

Essais multiples : BMW R1200GS - DUCATI MULTISTRADA - TRIUMPH 1200 TIGER

Attention, les opinions exprimées sont personnelles et n'engagent que nous. Il sera nécessaire que vous fassiez un essai pour vous permettre de vous faire votre propre avis ... durant le Chabeuil's Day par exemple.

Pourquoi ces essais ? :

Pourtant très satisfaits de la S1000XR, nous lui reprochons néanmoins un manque évident de confort. La selle refaite par JLC Sellerie est magnifique et très efficace mais ne peut gommer des suspensions beaucoup trop fermes à notre goût.

Ces essais diffèrent de ceux que vous lisez habituellement par le fait qu'ils ont été effectués en duo. C'est donc bien les impressions du pilote ET de la passagère dont nous vous ferons part, car c'est bien à deux que l'on choisit la monture pour nos prochaines escapades.

Lorsque Facebook annonce les Furious Days chez VW et Ducati les Vendredi 21 et samedi 22 octobre 2018, comment ne pas s'inscrire pour l'essai de la 1200 Multistrada Enduro, l'ayant déjà essayé il y a 2 ans, mais sans ma passagère officialisée ? Cette 1200 MTS fut pour moi un véritable coup de cœur, mais nous devons savoir si ce sentiment serait partagé au point de la rebaptiser 1200 MST. Mais arrivés à 1 km du parking, je me rends compte avoir oublié mon permis et il est bien trop tard pour faire l'aller-retour. Nous reporterons donc cet essai.

1 – BMW R1200GS

L'essai suivant a lieu à 14h00 chez Hélice 26 – Concessionnaire BMW à Valence – sur la dernière 1200 GS. Bien qu'ayant précisé au téléphone vouloir faire l'essai avec un Top Case, il aura fallu pas moins de 20 minutes pour l'en équiper.

Depuis la sortie du R80GS en Juin 1996, énormément d'évolutions ont évidemment eut lieu. Sur le modèle 2018, apparait le démarrage sans clé, celle-ci restant dans la poche du pilote. On appuie à l'emplacement de la serrure. Le compteur est très lisible et le pare-brise se règle avec une molette à droite.



Le style aussi a évolué au fil des ans, comme l'optique carré lui conférant un look plus moderne que les phares ronds, les écopés additionnées au pare-brise dévient efficacement le flux d'air, ...



Laure se renseigne sur la bagagerie d'origine, qui perd en volume par rapport au S1000XR (pot d'échappement oblige). Mais j'avoue rester dubitatif quand le commercial nous apprend qu'il n'est pas possible d'adapter des Givi Trekker en gardant la clé de la moto. De plus, la selle chauffante n'est même pas une option, sachant que les R1200RT, K1200 et K1600 en sont équipées d'origine. Je plaçais naïvement la GS 1200 parmi les motos faites pour voyager mais manifestement, les ingénieurs de la firme ne partagent pas cet avis.

La grande nouveauté vient du fait que la moto gère elle-même la suspension en fonction de la charge (Solo, duo, bagages). A noter que l'on peut déconnecter ce réglage automatique en rentrant dans un menu, tout en continuant à disposer du choix Sport / Dynamique. Mais voyager dans ces menus n'a rien d'intuitif, nous resterons donc avec le réglage automatique.

D'ailleurs, nous roulons constamment en Dynamique sur notre S1000XR, le mode Sport n'ayant pu être tester qu'une fois en 11 000 km, par crainte de violence à mon égard. Nous aurions d'ailleurs apprécié une 3^{ème} mode du style « Confort ».

Prise en main :

Le boxer s'ébroue sans aucune difficulté et feule dans une sonorité très caractéristique. Chacun appréciera ... ou pas. Ce n'est pas notre cas mais il fallait passer outre pour ne pas écarter **LA** référence des gros trails routiers. Une fois assis dessus, j'avoue qu'elle me déconcerte un petit peu, ne retrouvant pas la position classique BMW adoptée en 25 années de pratique dans la marque bavaroise. Quant à Laure, elle se retrouve plus inconfortable que sur la S1000XR. Un comble tout de même. Du haut de ces 1,62 m, ses pieds sont plus hauts et elle dispose de moins de place sur la selle. Ajoutons à cela que l'écart de hauteur de selle ne lui permet pas de voir au-dessus de mes épaules. Ça fait tout de même beaucoup de points négatifs pour une moto se voulant baroudeuse, aventurière.

Je rajouterais aussi un réservoir de 20 litres, devant conférer au GS une autonomie avoisinant les 350 km. Personnellement, j'en aurais espéré davantage car nous subissons constamment les railleries d'une certaine catégorie de motards de Moto26 avec nos 19 litres actuels. Mais le moteur boxer est réputé peu vorace.



