 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** DCT à 7 rapports avec marche arrière **RÉSERVOIR** 21,1 litres **POIDS** 367 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 745 mm **ASSURANCE** (source Mutuelle des Motards) Paris: 314/696 €* Nantes: 263/502 €*

HONDA GL 1800 GOLD WING DCT À PARTIR DE 28 499 €

La GL 1800 Gold Wing DCT est la déclinaison *bagger* du modèle mythique. Son 6-cylindres à plat opère avec une douceur presque irréaliste, tandis que la boîte DCT surclasse toutes les nouvelles boîtes auto par sa douceur et sa réactivité. Sur la route, elle excelle avec une stabilité exemplaire et un couple généreux. Un choix de premier plan pour qui veut avaler les kilomètres sans compromis et avec style.



■ POUR	■ CONTRE
x Douceur	x Prix
x Polyvalence	x Consommation
x DCT onctueux	x Garde au sol

■ ESSAI MM N^O 414

MOTEUR 6-cylindres à plat à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1833 cm³ (73 x 73 mm) **PUISSANCE** 126 ch à 5 500 tr/min **COUPLE** 170 N.m à 4 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** DCT à 7 rapports avec marche arrière **RÉSERVOIR** 21,1 litres **POIDS** 367 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 745 mm **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 314/684 €* Nantes: 263/495 €*

MOTO GUZZI V100 MANDELLO S À PARTIR DE 19 050 €

La V100 Mandello S modernise le *twin* longitudinal avec un refroidissement liquide et une électronique de haut niveau, sans renier l'héritage Guzzi. Suspensions Öhlins semi-actives, déflecteurs aérodynamiques et ergonomie soignée assurent confort et rigueur. Souple à bas régime, le V2 délivre un couple généreux, désormais épaulé par les aides PFF pour une sécurité active de pointe. Le modèle standard est à 15 750 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Plaisir de conduite	x Protection insuffisante
x Finition	x Shifter avec des à-coups
x Caractère moteur	

■ ESSAI MM N^{OS} 392, 398, 406

MOTEUR bicylindre longitudinal à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 1042 cm³ (96 x 72 mm) **PUISSANCE** 115 ch à 8 700 tr/min **COUPLE** 105 N.m à 6 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 17,5 litres **POIDS** 233 kg à vide **HAUTEUR DE SELLE** 815 mm **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 285/411 €* Nantes: 245/344 €*

KAWASAKI NINJA 1100SX SE

À PARTIR DE 17 249 €

La Ninja 1100SX SE progresse là où ça compte. Le 4-cylindres gagne en disponibilité et permet désormais d'enrouler très bas dans les tours. La position reste sportive mais vivable, et le train avant, précis et léger, fait merveille lorsque le tempo s'accélère. Stable, efficace, bien protégée, c'est une machine de choix pour les amateurs de sport-GT. Le modèle de base, sans suspensions électroniques, est au prix de 15 499 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Caractère moteur	x Plus de tension par excentrique
x Partie-cycle	x Poignées chauffantes timides
x Suspensions électroniques	

■ ESSAI MM N° 412

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1099 cm³ (77 x 59 mm)
PUISSANCE 136 ch à 9000 tr/min
COUPLE 113 N.m à 7600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 234 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 835 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 318/479 €* Nantes: 267/386 €*

KAWASAKI H2 SX SE

À PARTIR DE 28 999 €

La Ninja H2 SX SE revendique un tourisme supersonique. Pensée pour le duo et équipée de suspensions pilotées, elle marie confort et performances hors norme. Passé 6000 tr/min, le compresseur entre en scène et transforme chaque accélération en uppercut mécanique. Le 4-cylindres suralimenté débite 210 ch et un couple massif, heureusement canalisés par une électronique très aboutie. La H2 SX, sans SE, est à 25 799 €.



■ POUR	■ CONTRE
x Compresseur	x Tarif élevé
x Puissance	x Poids conséquent
x Sonorité	

■ ESSAI MM N°s 345, 359, 393

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide avec compresseur, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 998 cm³ (76 x 55 mm) **PUISSANCE** 200 ch (210 avec Ram-Air) à 11000 tr/min **COUPLE** 137,3 N.m à 9500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 267 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 835 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 717/1194 €* Nantes: 522/812 €*

MASH GT750

À PARTIR DE 11 999 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

L'arrivée sur le marché une "petite" GT super bien équipée est une bonne chose, encore faut-il que ses arguments soient crédibles. Dans le cas de la Mash GT750, le bilan est contrasté. Sa tenue de route perfectible et son moteur parfois à la peine ne plaident pas en sa faveur. En contrepartie, elle compense par sa protection, sa capacité d'emport, sa consommation raisonnable et son équipement de série.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Protection	x Ergonomie pour les grands
x Équipement de série	x Tenue de route
x Consommation	x Moteur limité

■ ESSAI MM N° 425

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 730 cm³ (83 x 67,5 mm)
PUISSANCE 74 ch à 8500 tr/min
COUPLE 70 N.m à 7000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 24 litres **POIDS** 275 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 780 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Label jeune Paris: 305/429 €* Nantes: 256/355 €*

SUZUKI GSX-S1000GX À PARTIR DE 18 099 € (PROMO À 15 999 €)

La GSX-S1000GX incarne l'approche de la sportivo-GT moderne, efficace et accessible. Plus droite qu'une GT, moins haute qu'un trail, elle offre une neutralité rassurante et un vrai plaisir de conduite. Suspensions adaptatives bien accordées, châssis précis et train avant efficace invitent à augmenter la cadence. Le 4-cylindres répond présent, s'étire fort, sans vibration aucune, et s'accompagne d'un *shifter* rapide.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur puissant	x Tarif hors promo
x Suspensions de qualité	x Protection
x Plaisir de conduite	x Valises en option

■ ESSAI MM N°S 404, 406, 418, HS TOURISME N° 105

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 999 cm³ (73,4 x 59 mm) **PUISSANCE** 152 ch à 11000 tr/min **COUPLE** 106 N.m à 9250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 232 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 845 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 318/568 €* Nantes: 267/434 €***

SUZUKI GSX-S1000GT À PARTIR DE 14 999 € (PROMO À 14 299 €)

Avec l'appellation GT, le roadster GSX-S1000 s'est mû en routière rapide. Boucle arrière renforcée pour la bagagerie, selles épaisses, guidon relevé, carénage protecteur et poignées passager redessinent l'ergonomie. La prise en main est immédiate. Le 4-cylindres, souple à bas régime, puis rageur dans les tours, reste l'atout maître. Seule ombre au tableau: une bulle trop petite et non réglable.



■ POUR	■ CONTRE
x Tenue de route	x Rapport prix/équipement
x Caractère moteur	x Protection
x Confort	x Ergonomie

■ ESSAI MM N°S 382, 385, 394

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 999 cm³ (73,4 x 59 mm) **PUISSANCE** 152 ch à 11000 tr/min **COUPLE** 106 N.m à 9250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 226 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 810 mm **ASSURANCE (source Mutuelle des Motards) Paris: 318/459 €* Nantes: 267/375 €***

SUZUKI HAYABUSA À PARTIR DE 19 599 €

À côté des motards pressés, la Suzuki Hayabusa continue de faire parler la poudre. Malgré une baisse annoncée de 7 ch et 5 N.m, la troisième génération reste capable d'accrocher les 299 km/h compteur, sans jamais s'essouffler. Ultra-équipée (modes moteur, *shifter*, anti-*wheeling*, *launch control*, régulateur...), elle surprend par son équilibre et sa facilité d'utilisation, en dépit de performances toujours aussi démesurées.



■ POUR	■ CONTRE
x Mythe	x Gabarit
x Performances	x Dossier en option
x Efficacité	x Seulement 190 ch?

■ ESSAI MM N°S 376, 404

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1340 cm³ (81 x 65 mm) **PUISSANCE** 190 ch à 9700 tr/min **COUPLE** 150 N.m à 7000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 264 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 800 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 717/1292 €* Nantes: 522/865 €***

TRIUMPH TIGER SPORT 800

À PARTIR DE 12 445 €

Avec la Tiger Sport 800, Triumph signe une réponse frontale à la Tracer 9. 3-cylindres expressif, équilibre remarquable et équipement complet: l'anglaise s'adresse aux amateurs qui cherchent à concilier sportivité et grand tourisme.

Le concept "Tiger Sport" demande à être compris. Il repose sur un subtil mélange de roadster, de routière, et même d'une pointe de trail perceptible dans ses lignes. Le 3-cylindres de 798 cm³, dérivé du bloc de la Street Triple 765, constitue le cœur du projet. Il conserve la nervosité du roadster, tout en gagnant une présence sensible à bas et moyen régimes. À l'usage, les reprises sont solides, les montées en régime franches, et les envolées lyriques typiques du "trois-pattes" participent pleinement au plaisir. Le tout, sans excès de consommation. Sur la route, la Tiger Sport 800 séduit par son équilibre général. Elle permet de poser une trajectoire et de

s'y tenir, même à rythme soutenu. La position de conduite ménage le confort sans sacrifier l'engagement: buste légèrement incliné, commandes naturelles, protection correcte. Le train avant inspire confiance et autorise une conduite précise, sans lourdeur ni flou. L'équipement répond pleinement aux attentes: centrale IMU, ABS en courbe, antipatinage, *shifter*, régulateur de vitesse et écran TFT connecté. De série également, les supports de valises intégrés renforcent son orientation *touring*. La Tiger Sport 800 ne cherche pas l'effet spectaculaire, mais propose une synthèse aboutie entre sportivité et polyvalence.



■ POUR

- x Moteur performant
- x Ergonomie
- x Ligne agréable

■ CONTRE

- x Protection
- x Absence de prise USB au tableau de bord

“ LA TIGER SPORT 800 EST UNE MACHINE RÉUSSIE AVEC UN SOLIDE "FUN FACTOR" ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 4,7 L/100 KM / AUTONOMIE 400 KM / HAUTEUR DE SELLE 835 MM

■ ESSAI MM N° 418

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 798 cm³ (78 x 55,7 mm) **PUISSANCE** 115 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 84 N.m à 8 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 255 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 18,6 litres **POIDS** 214 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 294/413€* Nantes: 252/347€*



Pas franchement moderne, ce tableau de bord. La concurrence fait bien mieux qu'un écran doté d'une fenêtre LCD. Pourquoi ne pas avoir repris l'instrumentation de la Street Triple 765 RS?

TRIUMPH TIGER SPORT 660

À PARTIR DE 9 695 €

La Tiger Sport 660 progresse: son 3-cylindres pétillant, sa partie-cycle vive et sa légèreté promettent *fun* et sportivité. Son moteur délivre un couple disponible dès 2 500 tr/min, sur une large plage de régime, pour ensuite envoyer ses 81 ch passé 8 000 tr/min. Côté châssis, le train avant se distingue par sa précision et son agilité. Elle enrichit son équipement avec l'arrivée d'un régulateur de vitesse et de la connectivité *My Triumph*, permettant de relier votre smartphone à l'instrumentation. La 660 gagne un ABS prenant en compte les infos de la centrale inertielle, un mode "Sport" affinant la réactivité du moteur à la poignée de gaz, tandis qu'un *quickshifter up & down*, désormais monté de série, permet de monter et descendre les rapports comme sur une sportive, en dépit d'une certaine dureté de boîte.

DISPO
A2



- **POUR**
- x Moteur réjouissant
- x Look dynamique
- x Polyvalence
- **CONTRE**
- x Instrumentation vieillissante
- x Boîte un peu dure
- x Détails de finition

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **5,7 L/100 KM** / AUTONOMIE **300 KM** / HAUTEUR DE SELLE **835 MM**

ESSAI MM N°5 383, 426

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 660 cm³ (74 x 51,1 mm) **PUISSANCE** 81 ch à 10 250 tr/min **COUPLE** 64 N.m à 6 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 255 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 17,2 litres **POIDS** 206 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 285/401€* Nantes: 245/339€*

YAMAHA TRACER 7/GT

À PARTIR DE 9 999 € (GT 11 499 €)

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La Tracer 7 sait tout faire, et plus encore en version GT. Polyvalente, elle perd un peu du caractère moteur que l'on aimait par le passé, raboté par les dernières normes. Mais, selon Yamaha, le CP2 se veut toujours plus disponible. Hyper facile de prise en main, elle ne réclame aucun effort et accepte les corrections de trajectoire et les freinages sur l'angle: en fait, elle accepte tout! En dépit d'une selle "confort" un peu ferme, la GT réunit les équipements nécessaires pour envisager le voyage sereinement: béquille centrale, poignées chauffantes, bulle plus haute de 90 mm et plus épaisse de 1 mm, réglage de la précharge par molette, valises latérales (30 litres), repose-pieds passager recouverts de caoutchouc. Elle est vendue 11 499 €. Les deux versions sont disponibles en boîte automatique Y-AMT, moyennant un supplément de 500 €.

DISPO
A2



- **POUR**
- x Facile à prendre en main
- x Tenue de route saine
- x Sobriété
- **CONTRE**
- x Vibrations à haut régime
- x Quelques détails de finition
- x Selle un peu dure à la longue

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,5 L/100 KM** / AUTONOMIE **400 KM** / HAUTEUR DE SELLE **830-850 MM**

ESSAI MM N°5 423 (TRACER 7 ET 7 GT), 426 (TRACER 7)

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 689 cm³ (80 x 68,6 mm) **PUISSANCE** 73,4 ch à 8 750 tr/min **COUPLE** 67 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 282 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 203 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 265/380€* Nantes: 232/326€*

YAMAHA TRACER 9 GT+ Y-AMT

À PARTIR DE 18 999 €



Née en 2015, la MT-09 Tracer n'a cessé d'évoluer. Avec la Tracer 9 GT+ Y-AMT, Yamaha pousse le concept encore plus loin : transmission automatisée, radar avec freinage assisté et moteur CP3 toujours aussi expressif. Une vraie routière techno !

Le style de la Tracer 9 GT+ Y-AMT divise, mais l'équipement impressionne : valises de série, suspensions pilotées, écran TFT connecté, régulateur adaptatif, mais, surtout, la nouvelle transmission Y-AMT. Cette boîte automatisée propose deux modes automatiques (D et D+) ou un mode séquentiel via des palettes au commodo gauche. À l'usage, la gestion des rapports est fluide et soulage réellement au quotidien, tout en conservant un bon contrôle en rythme soutenu. Le 3-cylindres reste l'un des gros points forts avec une réponse franche et une allonge convaincante. Le châssis inspire confiance, avec une belle stabilité et une neutralité appréciable. Les

suspensions électroniques filtrent bien, mais leur réglage est bizarrement complexe, imposant, par moments, un passage par l'application Yamaha MyRide – une contrainte incompréhensible. Mention spéciale au freinage : l'UBS (*Unified Brake System*), couplé au radar avant, ajuste la répartition avant/arrière en fonction de la situation, sans brider l'intervention du pilote. Efficace, le dispositif apporte un gain réel en termes de sécurité active. La protection aérodynamique reste en revanche perfectible. Restent son tarif élevé et une finition discutable par endroits. Plus simple, la Tracer 9 de base est à 12 499 €.

