

MOTOS D'A POUR



HONDA XLV 1000 VARADERO

Bicylindre en V à 90° 4 T

95 ch à 8 000 tr/mn

Poids à sec 220 kg

Prix 69 500 F env.

APRILIA ETV 1000 CAPONORD

Bicylindre en V à 60° 4 T

98 ch à 8 250 tr/mn

Poids à sec 215 kg

Prix 70 000 F env.

LC4 640

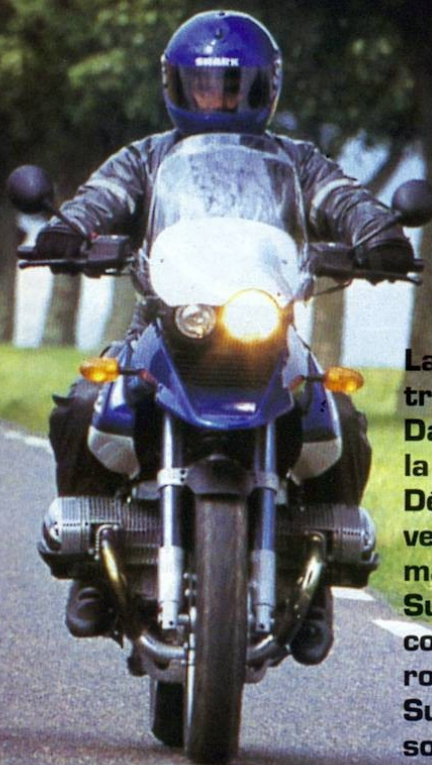
KTM
déco

www.

KTM-SP
4, rue Al

APRILIA ETV 1000 CAPONORD/BMW R 1150 GS/HONDA XLV 1000 VARADERO

VENTURE... LE QUOTIDIEN



La mode des gros trails type "Paris-Dakar" est morte, vive la nouvelle mode ! Délaissés les trails ventrus et peu mania-bles, les Yamaha Super Ténére et consorts. Les trails routiers sont là. Et Suzuki s'y met avec son nouveau DL 1000. Mais qu'est-ce qu'un trail routier peut bien apporter de plus que les infâmes Dakar répliques oubliés ? Tentative de réponse, avec la nouvelle Aprilia Caponord en guise d'arbitre.

BMW R 1150 GS

Bicylindre à plat 4 T

85 ch à 6 750 tr/mn

Poids à sec 233 kg

Prix 76 000 F env.
(ABS + 8 000 F)



Avec leur embonpoint, ils étaient impossibles à emmener où on voulait, et arboraient un look tellement suranné, qu'à la fin, on hésitait même à les sortir en ville... Les gros trails à la mode "Dakar" des années 80 étaient devenus inutiles. Remplacés par de légers monocylindres à l'équipement minimaliste et en costumes de ville, les gros trails reviennent par la fenêtre, celle qui ouvre sur les grandes étendues... de bitume. Car leur goût pour le sable a fondu à mesure qu'ils gagnaient en aptitudes routières. Confrontés à leur nouveau positionnement sur le marché des routières, les gros trails d'aujourd'hui rivalisent d'agrément, de confort, de sportivité, de rigueur... Bref, des arguments plutôt inhabituels pour des machines qui ressemblent, de loin, à des trails !

L'Allemand BMW peaufine depuis plus de dix ans son concept GS. Cette ultime version représente l'aboutissement d'une machine qui peut donner des leçons à bien des références. La Honda Varadero, par exemple, qui a été la première offensive japonaise à transformer l'essai. Dotée d'un cœur de sportive, la Varadero souffre aujourd'hui des attaques de la concurrence. Aprilia en tête. Véritable plagiat esthétique, l'italienne Caponord (découverte dans notre numéro 134) copie aussi sa greffe du cœur en empruntant celui de la sportive RSV. Cette "petite dernière" a-t-elle tous les atouts pour venir bousculer la hiérarchie des gros trail routiers ?

ON LES A COMPARÉES POUR VOUS

15

Rigide et imperturbable sur l'angle, la Caponord demande à être balancée avec fermeté. Elle autorise de belles prises d'angle, tandis que ses pneumatiques assurent un excellent grip.