Les ingénieurs BMW ont enfin revu la boîte de vitesse, faisant disparaître les klong caractérisant les bi-cylindres de la marque depuis tant d'années. Les rapports passent avec une douceur peu commune, offrant même une grande facilité à retrouver le point mort au feu rouge. (Heureusement car il faut bien compter 10 minutes pour sortir du centre de Valence). Le déménagement de la concession vers Portes Lès Valence se fait attendre.

Au cours de cet essai, je ne serais jamais parvenu à comprendre cette moto, la fourche annihilant toute remontée d'information et la mollesse des suspensions n'améliorant rien. Au premier rond-point, la roue avant se dérobe sur un revêtement dégradé, nous offrant notre première petite chaleur.

A l'arrêt au feu, j'en profite pour remarquer que les rétroviseurs ne vibrent absolument pas et toutes les commandes essentielles tombent bien sous les mains.

Une fois repartis, nous nous élançons dans la montée de Papelissier ... pas trop vite car le réglage des suspensions instantané rend la moto imprécise et ça devient du grand n'importe quoi. J'ai la désagréable sensation d'être passager dans un airbus piloté par Van Damme. Malgré les consignes avant décollage, je suis incapable de fouiller dans les menus pour retrouver un réglage normal. Pire, quelques graviers en ligne droite amorcent un guidonnage et nous sortent de la trajectoire. Il est temps de reprendre les choses en main car il m'ennuierait de payer les réparations. La GS a énormément perdu dans ses capacités légendaires et nous écourtons notre essai pour retrouver une route en bon état sur le retour, la Nationale. C'est alors qu'apparaît quelque chose d'inimaginable de nos jours, une très forte vibration extrêmement désagréable dans la selle entre 110 et 120 km/h. Je ne vois pas l'intérêt d'avoir ajouté l'option vibromasseur. Un adhérent du Club a d'ailleurs subi les mêmes déboires, sans qu'aucun geste commercial ne soit jamais réalisé par BMW France.

Le freinage est doux et suffisamment puissant pour arrêter les 244 kg tous pleins faits, sans pour autant apaiser l'esprit. Il mériterait d'être amélioré en comparaison avec la concurrence.

Le moteur de 125 CV (2018) manque totalement de caractère. Est-ce que les 11 CV supplémentaires sur le 1250 qui sortira en Octobre 2019, pourra modifier la donne sachant que le couple est en très nette augmentation puisque les 14,3 kg/m à 6250 tours présagent d'une disponibilité à tous les étages. A voir donc.

Côté béquille, elles sont toutes les deux parfaites car faciles à mettre en œuvre.

En conclusion, cette moto ne sera pas la nôtre car rarement l'occasion me fut donnée de trouver tant de défauts dans une moto neuve (Et pas la neuve dans l'occasion).

« Messieurs les Bavarois, il est grand temps de vous reprendre car la déception fut énorme pour quelqu'un qui partait très confiant dans cet essai ».

Points forts :

- La boîte de vitesse.
- La réputation.
- La hauteur de selle pilote accessible, sauf sur le modèle Adventure.
- Franchement, je ne vois plus.

Points faibles :

- Les vibrations horribles dans la selle.
- Le moteur anémique.
- La déception qu'elle génère pour une grande voyageuse.
- La bagagerie.
- La tenue de route !!!

2 – DUCATI MULTISTRADA

Ayant rendu la GS en un seul morceau et plus rapidement que prévu, nous en profitons pour nous rendre à la concession Delta Moto et tester en statique les 2 Ducati en exposition, en commençant par la 1260 MTS. Il est fort à parier que le modèle Enduro soit prochainement équipé de toutes les améliorations du 1260, tels le moteur plus coupleux, un frein moteur démoniaque, la boîte silencieuse et précise, son shifter plus précis que celui de notre S1000XR, ainsi que facilité de lecture des menus favorisant une compréhension logique et instinctive des différents réglages. J'en ai fait l'essai la veille de mon mariage en solo, durant lequel je n'aurais juste que le regret de ne savoir immédiatement appréhender son caractère incisif.

Voici 2 ans, nous avons troqué notre 1190 Adventure qui comportait le même défaut une fois débridée, un pousse-au-crime tant l'accélération était rageuse. La « Ready to Race » suscitait plus l'envie d'attaquer que d'enrouler. Inoubliable en solo comme en duo, mais pour des raisons très distinctes.

Verdict sur la position : Laure retrouve dans l'enduro, celle de la S1000XR, donc meilleure que la GS 2018 avec les jambes moins pliées.