■ POUR

- x Performances et caractère moteur
- x Transmission Y-AMT innovante
- x Freinage efficace

■ CONTRE

- x Style clivant
- x Réglage de suspensions
- x Protection perfectible



“ LA TRACER 9 GT+ Y-AMT EST UNE ROUTIÈRE TECHNO QUI VEUT TOUT FAIRE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 5,9 L/100 KM / AUTONOMIE 320 KM / HAUTEUR DE SELLE 820-835 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 421, 422

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 890 cm³ (78 x 62,1 mm) **PUISSANCE** 119 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 298 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 267 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 224 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/494€* Nantes: 245/390€*



La dalle TFT de 7 pouces propose trois thèmes graphiques, regroupe toutes les infos utiles et intègre la connectivité Garmin Linkbox pour la navigation.

NÉO RÉTROS ÉTRÉS S

Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards. Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.

 mutuelle des motards
LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUr



BMW R 12 G/S	p.81	ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR 650	p.87
BMW R 12 S	p.82	ROYAL ENFIELD BULLET 350	p.87
BMW R 12 NINET	p.82	ROYAL ENFIELD GOAN CLASSIC 350	p.88
BENELLI 400 IMPERIALE	p.82	ROYAL ENFIELD CLASSIC 650	p.88
HONDA GB350S	p.83	ROYAL ENFIELD BEAR 650	p.90
BSA 650 GOLD STAR	p.84	TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	p.91
DUCATI SCRAMBLER ICON	p.84	TRIUMPH SCRAMBLER 1200 XE	p.91
HONDA CL500	p.84	TRIUMPH SPEED 400	p.92
GODET MOTORCYCLES CAFÉ RACER	p.85	TRIUMPH SPEED TWIN 900	p.92
KAWASAKI W230	p.86	TRIUMPH SPEED TWIN 1200	p.93
MOTO GUZZI V7 SPORT	p.86	TRIUMPH SPEED TWIN 1200 RS	p.93
KAWASAKI Z650 RS	p.87	YAMAHA XSR900 GP	p.94
KAWASAKI Z900 RS SE	p.87	CHANGJIANG SIBERIAN EXPRESS	p.95
MASH X-RIDE TRAIL 21' 650	p.87	MASH B-SIDE 500	p.95
ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650	p.87	URAL RANGER 2WD	p.95

BMW R 12 G/S

À PARTIR DE 17 660 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Hommage à la R 80 G/S, la BMW R 12 G/S ne se contente pas de jouer la carte néorétro, elle est un vrai trail! Fine, équilibrée et réellement polyvalente, elle rappelle ce que cette catégorie devrait être : simple et terriblement plaisante.

Évidemment, la BMW R 12 G/S fait écho à la R 80 G/S de 1980. Un hommage assumé, mais ce n'est pas là son seul intérêt. Oui, son tarif pique d'emblée : plus de 17 600 € sans option, sans duo de série, ni protège-mains, avec un équipement volontairement minimaliste. Oui, l'Euro 5+ a légèrement lissé le caractère du *flat-twin* de 1170 cm³, mais il délivre toutefois ses 109 ch et 115 N.m. Ce qui est largement suffisant. Une fois ces griefs évacués, l'essentiel reprend le dessus : le plaisir. BMW a corrigé les errements de la R nineT Urban G/S. Châssis entièrement revu, vraie ergonomie tout-terrain, débattements sérieux (210 mm), garde au sol généreuse, moto

haute mais fine, guidon bien placé. Avec le pack "Enduro", sa roue arrière de 18 pouces au lieu de 17 d'origine, ses rehausseurs de guidon et ses protections (sabot et pare-mains), elle renforce encore sa crédibilité hors bitume. Sur route, et sans protection, la vitesse se vit plus qu'elle ne se lit, et la R 12 G/S trouve son rythme naturel autour de 110-120 km/h. Là où elle marque vraiment des points, c'est par son équilibre : tenue de route saine, suspensions communicatives, moteur plein dès les bas régimes. En tout-terrain, elle étonne par sa facilité, sa motricité et sa stabilité, au point de faire presque oublier ses 229 kg... et son tarif de base !

■ POUR

- x Look craquant
- x Moteur agréable
- x Plaisir de conduite

■ CONTRE

- x Tarif salé, surtout une fois optionnée
- x Pas du duo d'origine
- x Euro 5+ a lissé un peu le *twin*



“ PEU DÉMONSTRATIVE, LA R 12 G/S INCARNE L'ESSENCE MÊME DU TRAIL ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 5 L/100 KM / AUTONOMIE 300 KM / HAUTEUR DE SELLE 920 MM

■ ESSAI MM N° 422, HS TRAILS N° 110

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air et eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1170 cm³ (101 x 73 mm) **PUISSANCE** 109 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 115 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/60/17 **RÉSERVOIR** 15,5 litres **POIDS** 229 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 268/493 €* Nantes: 233/386 €*



D'origine, la R 12 G/S se passe de compte-tours, comme la R 80 G/S originelle. On peut opter pour un tableau de bord TFT plus complet, mais qui rompt un peu avec l'esprit de cette belle moto.

BMW R12 S

À PARTIR DE 22 990 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Revival de la R90S de 1975, la R12 S monnaie la nostalgie à prix d'or. Avec cette finition de haute volée, on la contemplerait volontiers chaque matin dans son garage.

L'homogénéité de l'ensemble reste particulièrement savoureuse, tandis que la position de conduite, portée par un guidon plat, se montre naturellement décontractée. Surtout, ce vieux *flat*, toujours généreux en bon "gras", a encore de la ressource, malgré le passage de l'Euro 5+.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Le "gras" du flat	x Prix élevé
x Équilibre	x Confort passager
x Finition haut de gamme	

■ ESSAI MM N° 423

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air/huile, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1170 cm³ (101 x 73 mm) **PUISSANCE** 109 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 115 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 220 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 265/417 €* Nantes: 232/346 €***

BMW R12 NINET

À PARTIR DE 18 300 €

Son nouveau cadre treillis dispose d'une ergonomie plus repliée, mais rend la R12 NineT encore plus facile et accessible que jamais.

Avec son cardan, elle conserve un châssis précis et agréable. Son *flat-twin* est toujours aussi sympa, avec du bon "gras", un couple disponible et une belle allonge, sans oublier ce coup de boost passé 5 500 tr/min. Deux roues, un guidon, un moteur, et basta!

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Flat-twin roboratif	x Pas donnée
x Tenue de route	x Jambes repliées pour les grands
x Sensations d'avant	x Duo précaire

■ ESSAI MM N° 407

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air/huile, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1170 cm³ (101 x 73 mm) **PUISSANCE** 109 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 115 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 220 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 265/417 €* Nantes: 232/346 €***

BENELLI 400 IMPERIALE

À PARTIR DE 4 699 €

La 400 Imperiale s'appuie sur un moteur agréable pour se rappeler à notre bon souvenir. Dommage qu'il soit pénalisé par une partie-cycle aussi datée. Le freinage est correct,

en phase avec les performances modestes. Le tableau de bord est complet, et l'éclairage bleuté sur fond blanc le rend bien lisible. Si l'Imperiale n'est pas homologuée Euro 5+, il reste quelques exemplaires Euro 5 dans les concessions.

A2



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur agréable	x Accord de suspensions
x Tarif placé	x Rigidité en courbe
x Équipement	x Confort raide

■ ESSAI MM N° 419

MOTEUR monocylindre à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 347 cm³ (72,7 x 90 mm) **PUISSANCE** 21 ch à 5 500 tr/min **COUPLE** 29 N.m à 4 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 205 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 780 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/297 €* Nantes: 192/272 €***

HONDA GB350S

À PARTIR DE 4 599 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Avec son délicieux look néorétro, la Honda GB350S joue pourtant une carte de modernité bienvenue. Facile, saine, économique et bien équipée, elle s'impose comme un petit roadster valorisant.

La GB350S est apparue en 2021, d'abord comme un modèle réservé au marché domestique japonais. L'année suivante, elle est commercialisée en Inde, puis dans la zone Asie-Pacifique. Honda ne l'avait pas initialement prévue pour l'Europe, avant de se raviser. Bonne pioche. Compacte, elle propose une position de conduite légèrement basculée vers l'avant et s'appuie sur un châssis d'une rigueur remarquable. Sa tenue de route, en grande courbe comme dans les virages serrés, mérite d'être citée en exemple. Le train avant précis et la vivacité de la moto qui vire d'un bloc donnent l'impression d'un empattement très court. Son mono qui

délivre 21 ch et 29 N.m séduit par sa disponibilité, même si une démultiplication trop longue étouffe quelque peu son brio. Si elle affiche 140 km/h compteur à fond de cinquième, dans les faits, elle impose de très fréquents changements de rapport pour rester dans une plage de régimes utilisables. L'équipement est sérieux : éclairage *full leds*, tableau de bord (sans compte-tours), contrôle de traction (bizarre à ce niveau de puissance), ABS. À l'usage, la selle ferme et l'absence de poignées passager limitent l'aptitude au duo, mais l'ensemble affiche un rapport prix/prestations difficile à prendre en défaut.

A2

■ POUR

- x Rapport prix/prestations
- x Tenue de route
- x Joli minois

■ CONTRE

- x Selle un peu ferme
- x Tire trop long!



“ L'ARRIVÉE DE LA GB350S FAIT TOUSSER LE SEGMENT NÉORÉTRO ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 3,1 L/100 KM / AUTONOMIE 480 KM / HAUTEUR DE SELLE 800 MM

■ ESSAI MM N° 419

MOTEUR monocylindre à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 348 cm³ (70 x 90,5 mm) **PUISSANCE** 21 ch à 5 500 tr/min **COUPLE** 29 N.m à 3 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 310 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 110/80/19 - 150/80/17 **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 178 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris : 207/297 €* Nantes : 192/272 €*



Lisible, complet, avec sa fenêtre digitale, ce tableau de bord brille par l'absence de compte-tours, ce qui n'est pas indispensable, en dépit d'une démultiplication trop longue qui nuit à une conduite intuitive.

BSA 650 GOLDSTAR À PARTIR DE 7 799 €

La BSA Gold Star mise sur la ressemblance avec son aînée: gabarit, proportions, galbes, rien ne manque. Le *gromonos* ébroue avec un "poum-poum" sympathique. La ville n'est pas forcément sa tasse de thé. Elle préfère vous botter le cul à mi-régime, mais le caractère reste toutefois plus apaisé qu'avant. Seule sa partie-cycle vous rappellera illico à l'ordre, car la paire d'amortisseurs est vite à l'agonie.

A2



■ POUR	■ CONTRE
x Belle ligne	x Sonorité étouffée
x Monocylindre	x Amortisseurs
x Blason historique	x Détails de finition

■ ESSAI MM N^{OS} 399, 402, 408

MOTEUR monocylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 652 cm³ (100 x 84 mm) **PUISSANCE** 45 ch à 6 500 tr/min **COUPLE** 55 N.m à 4 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 213 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 770 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris: 256/356 €* Nantes: 226/312 €*

DUCATI SCRAMBLER ICON À PARTIR DE 11 290 €

La Scrambler Icon cultive une personnalité atypique, mêlant inspiration contemporaine et style néorétro assumé. Son ergonomie convient à tous les gabarits. Elle embarque un équipement complet: antipatinage, plusieurs modes de conduite et ABS actif en courbe et un tableau de bord TFT. Pas uniquement fait pour briller en ville, elle peut vous emmener où bon vous semble, car son *twin* en L apporte une vraie sensation de plaisir mécanique.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Look et prise en main	x Dégagement calorique en ville
x Caractère moteur	x Selle un rien ferme
x Qualités dynamiques	

■ ESSAI MM N^{OS} 398, 402

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement par air, 4T, distribution desmodromique, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 803 cm³ (88 x 66 mm) **PUISSANCE** 73 ch à 8 250 tr/min **COUPLE** 65,2 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 13,5 litres **POIDS** 185 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris: 265/376 €* Nantes: 232/324 €*

HONDA CL500 À PARTIR DE 6 199 €

La CL500 possède un vrai caractère et une identité propre. Elle s'apprécie dans une conduite à la *cool* et fait plaisir aux motards débutants comme à ceux en quête de retour à la simplicité. Polyvalente, elle procure un réel plaisir. Naturellement A2, ce petit scrambler offre une sensation de légèreté et la possibilité de se l'approprier selon ses envies. Le tout avec un produit à la fiabilité éprouvée.

A2



■ POUR	■ CONTRE
x Facilité	x Pas de prise USB
x Polyvalence	x Échappement au look clivant
x La plus fun des CB	x Duo limité

■ ESSAI MM N^O 422

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 471 cm³ (67 x 66,8 mm) **PUISSANCE** 46,6 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 43,4 N.m à 6 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 192 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 790 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards)** Label jeune Paris: 244/350 €* Nantes: 214/298 €*

GODET MOTORCYCLES CAFÉ RACER

À PARTIR DE 93 000 €

Quand on essaie un Café Racer issu des ateliers Godet Motorcycles, on frôle le concert de louanges, car on est en présence d'une véritable moto d'art!

Cette exception française, rarissime, façonnée à la main, débute ses tarifs à 93 000 €. Le prix du respect de l'esprit originel Vincent.

De 1928 à 1959, les HRD et Vincent ont marqué l'histoire de la moto, par leurs performances et leur fiabilité. Qu'en est-il aujourd'hui? Trois virages, c'est la révélation: le Café Racer Vincent Godet est une évidence. La moto offre des sensations pures, un excellent retour d'informations et une précision de conduite inattendue. Le moteur, porté à 1330 cm³, doté d'une boîte à cinq rapports et d'un démarreur électrique, développe 90 ch. Le couple répond présent dès les bas régimes, la boîte de vitesses rappelle celle d'une Honda, et les freins à tambour sont puissants et dosables. Il est possible de les actionner à l'avant via une pompe hydraulique, mais à l'usage, ce n'est

pas indispensable. On enserme le fin réservoir, on observe les deux gros compteurs Smith – l'affichage numérique du kilométrage sait rester discret – et on savoure les pulsations du *V-twin*, source d'un plaisir presque viscéral. Chaque pièce résulte d'un travail manuel: on est ici à la croisée des mondes de la mécanique, de l'art et de l'orfèvrerie. L'artisanat d'exception s'illustre jusque dans les heures de polissage d'un simple carter pour obtenir la finition désirée. Conformément à sa réputation, un moteur Vincent est extrêmement fiable, et certaines machines de clients cumulent des kilométrages impressionnants.



■ POUR

- x Sublime en diable
- x Fantôme absolu
- x Légèreté

■ CONTRE

- x Pompe hydraulique du frein pas nécessaire
- x Prix de l'exception

“ LE CAFÉ RACER GODET-VINCENT S'EXPRIME MAGNIFIQUEMENT SUR LA ROUTE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6 L/100 KM / AUTONOMIE 250 KM / HAUTEUR DE SELLE 780 MM

■ ESSAI MM N° 422

MOTEUR bicylindre en V ouvert à 50°, à refroidissement par air, 4T, distribution par soupapes en tête culbutées, 2 soupapes par cylindre, carter moteur aluminium **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1330 cm³ (92 x 100 mm) **PUISSANCE** MAXI 90 ch à 6000 tr/min **COUPLE MAXI** 126 N.m à 3800 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** tambour magnésium de 230 mm (4 cames) **FREIN AR** tambour magnésium de 180 mm (2 cames) **PNEUS AV - AR** 100/90/19 et 120/80/18 **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 180 kg à vide **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) "Prestige"** Paris: 426/1441€* Nantes: 328/1265€*



Deux compteurs Smith, ça vaut tous les écrans TFT du monde! Le petit affichage numérique du kilométrage reste heureusement très sobre et discret.