Elles soignent le style

Face aux deux sœurs presque jumelles que sont l'Aprilia et la Honda, la BMW apporte cette touche d'originalité esthétique que ses acheteurs doivent sûrement rechercher quelque part. Originale certes, mais dérangeante aussi, la R 1150 GS est une sorte de monstre "biomécanique", moteur mis à nu, surmonté d'appendices "esthétique-plastiques" aux inspirations tourmentées. La nouveauté, l'Aprilia, manque son effet d'entrée en scène. La faute à une esthétique trop classique... ou trop inspirée par sa concurrente déclarée. À trop vouloir montrer qu'elle est le challenger de la Varadero, la Caponord perd de précieux points en termes d'image. Et la BMW de prouver qu'elle est la seule à respecter ses origines de trail, oubliant tout l'accastillage dont sont affublées les deux frangines... Dans le détail pourtant, la Caponord marque des points. Son châssis double poutre en aluminium – comme le bras oscillant – impose autant que celui de la future Yamaha TDM 900, à laquelle il

faudra bientôt la comparer. Les proportions sont aussi mieux respectées sur l'italienne : elle ne subit pas un avant volumineux, au contraire, et équilibre bien ses volumes avec un arrière massif, que seuls les coudes d'échappement, curieusement exposés, viennent perturber. L'italienne se soigne jusqu'au bout des jantes, lesquelles reçoivent des rayons tangentiels (mais d'un autre brevet que celles de la BMW), et qui acceptent des

pneus Tubeless. Enfin, le tableau de bord se pare du même élément que la Futura, constituant une véritable tour de contrôle, à laquelle ne manque que le GPS...

En face, la Varadero ne peut prétendre à une telle débauche de technicité, d'originalité et surtout,



Haute mais sculptée pour le vent et les pilotes de tailles moyennes, la Caponord exhibe fièrement un cadre double poutre en aluminium qui pourrait convenir à une sportive.

MOTOS D'AVENTURE... POUR LE QUOTIDIEN

APRILIA ETV 1000 CAPONORD/BMW R 1150 GS/HONDA XLV 1000 VARADERO

de charme. Lourde, avec un avant volumineux qu'un arrière fuyant déséquilibre, la XLV 1000 a beaucoup vieilli. D'autant que la qualité de fabrication semble en chute libre : notre modèle d'essai (certes, malmené par les journalistes) présentait de nombreuses traces de vieillissement prématuré.

Autocollants baladeurs, écussons remplacés par des thermoformés, porte-paquets supportant mal la charge de... paquets et instrumentation indigente, desservie par des commodos empruntés... à la CLR 125 ! Bref, malgré son moteur de VTR et ses jantes à bâtons, la Honda souffre d'un laisser-aller certain dans sa fabrication. Et le nouveau millésime n'apporte même pas l'injection attendue. Imperturbable, la BMW assiste à cette exécution sans sourciller. Sa fabrication est irréprochable, la finition soignée et l'équipement enfin complet. C'est bien le moins qu'on pouvait espérer à ce tarif !

Cœur de rocker

Au cœur de nos machines hybrides, copiant les méthodes automobiles, les moteurs sont tous empruntés à des machines existantes. BMW et Aprilia exploitent à fond la recette des organes communs, en dotant leurs machines de mécaniques présentes, par ailleurs, sur au moins quatre autres motos. Honda utilise simplement le moteur de la VTR. Nos bicylindres sont aussi comparables sur d'autres points. Les deux sœurs adoptent un bicylindre en V (à 60° pour Aprilia et 90° pour la Honda) longitudinal. La BMW se meut grâce au bicylindre à plat Boxer à injection et catalyseur. L'injection est aussi présente sur l'italienne, mais on devra attendre 2002 afin de voir apparaître la version catalysée. Et pas de date pour l'éventuelle option ABS, promise au lancement. Avec ses deux carburateurs et une boîte 5 vitesses, la Honda fait figure de parent pauvre au niveau mécanique. Mais ces restrictions ne nuisent pas à l'efficacité globale de la référence japonaise. Même si la prise en main de ces bestiaux, qui accusent autour des 250 kg, est moins aisée qu'avec une "bleue".

Entre le style "manga" japonais et une vague mutation d'Aliens, la gueule de l'Aprilia ne fait pas dans la guimauve. Mais son bulbe frontal (bulle), pour impressionnant qu'il est, ne protège pas mieux le pilote que celui de la Varadero.



La Caponord utilise bien évidemment le bicylindre en V présent sur tous les autres modèles routiers de la gamme 1000. Mais cette version assagie du twin est la plus agréable à emmener. Souple, onctueux et vigoureux, il abandonne la plupart des mauvaises manières des RSV et RST.

Le tableau de bord de la RST Futura est repris intégralement. L'éclairage bleuté est à noter : il est visible et reposant pour les yeux.

L'instrumentation est complète ; il ne reste plus qu'à ajouter un GPS !



Attention à la marche !