1260 MULTISTRADA



1200 MULTISTRADA ENDURO



Nul doute qu'un prochain comparatif sera réalisé, avec la Suzuki V Strom, la Honda Africa Twin ou le Yamaha 1200 Ténéré par exemple, et peut-être même la Kawasaki Versys.



Il est grand temps de nous rendre à notre dernier Rendez-vous chez Bouvier Moto pour essayer la 1200 Tiger XTA (Jantes à bâtons). Il existe aussi le modèle XCA avec jantes à rayon.

Dans le magasin, nous apprenons que la 1200 Explorer de 2017 a laissé place à la 1200 Tiger. Il est donc temps de vérifier les changements apportés. A priori, pas grand-chose.



Comme demandé au téléphone, la Tiger est équipée du Top Case (1 bon point pour Triumph) et nous sommes reçu par le responsable SAV. Quant on voit le gabarit de ce dernier, on espère ne pas avoir recours au SAV Triumph.

C'est alors Richard qui nous présente la bête, équipée elle-aussi du système (clé dans la poche). La moto démarre et reste très ... trop silencieuse à mon goût. Le compteur dispose d'un rétro-éclairage en fonction de la luminosité, qui s'avère diablement efficace. La selle est large, accueillante et chauffante (!!), bien que trop molle à mon goût. Il existe 3 modes de réglage de dureté de suspension, contre 2 pour les béhèmes. Le pare-brise se règle électriquement, bien que par expérience, on n'y touche plus une fois la bonne hauteur adoptée, laissant place ainsi au défaut du poids d'un moteur placé très haut.

Au moment de partir, Richard se rend compte que la moto est presque sur la réserve. Je retire mon bon point. Na !

Une fois de plus, je laisse les réglages d'origine car les autres sont très fastidieux à rechercher. Ce n'est pas Richard qui nous contredira d'ailleurs. Côté pilote, la position est satisfaisante. Mais il en est tout autrement pour Laure qui se voit les jambes à l'équerre, le dos prenant toutes les aspérités de la route. Le supplice ne tarde pas et il nous faut aussi écourter cet essai. Même le fait d'avoir les jambes de ma femme en mode accoudoir, n'est pas de mon goût. Je soupçonne tout de même les ingénieurs d'Hinckley d'être misogynes.

Comme sur le GS, le réservoir n'est pas surdimensionné avec également 20 litres. Seule une consommation de 5,35 litres laisse présager une autonomie intéressante.

Dans beaucoup de domaines, cette Triumph manque de vivacité, que ce soit dans le passage des rapports, la mise en courbe ou l'accélération malgré les 143 CV affichés. Bien que cette version (XR) ait perdu 2 kg (contre 10 pour la XC), la Tiger 2018 affiche encore 242 kg. Rien d'étonnant à ce qu'elle se révèle lourde à positionner d'un virage à l'autre. Mais une fois sur l'angle, elle se montre d'une incroyable rigidité malgré les défauts de la route.

La très bonne surprise vient finalement du freinage, tant par sa surpuissance que son dosage facile. La Tiger corrige toute erreur de débutant et ne déclenche aucune réaction néfaste en « plantant » les freins en pleine courbe. Malheureusement, force est de constater que c'est son seul véritable argument car une fois de plus, la déception est au Rendez-vous. Cette moto n'offre aucun caractère et je parviens à m'ennuyer à son guidon.

Ce que je craignais vis-à-vis de la selle s'est avéré exact. Le moelleux au toucher n'étant pas un gage de confort, la selle devient rapidement trop ferme et les premières douleurs arrive au bout de seulement ¼ d'heure.

Côté bagagerie, il nous faudra encore composer avec un gros pot d'échappement à droite, tronquant une grande partie du volume de la valise. Mais contrairement à BMW, garder la même clé en adoptant des valises GIVI est tout à fait possible.

Côté béquille, la moto est très simple à positionner sur la centrale. Un temps d'adaptation sera cependant nécessaire pour trouver la béquille latérale et la surface du support me semble bien faible, provoquant l'effet poinçonnement sur terrain meuble.

| | |
|---|---|
| Points forts : <ul style="list-style-type: none">- Son freinage.- Sa stabilité en ligne droite et en courbe.- Son autonomie.- De grands rétroviseurs. | Points faibles : <ul style="list-style-type: none">- Sa faible accélération malgré 141 CV- Sa position passagère très inconfortable- Son aspect vieillot- Son manque de « fun » à la conduite |
|---|---|

- Son rétro-éclairage du compteur.
- Sa bulle électrique.

- Sa lourdeur de l'avant
- Sa selle, bien que chauffante.

Que ce soit sur la GS ou la Tiger, nous constatons qu'il est fait peu de cas du confort des passagères. Pour ma part, cela dicte mon choix et celui-ci est rédhibitoire.