KAWASAKI W230

À PARTIR DE 5 199 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Le gabarit riquiqui de la Kawasaki W230 et son agilité déconcertante évoquent immédiatement une 125 survitaminée. Selle creusée, position naturelle – à condition de ne pas mesurer plus de 1,80 m – et vivacité extrême : la petite W virevolte avec une aisance stupéfiante. Ses pneus étroits (110 à l'arrière) participent à cette sensation de légèreté, tandis que la rigueur du châssis autorise un vrai plaisir dès que la route se tortille. Avec ses 18 ch et 18,9 N.m, son mono impose de cravacher : boîte précise, rapports bien étagés, moteur volontaire entre 6 000 et 8 500 tr/min. On joue du sélecteur, on maintient le rythme, et la W230 ne se laisse pas décrocher. Bonus : une sobriété remarquable ! Restent un freinage perfectible, une selle ferme, des suspensions arrière sèches et un tarif élevé.

A2



■ POUR
x Moteur vif
x Agilité redoutable
x Gabarit contenu

■ CONTRE
x Tarif élevé
x Gabarit contenu (pour les grands)
x Selle ferme

MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **2,88 L/100 KM** / AUTONOMIE **410 KM** / HAUTEUR DE SELLE **745 MM**

ESSAI MM N° 419

MOTEUR monocylindre à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 233 cm³ (67 x 66 mm) **PUISSANCE** 18 ch à 7 500 tr/min **COUPLE** 18,6 N.m à 5 800 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1) **PNEUS AV - AR** 90/90/18 - 110/90/17 **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 143 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/291€* Nantes: 192/269€*

MOTO GUZZI V7 SPORT

À PARTIR DE 11 050 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

La V7 Sport reste une vraie Moto Guzzi, dans le fond comme dans la forme. Dès la mise en route, le couple de renversement du V2 à 90° rappelle sur-le-champ l'ADN de Mandello. Plus plein qu'auparavant, le *twin* se montre souple dès 2 000 tr/min. Vivant, sonore, il distille ces "good vibrations" mécaniques qui font tout le charme de la marque. À l'ancienne, on enroule plus qu'on ne cravache entre 3 000 et 6 000 tr/min. À ce régime, la V7 est à son top. La partie-cycle est sérieuse : fourche inversée réglable et jantes allégées et freinage Brembo à double disque à étriers radiaux, efficace et progressif. Sur l'angle, elle se montre stable et l'ensemble de son comportement est sain et prévisible. La V7 Sport réussit l'exploit de se moderniser sans renier ses fondamentaux.

DISPO
A2



■ POUR
x Caractère moteur
x Agilité
x Personnalité à part

■ CONTRE
x Position de conduite perfectible
x Boîte un peu lente
x Mécanique exigeante

MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **4,9 L/100 KM** / AUTONOMIE **430 KM** / HAUTEUR DE SELLE **780 MM**

ESSAI MM N° 419

MOTEUR bicylindre en V à 90° longitudinal à refroidissement par air/huile, 4 T, 1 ACT central, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 853,4 cm³ (84 x 77 mm) **PUISSANCE** 67,3 ch à 6 900 tr/min **COUPLE** 79,5 N.m à 4 400 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par cardan **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 100/90/18 - 150/70/17 **RÉSERVOIR** 21 litres **POIDS** 220 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 256/365€* Nantes: 226/316€*



■ ESSAI
MM N° 383,
402

- **POUR**
- × Ligne réussie
 - × Performances globales
 - × Tarif
- **CONTRE**
- × Moto moderne
 - × Moteur daté

DISPO
A2

KAWASAKI Z650RS À PARTIR DE 8 399 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 649 cm³ **PUIS.** 68 ch **RÉS.** 12 litres
POIDS 187 kg en ordre de marche **H. SELLE** 820 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 285/392 €* Nantes: 245/334 €*

› La Z650 RS est une vraie néorétro avec sa ligne inspirée de la Z650 de 1977. Avec son comportement plus actuel que vintage, heureusement, elle s'emmène comme une moto moderne.



■ ESSAI
MM N° 388,
395

- **POUR**
- × Style
 - × Moteur
 - × Partie-cycle facile
- **CONTRE**
- × Pas de poignées
 - × Pas de béquille centrale

DISPO
A2

KAWASAKI Z900RS SE À PARTIR DE 14 899 €

MOTEUR 4-cylindres en ligne **CYL.** 948 cm³ **PUIS.** 111 ch **RÉS.** 17 litres
POIDS 215 kg en ordre de marche **H. SELLE** 835 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 257/371 €* Nantes: 227/320 €*

› La Z900RS SE rappelle 1973, mais avec une dynamique du moteur et du châssis de dernière génération: shifter, régulateur de vitesse, connectivité, IMU, Öhlins à l'arrière, etc.



■ ESSAI
MM N° 384,
HS TRAILS
N° 110

- **POUR**
- × Look
 - × Mono sympa
 - × Confort
- **CONTRE**
- × Vibrations
 - × Finition

A2

MASH X-RIDE TRAIL 21' 650 À PARTIR DE 4 499 €

MOTEUR monocylindre **CYL.** 644 cm³ **PUIS.** 39,3 ch **RÉS.** 11 litres
POIDS 180 kg en ordre de marche **H. SELLE** 890 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 248/347 €* Nantes: 220/304 €*

› La X-Ride a un look vintage et un comportement d'époque: freinage mou, embrayage dur, vibrations. Le mono offre de bonnes sensations et en fait une moto au charme f(l)ou.



■ ESSAI
MM N° 419

- **POUR**
- × Look iconique
 - × Facilité
 - × Confort
- **CONTRE**
- × Poids
 - × Tire trop court

A2

ROYAL ENFIELD BULLET 350 À PARTIR DE 5 240 €

MOTEUR monocylindre **CYL.** 349 cm³ **PUIS.** 20,2 ch **RÉS.** 13 litres
POIDS 195 kg en ordre de marche **H. SELLE** 805 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/296 €* Nantes: 192/272 €*

› La Bullet 350 n'est peut-être pas la plus vaillante, mais elle est confortable et polyvalente. Depuis 1932, première apparition du nom, elle trimbale un charme certain.



■ ESSAI
MM N° 402

- **POUR**
- × Comportement
 - × Moteur
 - × Tarif
- **CONTRE**
- × Duo
 - × Jambes repliées

A2

ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650 À PARTIR DE 7 690 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 648 cm³ **PUIS.** 47,5 ch **RÉS.** 12,5 litres
POIDS 212 kg à vide **H. SELLE** 810 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 257/358 €* Nantes: 227/313 €*

› Équilibrée et proprement suspendue, la Continental est plaisante à balancer entre les virages. Son twin fait vivre l'ensemble dans une sonorité rauque au crépitement agréable.



■ ESSAI
MM N° 352,
358

- **POUR**
- × Esthétique
 - × Homogénéité
 - × Tarif
- **CONTRE**
- × Équipement
 - × Détails de finition

A2

ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR 650 À PARTIR DE 7 690 €

MOTEUR bicylindre en ligne **CYL.** 648 cm³ **PUIS.** 47,5 ch **RÉS.** 13,7 litres
POIDS 217 kg à vide **H. SELLE** 800 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 257/358 €* Nantes: 227/313 €*

› Tout paraît facile sur l'Interceptor. Le guidon, assez haut et large, tombe bien dans les mains. Le rayon de braquage est suffisant. Stable, elle s'avère facile et joueuse.

ROYAL ENFIELD 350 GOAN CLASSIC

À PARTIR DE 5 590 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

L'amour, la paix, les fleurs : rien que des pensées positives ! La 350 Goan Classic est le pur manifeste de la zen attitude. Elle sublime, par la gamme de ses coloris chatoyants, l'insouciance qui règne à Goa, en Inde. À plus de 7 600 kilomètres, une fois téléportée dans l'Hexagone, la magie opère toujours, car elle joue la carte de la séduction.

Basée sur la Classic 350, elle conserve le mono de 20 ch, doux, souple et parfaitement adapté au réseau secondaire. À 100 km/h de croisière, sans vibration, elle revendique (et privilégie) un usage tranquille, loin des voies rapides. Particyle saine, comportement rassurant, finitions en net progrès, ergonomie simple et confortable : la Goan Classic cherche l'agrément. On se prend à apprécier le temps qui passe. Et si c'était ça, le vrai plaisir à deux roues ?

A2



■ **POUR**
x Plaisir de conduite
x Finition en progrès
x Look craquant

■ **CONTRE**
x Tarif dans l'absolu
x Performances limitées

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **2,7 L/100 KM** / AUTONOMIE **480 KM** / HAUTEUR DE SELLE **805 MM**

ESSAI MM N°425

MOTEUR monocylindre à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 349 cm³ (72 x 85,8 mm) **PUISSANCE** 20,2 ch à 6100 tr/min **COUPLE** 27 N.m à 4000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 1 disque, Ø 300 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 270 mm (1) **PNEUS AV - AR** 100/90/19 - 130/90/16 **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 191 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/296 €* Nantes: 192/272 €***

ROYAL ENFIELD CLASSIC 650

À PARTIR DE 7 095 €

L'a Classic est une belle moto au charme d'antan et à la finition nickel. Ses chromes et ses jantes à rayons la font briller de mille feux. Elle est calquée sur la Shotgun : même moteur, cadre itou, même fourche, suspensions identiques et même carrosserie (à quelques détails près...). Pareil pour la Super Meteor, plus orientée duo. Pourtant, la Classic possède son propre charme. À son guidon, on est charmé par l'ambiance qu'elle diffuse, surtout avec sa nacelle de phare dans laquelle défile la route. L'ergonomie, relax et légèrement typée *custom*, invite à profiter pleinement de son *twin* au caractère tout en douceur. Sa sonorité est certes étouffée, mais conserve un côté guttural agréable. Avec 47 ch pour 243 kg, la conduite est plutôt "pépère", incitant à profiter du confort et d'une certaine rigueur, les courbes étant avalées avec assurance.

A2



■ **POUR**
x Moto facile
x Moteur sympa
x Look old school

■ **CONTRE**
x Petit manque de caractère moteur
x Poids

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6,6 L/100 KM** / AUTONOMIE **320 KM** / HAUTEUR DE SELLE **800 MM**

ESSAI MM N°414

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement air/huile, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 648 cm³ (78 x 67,8 mm) **PUISSANCE** 47 ch à 7250 tr/min **COUPLE** 52,3 N.m à 5650 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 320 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 300 mm (1) **PNEUS AV - AR** 100/90/19 - 140/70/18 **RÉSERVOIR** 14,8 litres **POIDS** 243 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 255/360 €* Nantes: 225/313 €***



**J'ASSURE
MON TRAIL**

À PARTIR DE

18€*
/MOIS

APPELEZ LE : 04 67 50 67 50



**mutuelle des
motards**

Société d'assurance mutuelle à cotisations variables, entreprise régie par le code des assurances. Mutuelle des Motards 270, imp Adam Smith - CS10100 - 34479 Pérols Cedex.

*PLUS D'INFOS SUR :
mutuelledesmotards.fr

ROYAL ENFIELD BEAR 650

À PARTIR DE 7 540 €



Une Bonneville T100? Trop classique. Un Scrambler 900? Trop "Steeve McQueen". Une Speed 400? Trop juste niveau performances. Une Speed Twin 1200? Trop chère. Chez Triumph, il vous reste donc la Speed Twin 900: une néorétro avec un brin de modernité, revue en 2025.

Déclinaison scrambler du *twin* 650 Royal Enfield, la Bear est une moto sympathique et intuitive. Jolie, bien équipée et facile à prendre en main, elle est convaincante. Son style s'inspire de la "Big Bear Run", une course à travers le désert de Mojave, dans le sud de la Californie, remportée dans les années 1960 par Eddie Mulder, un jeune Américain de 16 ans. Facile, elle mise sur un équilibre réussi. La boîte onctueuse verrouille parfaitement, les freins sont progressifs et dosables, le rayon de braquage est satisfaisant et les rétros sont efficaces. En ville, elle sera à son aise, même si le guidon impose un appui marqué sur l'avant, indui-

sant une position plus typée roadster que trail. En chemin, la conduite debout devient rapidement malaisée, les poignets se retrouvant alors trop cassés. Sur route, ses pneus étroits renforcent son agilité. Facile à placer, stable et rassurante, elle virevolte avec bonheur d'un virage à l'autre. Le *twin*, rond et plein entre 3000 et 6000 tr/min, offre juste ce qu'il faut de frein moteur pour ralentir la moto en entrée de courbe. Dommage que ses suspensions soient trop raides et leur course insuffisante: on arrive trop vite sur un point dur, sans profiter du moelleux qu'on est en droit d'attendre d'un scrambler.

A2



■ **POUR**

- xLook
- xFinition
- xFacilité d'utilisation

■ **CONTRE**

- xSuspensions fermes pour un scrambler
- xPosition debout inconfortable
- xHauteur de selle pour les moins de 1,70 m

“ ON PEUT ÊTRE *COOL* ET AIMER QUE ÇA TOURNE : LA BEAR 650 EST JUSTEMENT FAITE POUR ÇA ”

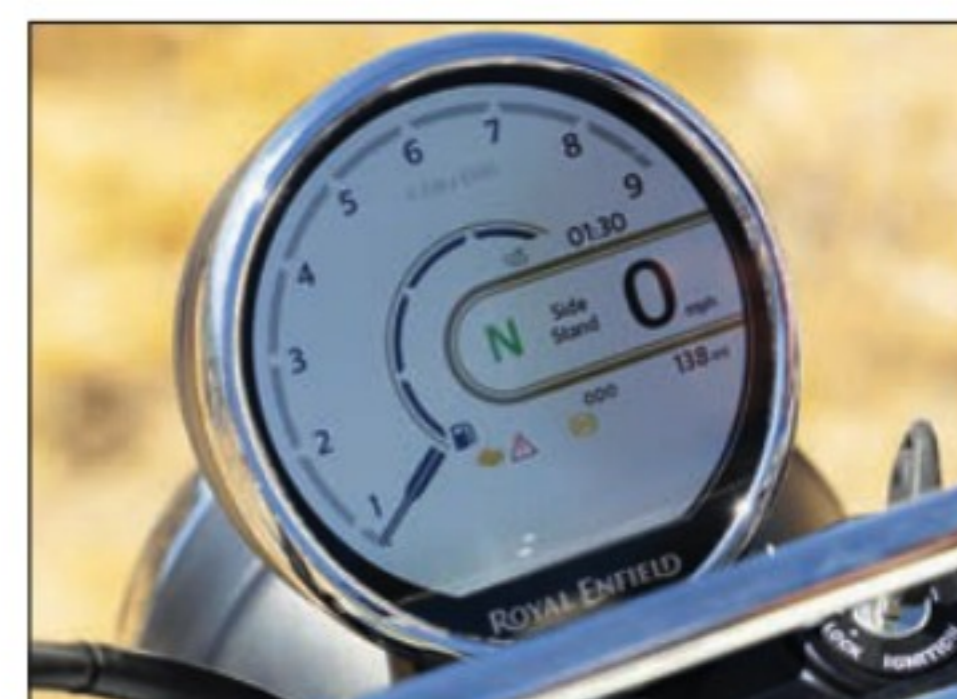
■ **MESURES**

CONSOMMATION MOYENNE 4,6 L/100 KM / AUTONOMIE 330 KM / HAUTEUR DE SELLE 855 MM

■ **ESSAI MM N° 419**

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement air/huile, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 648 cm³ (78 x 67,8 mm) **PUISSANCE** 47 ch à 7150 tr/min **COUPLE** 56,5 N.m à 5150 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 320 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 270 mm (1) **PNEUS AV - AR** 100/90/19 - 140/80/17 **RÉSERVOIR** 13,7 litres **POIDS** 214 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 257/358 €* Nantes: 227/313 €*



Instrumentation circulaire sobre et classe, avec un grand compte-tours ainsi que la vitesse affichée en km/h, et non en mph sur notre modèle d'essai. Remarquez aussi le témoin de béquille latérale.