En gravissant les selles de ces trails pour la séance photo, avec les 42 853 déplacements à l'arrêt, demi-tours et autres figures imposées par le photographe, je remercie la nature de m'avoir doté de jambes plus grandes que la moyenne. Si le maniement de la Caponord a été pensé pour les moins de 1,75 m, l'allemande et la japonaise restent des machines hautes de selle. Ça tombe bien, sur la BMW on peut la régler ! Mais globalement, il faut faire attention au poids assez haut perché de la japonaise dans les évolutions en ville. Pourtant, le sentiment qui se dégage de la prise en main de ces gros trails est la facilité. Sauf peut-être pour la BMW, car même si son cardan et son couple de renversement sont toujours aussi appréciables et font aussi partie du charme de cette grosse Bertha, elle ne s'adresse pas aux petits gabarits... Et le guidon exagérément large, ajouté aux protubérants cylindres, représente une gêne dans le trafic. La Varadero se laisse guider plus facilement qu'on pourrait le penser et sa boîte à 5 rapports demande moins de changements.

L'Aprilia, par contre, souffre d'une gestion d'injection un peu récalcitrante, avec parfois des trous à l'accélération et des à-coups inopinés. Ceci cumulé aux divers bruits mécaniques étranges dont regorge le bicylindre, et vous comprenez que la Caponord n'est pas la plus facile en ville. Mais bien emmenée, elle peut se montrer aussi "pousse-au-crime" qu'un roadster, surtout dans cette version équipée d'un pignon de sortie de boîte de 16 dents (en lieu et place de celui de 17) dûment homologué. Résultat, la Caponord se plante sur sa roue arrière au moindre démarrage musclé, et offre des montées en régimes vives et hyper rapides. Méfiance donc entre les voitures. Enfin pour clore le chapitre de la prise en main,



L'Aprilia se dote d'une molette de réglage de la précharge facilement accessible. À côté, une prise 12 V et la serrure d'ouverture de la selle. Elle dispose aussi d'un réglage en hydraulique.



Le double disque signé Brembo offre une puissance et un mordant peu courants sur un trail. À tel point qu'il vaut mieux ne pas se faire surprendre. L'ABS promis par Aprilia sera l'aboutissement de cet excellent freinage.

ON LES A COMPARÉES POUR VOUS

17



La BMW est pour l'instant la seule à proposer l'ABS en option. Convaincant (même si ce n'est pas la dernière version dite "intégrale"), il permet de sauver la situation sur des revêtements glissants.

Sérène et facile, la BMW suit les deux autres trails sans aucun souci. Avec plus de décontraction même. Rigoureuse et précise, la R 1150 GS autorise un rythme élevé sans exiger beaucoup de son pilote.



sachez que les positions de conduite sont globalement appréciées de la même façon que la maniabilité. La BMW offre une position très droite, bras écartés. Il convient d'avoir le gabarit pour emmener cette moto hors des sentiers battus. La Honda, comme l'Aprilia, propose des positions toujours typées trail, droites, mais les jambes seront moins pliées sur la japonaise grâce à ses repose-pieds placés plus bas... et sa selle plus haute que l'italienne.

Origine sable, utilisation route

On sort de la ville. Nos trois machines font preuve d'incroyables capacités routières. Lancés sur une voie secondaire, nos trails nous font une véritable démonstration, façon rallye. Cette petite départementale du fin fond des Yvelines recèle quelques pièges. Tant mieux, nous allons voir à qui nous avons affaire ! L'orage s'est calmé, mais les bourrasques font toujours redoubler de prudence les pilotes de la Honda et de l'Aprilia. Avec leurs gros carénages, ils redoutent de croiser des camions lancés à pleine vitesse. Sur la BMW,

ce souci n'effleure à aucun instant l'esprit décontracté du conducteur. À l'approche d'un sous-bois, les deux teigneuses que sont la Varadero et la Caponord tentent de déposer sur place l'allemande. Peine perdue. Quelques plaques d'humidité ont vite fait de mettre à mal l'assurance du pilote de la Varadero. Quelques glissades de l'arrière à la réaccélération sur l'angle, un freinage difficile à doser sur cette adhérence changeante, une compression mal encaissée et le repose-pied vient griffer le bitume...

Pourtant, la santé du moteur est telle que le jeu pourra durer encore

Toujours aussi inclassable la ligne de la BMW ou indiffère. La légèreté visuelle s'apparente à sa faible puissance : un plus aux Honda et Aprilia, elles, très sens



MOTOS D'AVENTURE... POUR LE QUOTIDIEN