TRIUMPH SCRAMBLER 400 X

À PARTIR DE 6 645 €

Si l'appel du tout-terrain vous titille, la Scrambler 400 X est le bon "cheval". Elle repose sur la même base technique de la Speed 400 — cadre et moteur identiques —, mais s'en distingue par des suspensions aux débattements accrus (+ 10 mm à l'avant, + 20 mm à l'arrière) et une roue avant de 19 pouces. L'équipement évolue: guidon plus large et rehaussé, protège-mains, mousse de protection, double silencieux, grille de phare et sabot de radiateur renforcent son allure d'aventurière. En selle, la position change sensiblement, avec une sensation de gabarit supérieur. Sur route, le train avant se montre légèrement moins vif que celui de la Speed, sans que cela nuise réellement à l'agrément. Une version XC (7 445 €), avec jantes à rayons et garde-boue haut, est désormais disponible.



■ POUR

- x Moteur sympa
- x Équipement supérieur
- x Tenue de route

■ CONTRE

- x Train avant légèrement paresseux

A2

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **3,7 L/100 KM** / AUTONOMIE **350 KM** / HAUTEUR DE SELLE **835 MM**

■ ESSAI MM N°S 406, 412, HS TRAILS N° 110

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 398,15 cm³ (97,6 x 80 mm) **PUISSANCE** 40 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 37,5 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 230 mm (1) **PNEUS AV - AR** 100/90/19 - 140/80/17 **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 179 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/297 €* Nantes: 192/273 €*

TRIUMPH SCRAMBLER 1200 XE

À PARTIR DE 17 195 €

Fidèle à la réputation de Triumph, la Scrambler 1200 soigne ses finitions dans les moindres détails: aluminium omniprésent, inox brossé, peintures profondes. En revanche, les petits gabarits devront composer avec une hauteur de selle vertigineuse: 870 mm, conséquence directe de ses 250 mm de débattement. Dans les chemins, la version XE régale. Roue avant de 21 pouces, grandes jambes et mode "Off-Road Pro" totalement débridé ouvrent la voie royale à des terrains de jeu variés. Le *twin* vertical de 90 ch et 110 N.m tracte sans faiblir, même s'il privilégie la linéarité au tempérament. Sur l'asphalte, la Scrambler reste saine, précise et étonnamment efficace dans le sinueux. La version X, avec des débattements de suspensions moindres (170 mm), et plus basse (820 mm de hauteur de selle), débute à 14 995 €.



■ POUR

- x Style et finition
- x Concept original
- x Efficacité sur route comme en TT

■ CONTRE

- x Grand gabarit uniquement
- x Moteur linéaire
- x Tarif de ce gros jouet

■ MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4,4 L/100 KM** / AUTONOMIE **340 KM** / HAUTEUR DE SELLE **870 MM**

■ ESSAI MM N° 404

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1200 cm³ (97,6 x 80 mm) **PUISSANCE** 90 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 110 N.m à 4 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pistons) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 255 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 90/90/21 - 150/70/17 **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 230 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 267/451 €* Nantes: 233/364 €*

TRIUMPH SPEED 400

À PARTIR DE 5 945 €

Cette Triumph soigne son ergonomie et s'appuie sur son monocylindre "TR", clin d'œil aux grands *singles* maison des années 1960. Accessible, bien pensée, la Speed 400 coche de nombreuses cases. Avec ses 40 ch, le mono n'impressionne pas sur le papier, mais il vit bien, répond proprement et procure de vraies sensations.

A2

Pour en profiter, il faut savoir la piloter comme il se doit: pas de sous-régime, pas de surrégime, mais une plage idéale entre 2 500 et 6 500 tr/min. Avec 170 kg sur la balance, la Speed 400 se montre redoutable en ville. La fourche de \varnothing 43 mm assure un bon maintien, plus convaincant que l'amortisseur arrière, parfois en retrait. Le freinage radial fait le job, mais exige une vraie pression au levier pour obtenir du mordant. Une petite moto simple, vivante et bien née.



■ **POUR**
 x Prix
 x Look
 x Monocylindre sympathique

■ **CONTRE**
 x Feeling de frein avant
 x Duo
 x Pas grand-chose...

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **3,7 L/100 KM** / AUTONOMIE **350 KM** / HAUTEUR DE SELLE **790 MM**

ESSAI MM N° 406, 408

MOTEUR monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 398,15 cm³ (97,6 x 80 mm) **PUISSANCE** 40 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 37,5 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pistons) 1 disque, \varnothing 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, \varnothing 230 mm (1) **PNEUS AV - AR** 110/70/17 - 150/60/17 **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 170 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 207/297 €* Nantes: 192/273 €*

TRIUMPH SPEED TWIN 900

À PARTIR DE 10 195 €

Bonneville T100 jugée trop sage, Scrambler 900 trop "Steve McQueen", Speed 400 trop juste, Speed Twin 1200 trop chère: chez Triumph, la Speed Twin 900 apparaît comme le compromis idéal. Revue en profondeur pour 2025, elle muscle son jeu sans renier son ADN néorétro. Née Street Twin en 2016, rebaptisée Speed Twin en 2023, elle adopte un style plus dynamique: réservoir redessiné, nouvelles jantes, optique revue, selle inédite et ligne d'échappement modernisée. Techniquement, elle conserve son *twin* de 65 ch, mais gagne une centrale IMU, un ABS actif en virage et un antipatinage évolué. La partie-cycle progresse nettement avec une fourche inversée et un freinage radial. Facile, rassurante, la Speed Twin 900 s'appuie sur ses 80 N.m de couple pour assurer des relances efficaces, mais son tempérament reste feutré.

DISPO
A2

2016, rebaptisée Speed Twin en 2023, elle adopte un style plus dynamique: réservoir redessiné, nouvelles jantes, optique revue, selle inédite et ligne d'échappement modernisée. Techniquement, elle conserve son *twin* de 65 ch, mais gagne une centrale IMU, un ABS actif en virage et un antipatinage évolué. La partie-cycle progresse nettement avec une fourche inversée et un freinage radial. Facile, rassurante, la Speed Twin 900 s'appuie sur ses 80 N.m de couple pour assurer des relances efficaces, mais son tempérament reste feutré.



■ **POUR**
 x Facile à prendre en main
 x Sonorité du moteur
 x Finition

■ **CONTRE**
 x Puissance un peu juste
 x Pas de poignées passager

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **4 L/100 KM** / AUTONOMIE **300 KM** / HAUTEUR DE SELLE **780 MM**

ESSAI MM N° 417

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 900 cm³ (84,6 x 80 mm) **PUISSANCE** 65 ch à 7 500 tr/min **COUPLE** 80 N.m à 3 800 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étrier à x pist.) 1 disque, \varnothing 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, \varnothing 255 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 100/90/18 - 150/70/17 **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 216 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 257/368 €* Nantes: 227/318 €*

TRIUMPH SPEED TWIN 1200

À PARTIR DE 15 095 €

La Speed Twin 1200 séduit par son équilibre général et sa facilité. Son train avant neutre inspire immédiatement confiance, tandis que ses suspensions Marzocchi à bonbonne séparée, réglables en précontrainte, assurent une tenue de route rigoureuse, difficile à distinguer des Öhlins de la RS à rythme routier. Les étriers J.Juan — qui remplacent les Brembo M50 de l'ancienne génération — font le boulot. Le bicylindre parallèle "High Power", hérité de la Thruxton RS, distille un couple généreux, une sonorité flatteuse et un agrément constant, le tout dans un écrin superbement fini. En ville, sa chaleur dégagée peut devenir pénible l'été. Mais sur route, la Speed Twin 1200 s'impose comme une néorétro dynamique et aboutie. Élégante, homogène, elle est terriblement plaisante à mener aux allures normales.



■ POUR

- x Neutralité de partie-cycle
- x Moteur performant
- x Ligne, finition

■ CONTRE

- x Chaleur du twin en été et en ville
- x Certains équipements moins haut de gamme

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **N.C.** / AUTONOMIE **N.C.** / HAUTEUR DE SELLE **805 MM**

■ ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1200 cm³ (97,6 x 80 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 7750 tr/min **COUPLE** 115 N.m à 4250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 160/60/17 **RÉSERVOIR** 14,5 litres **POIDS** 216 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 257/386€* Nantes: 227/328€*

TRIUMPH SPEED TWIN 1200 RS

À PARTIR DE 17 395 €

Avec la Speed Twin RS, *exit* la balade cool: train avant plus vif, châssis affûté, suspensions Öhlins et freinage Brembo Stylema transforment la néorétro en roadster sportif. La fourche réglable apporte précision et rigueur, tandis que les amortisseurs STX36, pourtant des entrées de gamme chez Öhlins, assurent un excellent compromis sur route. La RS réclame de l'engagement: freinages appuyés et mises sur l'angle rapides. À ce rythme, elle fait preuve d'une stabilité et d'une efficacité redoutables. Le *shifter*, précis et rapide, associé au mode "Sport", métamorphose la conduite: on hausse le tempo, et le *twin* paraît encore plus démonstratif. Plus qu'une évolution, la RS impose un changement de philosophie: on conduit une Speed Twin, on pilote une Speed Twin RS. Une machine pour ceux qui veulent mêler élégance et sport.



■ POUR

- x Train avant incisif
- x Shifter rapide
- x Mode "Sport"

■ CONTRE

- x 2300€ de plus que la Speed Twin
- x Train avant trop vif aux vitesses usuelles

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE **N.C.** / AUTONOMIE **N.C.** / HAUTEUR DE SELLE **810 MM**

■ ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1200 cm³ (97,6 x 80 mm) **PUISSANCE** 105 ch à 7750 tr/min **COUPLE** 115 N.m à 4250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 160/60/17 **RÉSERVOIR** 14,5 litres **POIDS** 216 kg en ordre de marche **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 257/403€* Nantes: 227/337€*

YAMAHA XSR900 GP

À PARTIR DE 13 499 €

Avec la XSR900 GP, Yamaha convoque l'âge d'or du Grand Prix pour le projeter dans la modernité. Sous son carénage rétro-racing inspiré des années 1980 bat un cœur résolument contemporain : le 3-cylindres CP3, une électronique de pointe et un châssis affûté.

La XSR900 GP hypnotise. Son carénage intégral, hommage assumé aux YZR de Grands Prix, tranche radicalement avec la production actuelle. Eddie Lawson, Wayne Rainey, où êtes-vous ? Derrière cette nostalgie se cache pourtant une sportive moderne, rigoureuse et redoutablement efficace. Le 3-cylindres CP3 demeure l'un des blocs les plus expressifs du marché. Avec ses 119 ch et son couple généreux, il balance des accélérations pleines et une allonge grisante. Disponible dès les mi-régimes, il permet d'enrouler proprement avant de libérer toute sa fougue dans les tours. Le *shifter* bidirectionnel participe à cette sensation de flux

continu, tandis que les modes moteur et l'IMU à six axes assurent un contrôle permanent. La position de conduite, basculée sur l'avant avec ses guidons-bracelets bas, engage davantage le pilote. Le train avant est quant à lui très précis et informatif. Il autorise des entrées en courbe incisives, tandis que le châssis dérivé conserve une stabilité remarquable, même à rythme soutenu. Les suspensions Kayaba entièrement réglables offrent un excellent compromis entre rigueur et confort. Sur route, elle se révèle à la fois exigeante et jubilatoire. Elle réclame de l'engagement, certes, mais le rend au centuple.

■ POUR

- x Esthétique très chouette
- x 3-pattes génial
- x Châssis performant et efficace

■ CONTRE

- x Peu d'aspects pratiques
- x Bracelets très inclinés



“ LA XSR900 GP REVISITE LE PASSÉ EN LIGNE DROITE POUR ÉCRIRE LE PRÉSENT PLEIN ANGLE ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6,5 L/100 KM / AUTONOMIE 215 KM / HAUTEUR DE SELLE 835 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 410, 412

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 889 cm³ (78 x 62,1 mm) **PUISSANCE** 119 ch à 10 000 tr/min **COUPLE** 93 N.m à 7 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 298 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 180/55/17 **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 200 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 285/421€* Nantes: 245/350€*



Une dalle TFT délicieusement rétro, avec un thème reproduisant un compte-tours à l'ancienne. Il est également possible d'opter pour un affichage plus moderne, avec trois graphismes disponibles.

CHANGJIANG SIBERIAN EXPRESS

À PARTIR DE 15 790 €

Coupleux, bien équipé et pensé pour voyager, le Siberian Express est un side-car convaincant. Sa fourche à balancier améliore nettement la précision, même si la conduite reste physique. Plus feutré qu'auparavant, le *twin* autorise une croisière sereine à 90 km/h, en offrant des reprises solides. Spacieux, le panier accueille confortablement passager et bagages, pour de vraies escapades en famille.



■ POUR

- x Moteur coupleux
- x Stabilité
- x Équipement complet

■ CONTRE

- x Repose-pieds passager asymétriques
- x Un peu lourd de l'avant

■ ESSAI MM N° 412

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 693 cm³ (83 x 64 mm)
PUISSANCE 74,7 ch à 8 500 tr/min
COUPLE 67,7 N.m à 6 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 4 rapports + marche arrière **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 387 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 840 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 313/433 €* Nantes: 260/356 €*

MASH B-SIDE 500

À PARTIR DE 12 699 €

Deux fois moins cher qu'un Ural, mais plus puissant et plus facile sur route, le Mash B-Side 500 s'impose comme la porte d'entrée idéale dans l'univers du side-car. Polyvalent, bien équipé, stable et rassurant, il offre des réactions prévisibles et une vraie facilité de prise en main. Son rapport prix/prestations, inédit, en fait aujourd'hui la proposition la plus cohérente du marché pour débiter.



■ POUR

- x Facilité de conduite
- x Équipement complet
- x Rapport prix/prestations

■ CONTRE

- x Suspensions un peu raides
- x Pas de frein à main
- x Coffre un peu petit

■ ESSAI MM N° 412

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 493 cm³ (n.m.) **PUISSANCE** 53 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 51 N.m à 7 500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports + marche arrière **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 375 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 780 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 313/440 €* Nantes: 260/360 €*

URAL RANGER 2WD

À PARTIR DE 23 099 €

Suite à la guerre en Ukraine, et les sanctions économiques qui ont frappé la Russie, la mythique marque de side-cars Ural a été contrainte d'abandonner ses attelages historiques pour se tourner vers un side produit en Chine, le Neo 500, développé avec le constructeur chinois YinGang. Pour autant, quelques précieux et mythiques Ural, animés par leur *flat-twin* volontaire, demeurent encore disponibles en concession.



■ POUR

- x Side historique
- x Vraies aptitudes à l'aventure
- x Équipement complet

■ CONTRE

- x Performances moyennes
- x Dépêchez-vous...

■ ESSAI MM N°S 381, 383

MOTEUR bicylindre à plat refroidi par air, 4T, culbuté, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 745 cm³ (78 x 78)
PUISSANCE 40,8 ch à 5 500 tr/min
COUPLE 55 N.m à 4 300 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 4 rapports + marche arrière + 2 roues motrices **RÉSERVOIR** 19 litres **POIDS** 363 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 790 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 313/433 €* Nantes: 260/356 €*

CUSTOMS

CUSTOMS



Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards. Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.

 mutuelle des motards
LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUr

BENDA LFC 700	p.97	HONDA CMX 1100 REBEL	p.103
BMW K 1600 B	p.97	KAWASAKI ELIMINATOR 500 SE	p.103
BMW R 12	p.97	INDIAN CHALLENGER (DARK HORSE)	
BMW R 18 ROCTANE	p.98	POWERPLUS 112	p.104
BMW R 18 TRANSCONTINENTAL	p.98	INDIAN 101 SCOUT	p.104
BMW K 1600 GRAND AMERICA	p.98	INDIAN SCOUT CLASSIC	p.105
DUCATI XDIAVEL V4	p.99	INDIAN SCOUT BOBBER	p.105
DUCATI DIAVEL V4	p.100	INDIAN SPORT SCOUT	p.105
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S 1250	p.100	INDIAN SUPER SCOUT	p.105
HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL	p.100	INDIAN SPORT CHIEF	p.105
HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ULTRA	p.101	INDIAN PURSUIT LIMITED	p.105
HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE 117	p.102	QJMOTOR SRV 600 V4	p.106
HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE 117	p.102	SWM STORMBREAKER V1200	p.106
HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER ST	p.102	TRIUMPH ROCKET 3 STORM R	p.107
HONDA CMX 500 REBEL	p.103		

BENDA LFC 700

À PARTIR DE 11 990 €

Avec son look de *concept bike* échappé d'un salon, la Benda LFC 700 ne passe pas inaperçue. Proportions délirantes, pneu arrière de 310 mm, quadruple sortie d'échappement et design spectaculaire : ce *power cruiser* chinois impose son style. Son 4-cylindres de 676 cm³ (77 ch, 60 N.m) distille un agrément certain, mais la précision des gaz et la garde au sol perfectible rappellent ses limites dynamiques.

DISPO
A2



■ POUR

x Look
x Moteur efficace
x Freinage puissant

■ CONTRE

x Feeling des gaz
x Amortisseur sec
x Garde au sol

■ ESSAI MM N° 411

MOTEUR 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 676 cm³ (n.m.) **PUISSANCE** 77 ch à 10 050 tr/min **COUPLE** 60 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 17 litres **POIDS** 287 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 700 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 297/411€* Nantes : 253/345€*

BMW R12

À PARTIR DE 15 000 €

Avec son châssis typé *cruiser*, la R12 adopte les codes du genre : arrière abaissé, suspensions raccourcies (90 mm), selle ramenée à 754 mm et réservoir affiné de 14 litres. La position est naturelle, et la prise en main immédiate. Son *flat-twin* conserve du caractère et l'ambiance avec deux modes "Rock" et "Roll". L'amortisseur reste un peu ferme et le freinage demande de la poigne, mais l'ensemble séduit.

DISPO
A2



■ POUR

x Flat-twin sympa
x Facilité de conduite
x Le cardan, c'est bien...

■ CONTRE

x Amortisseur arrière raide
x Confort passager
x Freinage manque de mordant

■ ESSAI MM N° 411

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air/huile, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1170 cm³ (101 x 73 mm) **PUISSANCE** 95 ch à 6 500 tr/min **COUPLE** 110 N.m à 6 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 227 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 754 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 265/410€* Nantes : 232/342€*

BMW R18 ROCTANE

À PARTIR DE 26 200 €

Avec ses valises rigides — sans top-case — et son châssis inédit, la R18 Roctane gagne ses lettres de *bagger*. Le guidon légèrement relevé et resserré, la selle plus creusée et la roue avant de 21 pouces affinent la position. Elle réclame très peu d'effort et offre une belle précision de conduite. Côté *flat-twin*, la Roctane agit comme un gros élastique : il tracte fort, quel que soit le rapport engagé.

DISPO
A2



■ POUR

x Look et finition
x Gros flat souple et généreux
x Stabilité

■ CONTRE

x Ergonomie particulière
x Autonomie réduite
x Valises petites

■ ESSAI MM N°S 400, 402

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air/huile, 4T, 2 ACT, culbuté, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1802 cm³ (92 x 81,5 mm) **PUISSANCE** 91 ch à 4 750 tr/min **COUPLE** 158 N.m à 3 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 16 litres **POIDS** 374 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 720 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 261/515€* Nantes : 229/398€*

BMW K 1600 B

À PARTIR DE 29 800 €

Souple, vif et délicieusement chantant, le 6-cylindres de la K 1600 B est un pur bonheur mécanique. Dans le sinueux, l'allemande étonne par son agilité, avant de montrer ses limites quand le rythme s'élève. La protection est perfectible, car la bulle, trop basse même relevée, engendre des turbulences. Le volume des valises et la selle passager inclinée vers l'arrière limitent le confort pour voyager.



■ POUR	■ CONTRE
x 6-cylindres génial	x Protection
x Agilité à faible allure	x Comportement à haute vitesse
x Sonorité	x Petites valises

■ ESSAI MM N° 423

MOTEUR 6-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1649 cm³ (72 x 67,5 mm) **PUISSANCE** 160 ch à 6750 tr/min **COUPLE** 180 N.m à 5250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 26,5 litres **POIDS** 344 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 750 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 354/685 €* Nantes: 289/499 €***

BMW R 18 TRANSCONTINENTAL

À PARTIR DE 30 200 €

Vaisseau amiral de la gamme R 18, la Transcontinental incarne la grande voyageuse. À son guidon, on profite d'une dalle TFT de 10,25 pouces et d'une dotation pléthorique. Malgré ses 427 kg, elle distille un confort princier et une impression de sérénité. Son châssis rigoureux sécurise chaque trajectoire, tandis que le *flat-twin* tracte sans faiblir, taillé pour enchaîner les kilomètres sans fatigue.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Confort	x Poids conséquent
x Moteur	x Top-case pour un casque seulement
x Qualité	x Tarif

■ ESSAI MM N° 386

MOTEUR bicylindre à plat à refroidissement par air/huile, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1802 cm³ (92 x 81,5 mm) **PUISSANCE** 91 ch à 4750 tr/min **COUPLE** 158 N.m à 3000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 24 litres **POIDS** 427 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 740 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 312/648 €* Nantes: 262/475 €***

BMW K 1600 GRAND AMERICA

À PARTIR DE 32 000 €

La Grand America associe le raffinement d'une grande routière à l'esthétique *low touring*, chère à l'univers *custom*. Sa silhouette surbaissée installe le pilote dans une position détendue, tandis que le 6-cylindres délivre une vigueur permanente. Sous son allure décontractée, le comportement reste étonnamment dynamique: l'agilité surprend, mais la stabilité est pénalisée à haute vitesse. Comme la K 1600 B...



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur dingue	x Tarif
x Agilité	x Sélection sèche
x Consommation	

■ ESSAI MM N° 389

MOTEUR 6-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1649 cm³ (72 x 67,5 mm) **PUISSANCE** 160 ch à 6750 tr/min **COUPLE** 180 N.m à 5250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 26,5 litres **POIDS** 367 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 780 mm **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 327/662 €* Nantes: 271/485 €***

DUCATI XDIAVEL V4

À PARTIR DE 30 390 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Imposante, provocante, outrageusement performante, la Ducati XDiavel V4 revendique une vision radicale du *power cruiser*. Avec son V4 "Granturismo", son électronique ultra-complète et son châssis rigoureux, elle associe luxe, brutalité et précision.

Depuis son lancement, la XDiavel cultive l'excès. Exit le *twin* Testastretta, place au V4 "Granturismo" de la gamme Multistrada, fort de ses 168 ch et 126,7 N.m. Un moteur à la fois raffiné et spectaculaire, capable de passer en douceur d'une conduite coulée à une déferlante de poussée passé 6 000 tr/min. La sonorité, rauque à bas régime, devient stridente dans les tours, renforçant la dimension émotionnelle de l'engin. Installé bas, jambes allongées, bras légèrement écartés, le pilote adopte une position typique de *cruiser*, mais la rigueur du châssis et la qualité des suspensions inversent rapidement les codes. Le cadre

en aluminium, allié à une géométrie soignée, permet d'enrouler vite, nonobstant le pneu arrière de 240 mm qui réclame de l'engagement à la mise sur l'angle. La garde au sol, correcte pour la catégorie, autorise un rythme soutenu sur routes sinueuses, même si la XDiavel n'a évidemment pas la spontanéité d'un roadster. La fourche inversée et l'amortisseur Sachs, finement accordés, assurent stabilité et précision. Le freinage Brembo est puissant et dosable. L'électronique embarquée est pléthorique : modes de conduite, antipatinage, anti-wheeling, ABS sur l'angle, *shifter up & down*, *launch control*. Tout est là pour canaliser la cavalerie.



■ POUR

- × Prestations dynamiques
- × Agilité insoupçonnée
- × Confort étonnant

■ CONTRE

- × Tarif très élevé
- × Chaleur dégagée par le moteur
- × Petits détails de finition

“ LA XDIAVEL V4 SOIGNE L'EXUBÉRANCE À L'ITALIENNE : UNE VRAIE DIVA ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6,6 L/100 KM / AUTONOMIE 300 KM / HAUTEUR DE SELLE 770 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 421, 427

MOTEUR 4-cylindres en V à 90° Granturismo à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE (al. x cse) 1158 cm³ (83 x 53,5 mm) **PUISSANCE** 168 ch à 10 750 tr/min **COUPLE** 126 N.m à 7 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 330 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 240/45/17 **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 229 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris : 347/601€* Nantes : 286/455€*



L'écran TFT de 6,9 pouces possède un format de 8:3 et la technologie de verre collé (visibilité en plein soleil). Complet, il ne manque que la jauge d'essence.

DUCATI DIAVEL V4

À PARTIR DE 28 590 €

La Diavel V4 affiche une carrure de brute prête à bondir. Jante arrière sculptée, échappement ultra-court à quatre sorties : tout est démonstratif. Mais derrière le *show*, l'efficacité est réelle. Précise, étonnamment agile, elle accepte un pilotage engagé sans forcer. Son V4 Granturismo de 168 ch pousse fort, monte vite dans les tours et chante à pleins poumons. Le *shifter* sublime les accélérations.



■ POUR	■ CONTRE
x Mécanique démonstrative	x Échappement bruyant
x Partie-cycle efficace	x Tarif élevé
x Ergonomie et équipement	

■ ESSAI MM N°S 396, 399, 401

MOTEUR 4-cylindres en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1158 cm³ (83 x 53,5 mm) **PUISSANCE** 168 ch à 10750 tr/min **COUPLE** 126 N.m à 7500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 20 litres **POIDS** 236 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 790 mm **ASSURANCE** (source Mutuelle des Motards) Paris: 347/601€* Nantes: 286/455€*

HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S 1250

À PARTIR DE 16 350 €

Avec son *V-twin Revolution Max* de 1250 cm³, la Sportster S délivre 121 ch et 125 N.m, propulsant la moto avec vigueur jusqu'à 9500 tr/min. Le grondement Harley cède cependant la place à une sonorité plus feutrée. Pieds en avant, elle enchaîne les virages avec entrain, malgré un imposant pneu avant de 160 mm. Seul bémol, la chaleur de l'échappement et un amortissement ferme, peu conciliant sur route dégradée.



■ POUR	■ CONTRE
x Performances	x Chaleur dégagée par l'échappement
x Sensations de conduite	x Garde au sol
x Baisse de 1440€	x Confort

■ ESSAI MM N°S 379, 382, 390

MOTEUR bicylindre en V à 60° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre, distribution variable **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1252 cm³ (105 x 72,3 mm) **PUISSANCE** 121 ch à 7500 tr/min **COUPLE** 125 N.m à 6000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 11,8 litres **POIDS** 228 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 753 mm **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 252/407€* Nantes: 219/326€*

HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL

À PARTIR DE 13 950 €

Moins axée sur les performances que la Sportster dont elle découle, la Nightster Special profite de son moteur *Revolution Max 975T*, qui développe 89 ch, afin d'être bridé pour les permis A2. Son *twin* enjoué dans les tours et sa partie-cycle stable lui offrent des prestations dynamiques correctes. Son prix baisse (2740€), mais celui de la Nightster (tout court), plus simple, chute lui de 4300€ (11390€). Une aubaine!

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Facile	x Finition moyenne
x Tenue de route	x Trop de plastique
x Baisse de 2740€	

■ ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre en V à 60° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 975 cm³ (97 x 66 mm) **PUISSANCE** 89 ch à 7500 tr/min **COUPLE** 95 N.m à 5750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 11,7 litres **POIDS** 225 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 715 mm **ASSURANCE** (Mutuelle des Motards) Paris: 252/384€* Nantes: 219/315€*

HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ULTRA

À PARTIR DE 33 490 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Tailler la route sur une grosse Harley-Davidson représente toujours une forme d'idéal. Vibrations, sonorité, confort global, image, tout ceci participe à une manière assez particulière de vivre le voyage. Avec la Street Glide Ultra, on a tout cela, et plus encore.

La Street Glide Ultra rappelle pourquoi les grandes routières à l'américaine conservent une saveur inégalable. Certes, poids et tarif peuvent paraître excessifs, mais le confort réel et la capacité à enchaîner les kilomètres sans fatigue soulignent la justesse de sa conception. Vibrations, sonorité, confort global et atmosphère singulière participent à une expérience unique. La Street Glide Ultra 117 mérite le détour. Son carénage "batwing", fixé sur la colonne, façonne un *feeling* spécifique du train avant. L'Ultra ajoute tous les attributs du grand tourisme : top-case capable d'embarquer deux intégraux, bulle rehaussée,

défecteurs latéraux, protections inférieures, instrumentation TFT de 12,3 pouces et bagagerie totalisant 139 litres. L'équipement électronique est complet : ABS actif en virage, contrôle de traction et aide au démarrage en côte. Animée par le Milwaukee-Eight 117, la Street Glide Ultra privilégie la souplesse et l'allonge. Capable de reprendre sous 2 000 tr/min en duo, elle déroule sa partition dans une plage d'utilisation, comprise entre 2 000 et 3 000 tr/min, idéale pour le voyage. Stable, confortable, étonnamment saine dans les courbes, elle confirme qu'une grande GT américaine peut conjuguer luxe, sérénité et plaisir mécanique.

■ POUR

- x Confort remarquable
- x Équipement complet
- x Aptitude au voyage

■ CONTRE

- x Tarif
- x Pas de sélecteur à double branche
- x Poids élevé à l'arrêt



“ LA STREET GLIDE ULTRA INVITE À PRENDRE LA TRÈS GRANDE ROUTE AVEC PASSION ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 6 L/100 KM / AUTONOMIE 380 KM / HAUTEUR DE SELLE 725 MM

■ ESSAI MM N° 425

MOTEUR bicylindre en V à 45° à refroidissement par air et eau (culasses), 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE (al. x cse) 1923 cm³ (103,5 x 114,3 mm) **PUISSANCE** 107 ch à 5 020 tr/min **COUPLE** 175 N.m à 3 500 tr/min
BOÎTE DE VITESSES à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par courroie **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 320 mm (1) **PNEUS AV - AR** 130/60/19 - 180/55/18 **RÉSERVOIR** 22,7 litres **POIDS** 393 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 264/622€* Nantes: 230/455€*



Large tableau de bord de 12,3 pouces, avec système de navigation, volet de ventilation, tiroir astucieux avec prise et recharge pour le téléphone, le tout encadré par les enceintes : un équipement au top!

HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE 117

À PARTIR DE 32 850 €

La Street Glide fait honneur à sa lignée. Elle se montre efficace, en dépit de ces 368 kg et d'un encombrement qui impose toujours une certaine anticipation. Le Milwaukee-Eight 117 aime les adjectifs : sympa, vivant, plein... La Street Glide est moderne, bien équipée, à l'aise partout, avec un immense tableau de bord tactile (même avec des gants) de 12,3 pouces, une sono de 200 watts. Bref, que du bonheur !



■ POUR	■ CONTRE
x Twin vivant	x Prix
x Agrément général	x Poids élevé
x Tableau de bord top	x Valises ne pouvant loger un casque

■ ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre en V à 45° à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1923 cm³ (103,5 x 114,3 mm)
PUISSANCE 107 ch à 5250 tr/min
COUPLE 175 N.m à 3500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 22,7 litres **POIDS** 368 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 715 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 264/622 €* Nantes: 230/455 €*

HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE 117

À PARTIR DE 32 850 €

La Road Glide partage la base technique de la Street Glide, mais s'en distingue par son carénage "Shark Nose", fixé au cadre, et sa signature lumineuse à leds en W. Son guidon "Ape Hanger", plus haut et plus large, modifie la position et le ressenti dynamique. Le comportement devient un peu moins naturel, d'autant que, malgré une cure d'amincissement, son poids reste élevé : 380 kg, soit 12 kg de plus que la Street.



■ POUR	■ CONTRE
x Finition	x Poids élevé
x Suspensions en progrès	x Guidon Ape Hanger
x Twin plein	x Manœuvres à l'arrêt

■ ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre en V à 45° à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1923 cm³ (103,5 x 114,3 mm)
PUISSANCE 107 ch à 5250 tr/min
COUPLE 175 N.m à 3500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 22,7 litres **POIDS** 380 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 720 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 264/622 €* Nantes: 230/455 €*

HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER ST

À PARTIR DE 25 590 €

Avec son V-twin 117 de 1923 cm³, la Low Rider ST aime envoyer du lourd. Logé dans une partie-cycle compacte, il distille des accélérations musclées entre 3000 et 5000 tr/min. Valises et carénage installent pleinement la ST dans l'univers du "club style", déclinaison du genre custom. Châssis sain, garde au sol correct, vraies prises d'angle : elle sort des virages en force. Une Harley brute avec beaucoup de caractère.



■ POUR	■ CONTRE
x Moteur top	x Position des jambes pour les grands
x Allure tranchée	x Carénage peu protecteur
x Garde au sol	

■ ESSAI MM N°S 390, 418

MOTEUR bicylindre en V à 45° à refroidissement par air, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1923 cm³ (103,5 x 114,3 mm)
PUISSANCE 103 ch à 5020 tr/min
COUPLE 168 N.m à 3500 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 18,9 litres **POIDS** 327 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 720 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
 Paris: 264/622 €* Nantes: 230/455 €*

HONDA CMX 500 REBEL

À PARTIR DE 6 499 €

La CMX500 Rebel a reçu l'an passé des petites améliorations – confort de selle, butées d'amortisseurs, nouveaux réglages de la centrale électronique... – qui lui permettent de continuer à séduire, surtout les permis A2. Véritable vélo, braquant court, elle profite d'une maniabilité étonnante, en dépit de ce gros pneu avant, façon *bobber*. La direction est précise, et le freinage à l'avant se montre progressif.

A2



■ POUR

- x Moteur plaisant
- x Facile à prendre en main
- x Look

■ CONTRE

- x Aspects pratiques
- x Capacité du réservoir

■ ESSAI MM N° 368

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 471 cm³ (67 x 66,8) **PUISSANCE** 45 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 44,6 N.m à 6 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 11,2 litres **POIDS** 191 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 690 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris : 259/361€* Nantes : 227/314€*

HONDA CMX 1100 REBEL

À PARTIR DE 12 099 €

Mue par le bicylindre de l'Africa Twin, la CMX 1100 Rebel soigne son style : position de conduite basse, selle épaisse, repose-pieds avancés, guidon haut et en arrière, quatre modes de conduite, contrôle du couple sur trois niveaux, régulateur de vitesse de série et boîte DCT (uniquement). Une version Touring avec valises est proposée à 12 949 €, et un modèle SE (Special Edition), plus sexy, à 13 249 €.



■ POUR

- x Ergonomie pour les petits
- x DCT
- x Confort

■ CONTRE

- x Look particulier
- x Finition quelconque
- x Ergonomie pour les grands

■ ESSAI MM N° 382

MOTEUR bicylindre parallèle à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT Unicam, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1084 cm³ (92 x 81,5 mm) **PUISSANCE** 88 ch à 7 250 tr/min **COUPLE** 98 N.m à 4 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** semi-automatique DCT à 6 rapports **RÉSERVOIR** 13,6 litres **POIDS** 236 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 710 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris : 262/392€* Nantes : 230/332€*

KAWASAKI ELIMINATOR 500 SE

À PARTIR DE 6 899 €

L'Eliminator 500 possède une vraie gueule. Polyvalente et joueuse, elle fait vite oublier quelques défauts cosmétiques. La SE, à la finition un chouïa plus léchée, ajoute des soufflets de fourche, un petit carénage et une selle confort, pour un tarif légèrement supérieur à celui de sa sœur standard (6 499 €). Originale, elle séduira ceux qui cherchent un utilitaire au moteur doux.

A2



■ POUR

- x Accessible à tous
- x Moteur pétillant
- x Look

■ CONTRE

- x Finition pas très sexy
- x Duo compliqué

■ ESSAI MM N° 407

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 451 cm³ (70 x 58,6 mm) **PUISSANCE** 45,4 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 42,6 N.m à 6 600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 177 kg tous pleins faits **HAUTEUR DE SELLE** 735 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Label jeune Paris : 259/361€* Nantes : 227/314€*

INDIAN CHALLENGER DARK HORSE POWERPLUS 112

À PARTIR DE 34 490 €



Dès les premiers tours de roues, la Challenger Dark Horse impose son gabarit, son charisme et une étonnante facilité de prise en main. Massive, elle se manie avec une précision surprenante. Son V-twin PowerPlus 112 de 1834 cm³ déborde de couple et propulse la moto avec une autorité constante. À 2 500 tr/min, les reprises sont déjà pleines, à 3 500 tr/min, le couple catapulte, à 5 500 tr/min, on atteint la puissance maxi du twin (126 ch) ; et il reste 1000 tr/min d'allonge. Sympa ! Mais ce qui frappe surtout, au-delà des performances, c'est la personnalité de cette moto : elle a une âme, un caractère à part entière. Le folklore US est partout : dans le son, la posture, l'ambiance. Confort royal, technologie embarquée et caractère bien trempé, la Challenger n'est pas juste une moto, c'est une expérience.



- **POUR**
- x Agrément moteur
 - x Confort et protection
 - x Tenue de route

- **CONTRE**
- x Prix
 - x Finition plastique par endroits
 - x Garde au sol

■ **MESURES**

CONSUMMATION MOYENNE **6,7 L/100 KM** / AUTONOMIE **340 KM** / HAUTEUR DE SELLE **672 MM**

■ **ESSAI MM N°S 418, 423 (ELITE)**

MOTEUR bicylindre en V à 60° PowerPlus à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1834 cm³ (110 x 96,5 mm) **PUISSANCE** 126 ch à 5 500 tr/min **COUPLE** 181,4 N.m à 3 600 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par courroie **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 298 mm (1) **PNEUS AV - AR** 130/60/19 – 180/60/16 **RÉSERVOIR** 22,7 litres **POIDS** 392 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 264/600 €* Nantes: 230/443 €***

INDIAN 101 SCOUT

À PARTIR DE 18 990 €

En 1928, l'Indian 101 Scout incarnait la sportive absolue. Près d'un siècle plus tard, cette 101 s'inscrit dans la même logique, au sommet d'une gamme Scout désormais riche de cinq modèles. Si l'effet nouveauté de cette Scout n'est pas immédiat, la refonte a pourtant été très profonde. Le V-twin passe 1133 à 1250 cm³, gagnant 17% de puissance et 14% de couple, pour atteindre 111 ch et 109 N.m. Souple à bas régime, il devient consistant dès 4 000 tr/min, puis franchement solide au-delà de 5 500, avec une belle allonge. Le cadre en acier remplace l'aluminium, tout en permettant un gain de 5 kg. Résultat, une moto plus agile, au train avant précis et stable, qui enchaîne les virages avec un vrai plaisir. Sa selle basse de 680 mm parachève une prise en main immédiate. Une Scout moderne, efficace et séduisante.



- **POUR**
- x Prise en main
 - x Châssis sain
 - x Moteur souple

- **CONTRE**
- x Caractère du twin linéaire
 - x Pas dispo A2
 - x Chaleur du moteur en ville

■ **MESURES**

CONSUMMATION MOYENNE **5,8 L/100 KM** / AUTONOMIE **225 KM** / HAUTEUR DE SELLE **680 MM**

■ **ESSAI MM N° 409**

MOTEUR bicylindre en V à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1250 cm³ (104 x 73,6 mm) **PUISSANCE** 111 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 109 N.m à 6 300 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 298 mm (2 juxt.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 298 mm (1) **PNEUS AV - AR** 130/60/19 – 150/80/16 **RÉSERVOIR** 13 litres **POIDS** 249 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 297/433 €* Nantes: 253/358 €***



■ ESSAI
MM N° 409

- **POUR**
- x Ligne classique
 - x Dispo A2
 - x Baisse de 2 000 €
- **CONTRE**
- x Manque d'originalité
 - x Poids

DISPO
A2

INDIAN SCOUT CLASSIC À PARTIR DE 13 690 €

MOTEUR bicylindre en V **CYL.** 1250 cm³ **PUIS.** 105 ch **RÉS.** 13 litres
POIDS 252 kg en ordre de marche **H. SELLE** 680 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 297/432 €* Nantes: 253/357 €*

› La Scout Classic a le design le plus... classique. Avec ses garde-boue enveloppants et une ergonomie traditionnelle, elle incarne une forme d'intemporalité de la moto américaine.



■ ESSAI
MM N° 409

- **POUR**
- x Moteur plein d'allonge
 - x Équipement
 - x Finition
- **CONTRE**
- x Conso à surveiller
 - x Bulle trop courte

DISPO
A2

INDIAN SUPER SCOUT À PARTIR DE 18 990 €

MOTEUR bicylindre en V **CYL.** 1250 cm³ **PUIS.** 105 ch **RÉS.** 13 litres **POIDS** 268 kg en ordre de marche **H. SELLE** 680 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 297/433 €* Nantes: 253/358 €*

› Des sacoches (limitées), une selle biplace, une bulle (un peu trop petite): voici la Super Scout qui se dote d'aptitudes routières pour un petit week-end à deux.



■ ESSAI
MM N° 409

- **POUR**
- x Simplicité
 - x Dispo A2
 - x Baisse de 2 500 €
- **CONTRE**
- x Débattements des suspensions
 - x Confort

DISPO
A2

INDIAN SCOUT BOBBER À PARTIR DE 12 890 €

MOTEUR bicylindre en V **CYL.** 1250 cm³ **PUIS.** 105 ch **RÉS.** 13 litres
POIDS 246 kg en ordre de marche **H. SELLE** 665 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 297/432 €* Nantes: 253/357 €*

› Simple, la Bobber voit son tarif – le plus accessible de la gamme – diminuer. La position est un peu ramassée, et les débattements d'amortisseur tabassent sur mauvaises routes.



■ ESSAI
MM N° 409

- **POUR**
- x Rehausseur de guidon
 - x Agilité
 - x Dispo A2
- **CONTRE**
- x Garde au sol
 - x Chaleur du twin en ville

DISPO
A2

INDIAN SPORT SCOUT À PARTIR DE 15 690 €

MOTEUR bicylindre en V **CYL.** 1250 cm³ **PUIS.** 105 ch **RÉS.** 13 litres
POIDS 248 kg en ordre de marche **H. SELLE** 680 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 297/432 €* Nantes: 253/357 €*

› Avec le rehausseur de guidon (option), la Sport gagne en agilité. Les points de corde s'enchaînent avec gourmandise. Le super feeling ravira les motards sensibles aux impressions de conduite.



■ ESSAI
MM N° 409

- **POUR**
- x Moteur robotatif
 - x Châssis très sain
 - x Plaisir de conduite
- **CONTRE**
- x Selle un rien ferme
 - x Chaleur du moteur

INDIAN SPORT CHIEF RT

À PARTIR DE 23 990 €

MOTEUR bicylindre en V **CYL.** 1890 cm³ **PUIS.** 88 ch **RÉS.** 15,9 litres
POIDS 311 kg en ordre de marche **H. SELLE** 686 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 253/516 €* Nantes: 222/397 €*

› La bête cube 116 cubic inches et balance 162 N.m à 3 200 tr/min. Très bien équipée en partie-cycle, la Sport Chief inspire confiance, même dans les courbes rapides.



■ ESSAI MM
N°s 388, 391

- **POUR**
- x Moteur vif et coupleux
 - x Électronique
 - x Confort
- **CONTRE**
- x Ride-by-wire perfectible
 - x Poids

INDIAN PURSUIT LIMITED

À PARTIR DE 37 290 €

MOTEUR bicylindre en V **CYL.** 1834 cm³ **PUIS.** 122 ch **RÉS.** 13 litres
POIDS 425 kg en ordre de marche **H. SELLE** 672 mm
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 264/600 €* Nantes: 230/443 €*

› La Pursuit reprend la base de la Challenger avec un top-case et un bas de carénage. Imperturbable, elle avale les kilomètres et les virolos sans effort dans un confort royal.

QJMOTOR SRV 600 V4

À PARTIR DE 7 599 €

Cette QJMOTOR ressemble à s'y méprendre à une Harley-Davidson Fat Bob en miniature. À la différence près qu'elle compte ici deux cylindres supplémentaires, mais nettement moins de couple. Son cœur? Un V4 à 90° de 561 cm³ développant 68 ch, une architecture originale dans un *custom*. Cette SRV 600 V surprend aussi avec une fourche inversée Marzocchi, des étriers radiaux Brembo, une transmission secondaire par courroie en Kevlar et un tableau de bord TFT. Côté tenue de route, elle reste dans les standards du genre: direction pesante, inertie lors des changements d'angle et garde au sol limité. À l'opposé, le freinage est puissant. Les selles sont surpiquées, avec des revêtements différents entre les côtés et l'assise, mais le duo reste limité! Surtout, ce V4 est super cool: souple, rond, rageur, avec une sonorité unique.

DISPO
A2

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **N.C.** / AUTONOMIE **N.C.** / HAUTEUR DE SELLE **720 MM**

ESSAI MM N° 410

MOTEUR 4-cylindres en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 561 cm³ (61 X 48 mm) **PUISSANCE** 68 ch à 10 500 tr/min **COUPLE** 54 N.m à 8 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par courroie **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 300 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 130/90/16 - 180/65/16 **RÉSERVOIR** 16,5 litres **POIDS** 219 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Label jeune Paris: 251/354 €* Nantes: 221/308 €***



■ **POUR**
x Moteur étonnant
x Équipement
x Tarif

■ **CONTRE**
x Style *custom* un peu démodé
x Détails de finition

SWM STORMBREAKER V1200

À PARTIR DE 9 990 €

Elle ressemble à une Harley-Davidson Sportster: ça en a la posture, la sonorité, les vibrations et presque l'âme. Mais cette Stormbreaker V1200 est chinoise, fabriquée par Shineray et vendue sous le blason SWM. La confusion est totale, et voulue. De la fourche au cadre, du bras oscillant aux repose-pieds, chaque élément renvoie au Sportster d'antan. À l'usage, l'ergonomie, les commandes et même le *feeling* moteur rappellent furieusement Milwaukee. Le V2 culbuté délivre 61 ch, souple dès 2 000 tr/min, plus consistant entre 4 000 et 5 000 tr/min, il offre des sensations mécaniques à l'ancienne. La partie-cycle reste fidèle à l'esprit originel: rigueur moyenne, suspensions fermes, garde au sol limité, mais un vrai plaisir de conduite. Si la finition trahit parfois ses origines, le charme opère bel et bien.

DISPO
A2

MESURES

CONSUMMATION MOYENNE **6 L/100 KM** / AUTONOMIE **230 KM** / HAUTEUR DE SELLE **710 MM**

ESSAI MM N° 424

MOTEUR bicylindre en V à 45° à refroidissement par air, 4T, culbuteurs, 2 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 1202 cm³ (88,9 x 96,8 mm) **PUISSANCE** 61 ch à 5 500 tr/min **COUPLE** 91 N.m à 4 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 280 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 260 mm (1) **PNEUS AV - AR** 130/90/16 - 150/80/16 **RÉSERVOIR** 14 litres **POIDS** 262 kg en ordre de marche **ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 229/383 €* Nantes: 207/322 €***

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS



■ **POUR**
x Esprit préservé
x Plaisir de conduite
x Illusion parfaite

■ **CONTRE**
x Détails d'accastillage
x Garde au sol
x Côté "fausse Rolex"

TRIUMPH ROCKET 3 STORM R

À PARTIR DE 26 895 €

3-cylindres de 2 458 cm³, revendiquant la plus forte cylindrée de série du monde moto, 317 kg sur la balance, pneu arrière de 240 mm, monobras XXL: la Rocket 3 impose le respect. Une machine aussi intimidante sur le papier qu'étonnamment accessible à l'usage... sauf son tarif.

Vingt ans après avoir dynamité le monde feutré du cruiser, la Rocket 3 célèbre son anniversaire en ajoutant une couche de démesure. Plus affûtée, plus puissante, la Storm pousse le concept à son paroxysme. Son monstrueux 3-cylindres de 2 458 cm³ délivre désormais 182 ch et surtout 225 N.m de couple, de quoi faire basculer l'horizon à la moindre rotation de la poignée. Une débauche de force brute, mais d'une étonnante docilité à bas régime. Incroyable, la Rocket 3 Storm R surprend par sa facilité: à très basse vitesse, l'équilibre s'installe naturellement, l'embrayage se montre doux, et le moteur accepte de

reprendre sous 2 000 tr/min sans broncher. Sur route, le châssis étonne par sa neutralité et sa rigueur, tandis que les freins Brembo offrent un vrai mordant. Certes, la direction peut se raffermir au freinage sur l'angle, et l'amortissement arrière demeure ferme, mais l'ensemble reste cohérent au regard des dimensions hors norme. Le moteur, lui, est une expérience en soi. Chaque accélération projette la Rocket 3 dans une autre dimension. À tous les régimes, le souffle est impressionnant, addictif, jubilatoire. Et pour la balade, il y a aussi la GT (grand guidon, commandes avancées, dossier passager, micro pare-brise) à 27 695 €.



“ LES SUPERLATIFS LES PLUS FOUS NE SONT PAS SUFFISANTS POUR ÉVOQUER LA ROCKET 3 STORM R ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 7,5 L/100 KM / AUTONOMIE 240 KM / HAUTEUR DE SELLE 773 MM

■ ESSAI MM N^{OS} 410, 427

MOTEUR 3-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 2 458 cm³ (110,2 x 85,9 mm) **PUISSANCE** 182 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 225 N.m à 4 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (2 opp.) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 200/55/17 **RÉSERVOIR** 18 litres **POIDS** 317 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 276/540 €* Nantes: 239/413 €*



L'originalité est de mise côté instrumentation avec un bloc compteur orientable, proposant deux interfaces distinctes, ainsi qu'une multitude d'informations, malheureusement pas toujours faciles à bien voir du fait de leur taille réduite.

SCOOTERS



 mutuelle des
motards
LIBERTÉ ASSURÉE



urlr.me/DwaSUR

Les tarifs d'assurance indiqués pour chaque moto sont fournis par la Mutuelle des Motards. Ils correspondent à une formule responsabilité civile, qui intègre automatiquement la protection juridique, la corporelle du conducteur, l'équipement, l'assistance 0 km et bien d'autres garanties. Ils ont été calculés avec un coefficient de réduction de 0,50. Les tarifs signalés par un astérisque (*) correspondent à une formule vol et incendie.

BMW CE 02	p. 109
BMW CE 04	p. 109
KYMGCO AK PREMIUM	p. 109
YAMAHA TMAX TECH MAX	p. 110
HONDA X-ADV 750	p. 112
HONDA FORZA 750	p. 112

BMW CE 02

À PARTIR DE 7 760 €



Avec son style urbain branché, le CE 02 ne passe pas inaperçu. Proposé en 4 kW (45 km/h, dès 14 ans) ou en 11 kW pour les détenteurs de l'équivalent 125, il séduit par sa compacité et sa facilité. Avec 132 kg et un centre de gravité bas, la prise en main est immédiate. Position décontractée, modes "Flow", "Surf" et "Flash" (en option) rythment l'expérience. En ville, l'autonomie réelle plafonne à environ 65 km.

A1



■ POUR	■ CONTRE
x Prise en main facile	x Pas de frein de parking
x Performances correctes	x Aspect pratique
x Look sympathique	x Assez bruyant

■ ESSAI MM N° 407

MOTEUR synchrone à excitation séparée refroidi par air **BATTERIE** 2 x 1,96 kWh + 1 x 1,96 avec réduction de puissance à 4 kW **PUISSANCE** 15 ch **COUPLE** 55 N.m à 1000 tr/min **TRANSMISSION FINALE** par courroie **AUTONOMIE** 95 km **POIDS** 132 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 750 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 292/397 €* Nantes: 244/329 €*

BMW CE 04

À PARTIR DE 12 600 €



Le CE 04 affiche une audace assumée. Sa sellerie, disponible en six déclinaisons, et son immense écran TFT bourré d'infos renforcent son allure futuriste.

Amusant à piloter, ce scooter électrique se montre stable, rassurant et très joueur, avec des démarrages canon aux feux. Le mode "Dynamic" séduit, mais se révèle énergivore. Le mode "Eco" s'impose alors... au prix d'un plaisir nettement plus sage.

A2



■ POUR	■ CONTRE
x Look avant-gardiste	x Tarif
x Dynamisme	x Autonomie
x Silence	x Coffre trop petit

■ ESSAI MM N° 384

MOTEUR électrique à aimants permanents (brushless) et à refroidissement liquide **BATTERIE** lithium-ion 40 modules 8,9 kWh **PUISSANCE** 42 ch **COUPLE** 62 N.m **TRANSMISSION FINALE** par courroie **AUTONOMIE** 130 km **POIDS** 231 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 780 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 386/548 €* Nantes: 302/414 €*

KYMCO AK PREMIUM

À PARTIR DE 7 999 €

Le Kymco AK Premium incarne la vision GT du maxi-scooter urbain. Élégant et confortable, il se distingue par des performances de haut niveau. Cadre en aluminium,

Disposant d'une fourche inversée, freinage Brembo et électronique complète le placent au rang des meilleurs scooters. Stable, précis et puissant, son *twin* de 550 cm³ procure un réel plaisir de conduite. Surtout, son prix baisse de 4000€! Une aubaine.

DISPO
A2



■ POUR	■ CONTRE
x Qualités dynamiques	x Poids/gabarit
x Ligne et finition	x Caractère moteur
x Prix en baisse de 4 000 €	

■ ESSAI MM N° 400

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 550 cm³ (69 x 73,6 mm) **PUISSANCE** 50,3 ch à 7500 tr/min **COUPLE** 52,3 N.m à 5750 tr/min **TRANSMISSION** variateur **TRANSMISSION FINALE** par courroie **RÉSERVOIR** 12 litres **POIDS** 238 kg en ordre de marche **HAUTEUR DE SELLE** 795 mm

ASSURANCE (Mutuelle des Motards)
Paris: 763/1034 €*
Nantes: 540/702 €*

YAMAHA TMAX TECH MAX

À PARTIR DE 15 599 €

HORS-SÉRIE
NOUVEAUTÉ
ESSAIS

Pionnier dans le monde du scooter en 2001, le Yamaha TMAX poursuit sa mue. En version Tech MAX, il s'enrichit d'une centrale inertielle et d'un équipement premium, tout en préservant ce qui fait sa légende : rigueur de châssis et plaisir de conduite.

Le TMAX cultive l'originalité. Il associe châssis rigoureux, tenue de route et capacité à séduire des motards réfractaires à l'idée même du scooter. En version Tech MAX, il monte encore en gamme. Le style évolue par touches : face avant affinée, signature lumineuse modernisée, sans bouleverser sa silhouette. Le tableau de bord, doté d'un troisième affichage, garde une ergonomie claire. La nouveauté se situe sous la carrosserie : l'arrivée d'une centrale inertielle qui apporte un ABS actif sur l'angle. Sur route, l'apport est réel. Le freinage gagne en sérénité, notamment sur un revêtement dégradé ou en entrée de courbe, sans altérer le plaisir de conduite. En ville, son équilibre et sa maniabilité

demeurent une référence. Sur route, sa précision et sa stabilité impressionnent. Le châssis encaisse les enchaînements rapides sans broncher. Le bicylindre de 562 cm³ se montre volontaire et linéaire, bien épaulé par une transmission douce. Le Tech MAX soigne aussi le confort : selle et poignées chauffantes, régulateur de vitesse, contrôle de pression des pneus... Seules quelques turbulences persistent encore lorsque la bulle est en position haute, dommage. Le tarif demeure élevé, mais le TMAX ne cherche pas à jouer la carte du rationnel, il occupe un territoire à part, celui d'un scooter aux sensations de moto. La version standard est à 13 599 €.

A2

■ POUR

- x Look stylé
- x Équipement complet
- x Tenue de route

■ CONTRE

- x Tarif très élevé
- x Poids sensible en manœuvre
- x Bulle qui génère des turbulences



“ LE TMAX TECH MAX EST UN SCOOTER QUI SE VIT COMME UNE MOTO ”

■ MESURES

CONSOMMATION MOYENNE 4,8 L/100 KM / AUTONOMIE 310 KM / HAUTEUR DE SELLE 800 MM

■ ESSAI MM N° 422

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 562 cm³ (70 x 73 mm) **PUISSANCE** 47,6 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 55,7 N.m à 5 250 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à variateur **TRANSMISSION FINALE** par courroie **FREIN AV** (étriers à x pistons) 2 disques, Ø 267 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pistons) 1 disque, Ø 282 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 120/70/15 - 160/60/15 **RÉSERVOIR** 15 litres **POIDS** 221 kg en ordre de marche

ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris : 890/1544 €* Nantes : 621/966 €*



Complet, lisible, le tableau de bord de 7 pouces proposait jusque-là deux thèmes. Un troisième affichage fait son apparition, mais les différences conceptuelles restent assez minimes.

SALON DE LA **MOTO**

DU QUAD ET DU SCOOTER

DES HAUTS-DE-FRANCE



SAMEDI **14** & DIMANCHE **15**
MARS 2026 À GAYANT EXPO,
DOUAI

À GAGNER*
1 MOTO
1 PERMIS MOTO
1 ÉQUIPEMENT COMPLET

Conditions et règlement du jeu sur www.salon-moto-hdf.fr - Une organisation ARCOM - Enregistré au RCS ARRAS 92046389000011 - Graphisme : CITY SAUDE



SARAH LEZITO
SHOWS STUNT
& DÉDICACES

INFOS
BILLETTERIE
SCANNEZ-MOI



FFMC
FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE

mutuelle des
motards

Dafy
La passion PRO

SCORPION EXO

www.salon-moto-hdf.fr

HONDA X-ADV 750

À PARTIR DE 13 099 €

Le X-ADV 750 reste un OVNI, à mi-chemin entre scooter et trail. Polyvalent par essence, il se montre aussi à l'aise en ville que sur route ou sur chemins roulants. Il gagne en confort et en modernité, tout en conservant son allure de baroudeur élégant. Effilées, les optiques reçoivent des feux diurnes qui intègrent aussi les clignotants.

DISPO
A2

L'assise perchée à 820 mm reste accessible grâce à une ergonomie bien pensée. En option, des repose-pieds typés enduro renforcent son potentiel hors bitume. Nonobstant des débattements mesurés, son équilibre et sa transmission DCT douce rendent le tout-terrain ludique. La transmission DCT apporte une douceur, quel que soit le mode engagé, et le moteur pétillant colore les déplacements. Enfin, sous la selle, un espace de 22 litres accueille un casque intégral.

MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **3,6 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **370 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
820 MM

ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 745 cm³ (77 x 59 mm) **PUISSANCE MAXI** 58 ch à 6 750 tr/min **COUPLE** 69 N.m à 4 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports semi-automatiques **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 296 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 160/60/15 **RÉSERVOIR** 13,2 litres **POIDS** 235 kg en ordre de marche
ASSURANCE (source Mutuelle des Motards) Paris: 681/1170 €* Nantes: 487/749 €*

POUR

- x Esthétique
- x Boîte DCT
- x Polyvalence

CONTRE

- x Pas de poignées chauffantes de série
- x Poids
- x Amortisseur



HONDA FORZA 750

À PARTIR DE 12 599 €

Le Forza 750 adopte une allure moderne, presque sportive, avec l'ambition de bousculer le Yamaha TMAX. Son regard acéré s'articule autour d'un double optique à leds, flanqué de clignotants intégrant les feux diurnes. Sa bulle est à réglage électrique, offrant 120 mm de course, tandis que la selle monobloc dissimule un coffre de 22 litres capable d'accueillir un casque intégral.

DISPO
A2

Héritant de l'écran connecté, des commodos du dernier X-ADV 750, de la clé mains libres et du régulateur de vitesse, le Forza soigne élégamment sa dotation. En roulage, l'équilibre et la facilité sont immédiats, portés par un centre de gravité bas et un bicylindre incliné vers l'avant. Associé à la transmission DCT, toujours aussi onctueuse, son moteur vif confère au Forza un tempérament dynamique et séduisant.

MESURES

CONSUMMATION
MOYENNE **4,5 L/100 KM**
/ AUTONOMIE **300 KM** /
HAUTEUR DE SELLE
790 MM

ESSAI MM N° 416

MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** (al. x cse) 745 cm³ (77 x 59 mm) **PUISSANCE MAXI** 58 ch à 6 750 tr/min **COUPLE** 69 N.m à 4 750 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports semi-automatiques **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV** (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **FREIN AR** (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1) **PNEUS AV - AR** 120/70/17 - 160/60/15 **RÉSERVOIR** 13,2 litres **POIDS** 235 kg en ordre de marche
ASSURANCE (Mutuelle des Motards) Paris: 681/1003 €* Nantes: 487/672 €*

POUR

- x Moteur agréable
- x Châssis équilibré
- x Boîte DCT

CONTRE

- x Suspensions un peu sèches
- x Transmission par chaîne



Toutes en Moto

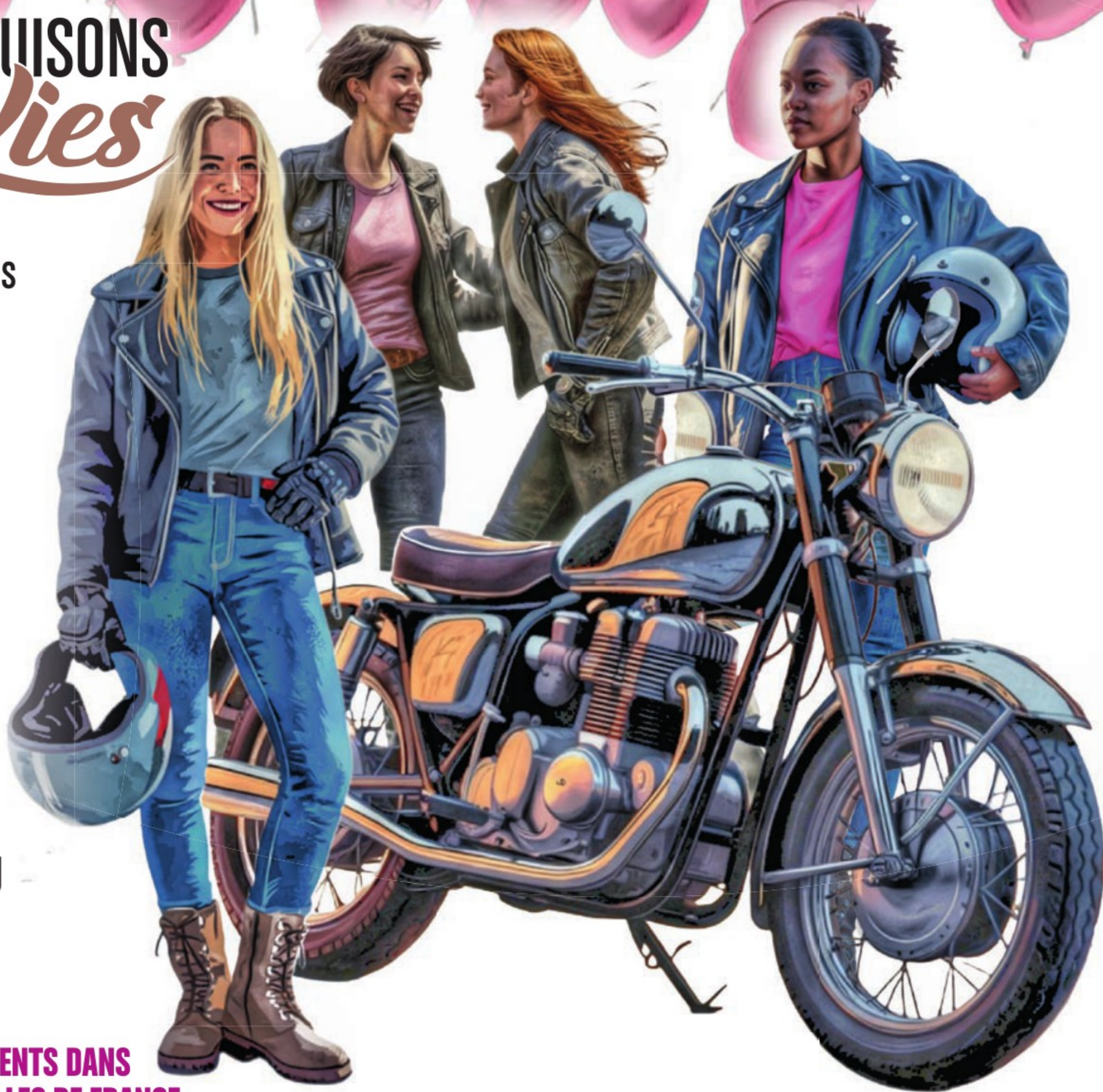
JOURNÉE INTERNATIONALE DES DROITS DES FEMMES

DIMANCHE 8 MARS 2026

REJOIGNEZ
NOUS

CONDUISONS
NOS
Vies

Aix-les-Bains
Auxerre
Bordeaux
Caen
La Réunion
Laval
Lyon
Nîmes
Perpignan
Ravel
Strasbourg
Toulouse



RASSEMBLEMENTS DANS
PLUSIEURS VILLES DE FRANCE

Infos : www.toutesenmoto.org -  Toutes en moto

Femmes
solidaires

LE PAYSAN DANS LA MARE
MOTO
magazine

MACIF

La Macif,
c'est vous.

SP
SPEEDWAY
ÉQUIPEMENTS MOTOS & SCOOTERS

ÉGALITÉ
femmes-hommes
& citoyenneté
EN ACTIONS

CCD
Laboratoire de la femme



INDEX PAR MARQUE

MARQUES ET MODÈLES	A2/DISPO A2	PAGES
AJP PR7 650 AVENTURE	A2	6
APRILIA RS 457	A2	57
APRILIA TUAREG 660	DISPO A2	6
APRILIA TUAREG 660 RALLY	DISPO A2	5
APRILIA TUONO 457	A2	39
BIMOTA KB4		57
BIMOTA TESI H2		57
BIMOTA TESI H2 TERA		7
BENDA LFC 700	DISPO A2	97
BENELLI IMPERIALE 400	A2	82
BMW CE 02	A1	109
BMW CE 04	A2	109
BMW F 900 GS		12
BMW F 900 GS ADVENTURE		12
BMW F 900 XR	DISPO A2	70
BMW F 900 R	DISPO A2	40
BMW K 1600 GRAND AMERICA		98
BMW K 1600 B		97
BMW M 1000 XR		70
BMW M 1000 R		40
BMW M 1000 RR		58
BMW R 12	DISPO A2	97
BMW R 12 G/S		81
BMW R 1300 GS ADVENTURE		10
BMW R 1300 GS		8
BMW R 1300 GS ASA		8
BMW R 18 ROCTANE	DISPO A2	98
BMW R 18 TRANSCONTINENTAL	DISPO A2	98
BMW R 12 NINET	DISPO A2	82
BMW R 12 S	DISPO A2	82
BMW R 1300 RS		67
BMW R 1300 RT		68
BMW S 1000 XR		70
BMW S 1000 R		40
BMW S 1000 RR		58
BROUGH SUPERIOR DAGGER		41
BSA 650 GOLDSTAR	A2	84
CAN-AM ORIGIN	A2	12
CAN-AM PULSE	A2	45
CFMOTO 450NK	A2	42
CFMOTO 450MT	A2	14
CFMOTO 450SR TC	A2	58
CFMOTO 675NK	DISPO A2	42
CFMOTO 700MT	DISPO A2	15
CFMOTO 800NK ADVANCED TC	DISPO A2	42
CFMOTO 800MT EXPLORE	DISPO A2	15
CFMOTO 800MT-X	DISPO A2	13
CHANGJIANG SIBERIAN EXPRESS		95
DUCATI DESERTX	DISPO A2	16
DUCATI DESERTX RALLY		16
DUCATI DIAVEL V4		100
DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO	DISPO A2	15
DUCATI MULTISTRADA V4 S		18
DUCATI MULTISTRADA V2	DISPO A2	17
DUCATI MULTISTRADA V2 S	DISPO A2	17
DUCATI PANIGALE V2 S	DISPO A2	59
DUCATI PANIGALE V4 S		59
DUCATI SCRAMBLER ICON	DISPO A2	84
DUCATI STREETFIGHTER V2 S	DISPO A2	43
DUCATI STREETFIGHTER V4 S		43
DUCATI XDIAVEL V4		99
GODET MOTORCYCLES CAFÉ RACER		85
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S 1250		102
HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL	DISPO A2	102
HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER ST		102
HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICAN SPECIAL		20
HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICAN ST		20
HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE 117		100
HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE 117		100
HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ULTRA		101
HERO MOTOCORP HUNK 440	A2	44
HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS ES		21
HONDA CRF1100L AFRICA TWIN		22
HONDA CB1000 HORNET SP		46
HONDA CB1000GT		72
HONDA CB500 HORNET	A2	45
HONDA CB650R E-CLUTCH	DISPO A2	45
HONDA CB750 HORNET	DISPO A2	44
HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP		60
HONDA CBR600RR		60
HONDA CBR650R E-CLUTCH	DISPO A2	61
HONDA CMX 1100 REBEL		103
HONDA CMX 500 REBEL	A2	103
HONDA CRF300L	A2	20
HONDA CL500	A2	84
HONDA FORZA 750	DISPO A2	112
HONDA GB350S	A2	83
HONDA GL 1800 GOLD WING DCT		74
HONDA GOLD WING TOURING DCT AIBRAG		74
HONDA NC750X	DISPO A2	71
HONDA NT1100 DCT ES		71
HONDA NX500	A2	71
HONDA X-ADV 750	DISPO A2	112
HONDA XL750 TRANSALP	DISPO A2	22
HUSQVARNA NORDEN 901		23
HUSQVARNA NORDEN 901 EXPEDITION		23
HUSQVARNA VITPILEN 801		45
INDIAN 101 SCOUT		104
INDIAN CHALLENGER (DARK HORSE) POWERPLUS 112		104
INDIAN SCOUT CLASSIC	DISPO A2	105
INDIAN SCOUT BOBBER	DISPO A2	105

MARQUES ET MODÈLES	A2/DISPO A2	PAGES
INDIAN SPORT SCOUT	DISPO A2	105
INDIAN SUPER SCOUT	DISPO A2	105
INDIAN SPORT CHIEF RT		105
INDIAN PURSUIT LIMITED		105
KAWASAKI ELIMINATOR 500 SE	A2	103
KAWASAKI NINJA 7 HYBRID		61
KAWASAKI H2 SX SE		75
KAWASAKI NINJA 1100 SX SE		75
KAWASAKI VERSYS 1100 SE		23
KAWASAKI W230	A2	86
KAWASAKI Z1100SE		46
KAWASAKI Z500 SE	A2	45
KAWASAKI Z650 RS	DISPO A2	87
KAWASAKI Z900	DISPO A2	47
KAWASAKI Z900 RS SE	DISPO A2	87
KAWASAKI ZH2		45
KAWASAKI ZX-4RR		61
KOVE 450 RALLY	A2	24
KOVE 800X PRO	DISPO A2	24
KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO		26
KTM 1390 SUPER DUKE R		48
KTM 790 ADVENTURE	DISPO A2	25
KTM 890 ADVENTURE R		25
KTM 890 SMT		25
KTM 990 DUKE		47
KTM 990 RC R		62
KYMCO AK PREMIUM	DISPO A2	109
LIVEWIRE S2 ALPINISTA	DISPO A2	49
MASH B-SIDE 500		95
MASH FR750	DISPO A2	49
MASH GT750	DISPO A2	75
MASH X-RIDE TRAIL 21' 650	A2	87
MOTO GUZZI STELVIO		28
MOTO GUZZI V100 MANDELLO S		74
MOTO GUZZI V7 SPORT	DISPO A2	86
MOTO GUZZI V85 TT TRAVEL		28
MV AGUSTA ENDURO VELOCE		29
QJMOTOR SRK 800 RR	DISPO A2	63
QJMOTOR SRT 600 SX TOURING	DISPO A2	29
QJMOTOR SRT 700 SX TOURING	DISPO A2	30
QJMOTOR SRT 900 SX TOURING	DISPO A2	30
QJMOTOR SRK 600	DISPO A2	49
QJMOTOR SRK 800	DISPO A2	52
QJMOTOR SRV 600 V4	DISPO A2	106
RIEJU 500 AVENTURA	A2	30
ROYAL ENFIELD BULLET 350	A2	87
ROYAL ENFIELD CLASSIC 650	A2	88
ROYAL ENFIELD GOAN CLASSIC 350	A2	88
ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450	A2	49
ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450	A2	31
ROYAL ENFIELD BEAR 650	A2	90
ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650	A2	87
ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR 650	A2	87
SUZUKI DR-Z4S	A2	32
SUZUKI DR-Z4S SM	A2	33
SUZUKI GSX-8R	DISPO A2	63
SUZUKI GSX-8S	DISPO A2	52
SUZUKI GSX-8T	DISPO A2	49
SUZUKI GSX-8TT	DISPO A2	50
SUZUKI GSX-S1000		49
SUZUKI GSX-S1000GT		76
SUZUKI GSX-S1000GX		76
SUZUKI HAYABUSA		76
SUZUKI V-STROM 800DE	DISPO A2	32
SUZUKI V-STROM 1050DE		33
SUZUKI V-STROM 1050SE		33
SWM STORMBREAKER V1200	DISPO A2	106
TRIUMPH DAYTONA 660	DISPO A2	63
TRIUMPH ROCKET 3 STORM R		107
TRIUMPH SCRAMBLER 1200 XE		91
TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	A2	91
TRIUMPH SPEED 400	A2	92
TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS		54
TRIUMPH SPEED TWIN 1200		93
TRIUMPH SPEED TWIN 1200 RS		93
TRIUMPH SPEED TWIN 900	DISPO A2	92
TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS	DISPO A2	53
TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO		34
TRIUMPH TIGER 1200 RALLY EXPLORER		35
TRIUMPH TIGER 900 GT PRO	DISPO A2	34
TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO		34
TRIUMPH TIGER SPORT 660	DISPO A2	78
TRIUMPH TIGER SPORT 800		77
TRIUMPH TRIDENT 660	DISPO A2	53
URAL RANGER 2WD		95
VOGE DS800X RALLY	DISPO A2	35
VOGE DS900X	DISPO A2	35
YAMAHA MT-09 Y-AMT		55
YAMAHA MT-07	DISPO A2	55
YAMAHA R7	DISPO A2	65
YAMAHA R9		64
YAMAHA TÉNÉRÉ 700	DISPO A2	36
YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY	DISPO A2	36
YAMAHA TMAX TECH MAX	A2	110
YAMAHA TRACER 7	DISPO A2	78
YAMAHA TRACER 9 GT+ Y-AMT	DISPO A2	79
YAMAHA XSR900GP		94
ZERO MOTORCYCLES DSR/X		37
ZONTES 703 RR	DISPO A2	65
ZONTES 703F ADVENTURE	DISPO A2	37
ZONTES 703F TOURING	DISPO A2	37



EXO-530 AIR

SCORPION EXO.

ÉCLAIRAGE LED

4 couleurs d'éclairage
Différentes animations
Jusqu'à 54h d'autonomie
Recharge par USB-C

- COQUE EN POLYCARBONATE PRE-PREG
- ÉCRAN SOLAIRE INTERNE
- LENTILLE PINLOCK MAXVISION INCLUSE
- SYSTÈME DE PLATINES ELLIPTEC II
- TISSU RESPIRANT KWIKWICK III
- POMPE DE GONFLAGE AIRFIT
- COMPATIBLE EXOCOM LINK-1/1C

SCORPIONEXO.COM





BELSTAFF
MOTORCYCLE

« Pensée pour durer »



BRECON BOMBER

Blouson aviateur en coton ciré 8oz British Millerrain Ultracore avec finition exclusive Belstaff, couleurs Black ou Army green, doublure en coton à carreaux emblématique, poche interne zippée, deux poches latérales à pressions, poche zippée manche gauche, manches réglables par pressions, protections CE amovibles coudes et épaules, une poche zippée pour recevoir une dorsale.



MANSION

Surchemise en cordura stretch à carreaux imprimés, couleur Belstaff olive/Black, toile canvas haute tenacité, logo Belstaff sur la poitrine et sur l'une des manches, poche interne à zip, deux poches poitrines à pressions.

Approuvé CE niveau A avec des protections souples amovibles aux coudes et épaules. Une poche zippée pour recevoir une dorsale.

