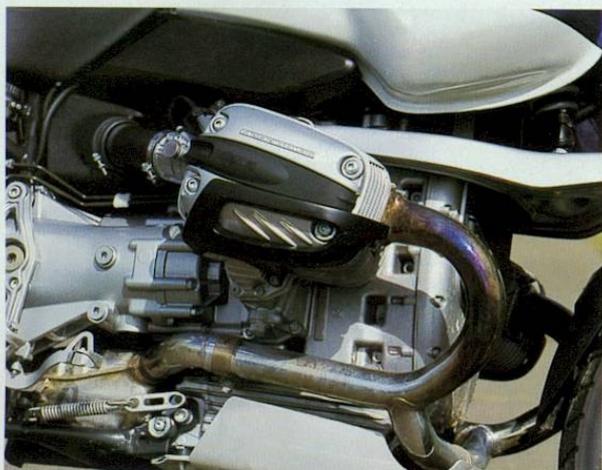


# APRILIA ETV 1000 CAPONORD/BMW R 1150 GS/HONDA XLV 1000 VARADERO



La GS a été la première machine à recevoir l'évolution du bicylindre boxer en 1 130 cm<sup>3</sup> avec boîte six rapports. Il conserve toute sa fougue et sa docilité, tout en ayant un caractère étonnant.



La BMW R 1150 GS gagne une console digitale, enfin de série. Traditionnel, il souffre juste d'un compteur kilométrique analogique alors que ses concurrentes ont toutes un élément digital.



La BMW dispose elle aussi d'une molette de réglage rapide de la suspension arrière. Elle possède aussi un réglage en hydraulique de la suspension arrière et un réglage de précontrainte de l'amortisseur avant.

longtemps. Mais la confiance du pilote est entamée et il préfère rendre la main. Derrière, la Caponord se tient à l'affût. Toujours mieux placée en sortie d'épingle, elle dispose d'une meilleure motricité et d'un freinage puissant, quoique délicat à doser dans ces conditions d'adhérence précaire. Son moteur fait preuve d'une belle disponibilité, son placement est plus facile, plus instinctif, et surtout, sa rigidité est sans faille (au prix d'un confort moins ouaté que sur la japonaise). Bref, l'Aprilia prend le commandement. Les relances du bicylindre ravissent le pilote, qui se sent propulsé d'un virage à l'autre avec vigueur. Un freinage appuyé, un mouvement du guidon, et voilà l'italienne placée dans le virage, sans hésitation et sans flou artistique. Il ne reste plus qu'à visser la poignée droite pour l'en extraire avec force. Un tableau idyllique, mais qui trempe un peu la chemise. Les deux V-twins pensaient amuser la galerie. Mais c'était sans compter avec la BMW. Car l'allemande suit, impassible, le sourire aux lèvres. Les pilotes de la Caponord et de la Varadero ont beau se cracher dans les mains, être à la limite sur tous les freinages, toutes les accélérations, la BMW n'a

l'ABS. Mais peu importe, les freinages sont d'une précision à déguster l'Aprilia, le confort est impérial, les angles toujours plus importants, et les remises des gaz sans fautes. La GS dispose donc de la meilleure arme qui soit : la sécurité active. Attention, elle n'est pas pour autant insipide, ni même avare en

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### APRILIA 1000 CAPONORD

### BMW R 1150 GS

### HONDA 1000 VARADERO

#### MOTEUR

Type	bicylindre en V à 60° 4 T, refroidi par eau	bicylindre à plat 4 T, refroidi par air et huile	bicylindre en V à 90° 4 T, refroidi par eau
Distribution	2 ACT, 8 soupapes	2 ACT, 8 soupapes	2 ACT, 8 soupapes
Cylindrée	997,6 cm <sup>3</sup>	1 130 cm <sup>3</sup>	996 cm <sup>3</sup>
Alés. x course	97 x 67,5 mm	101 x 70,5 mm	88 x 66 mm
Alimentation	injection électronique	injection électronique	2 carburateurs
Puissance	98 ch à 8 250 tr/mn	85 ch à 6 750 tr/mn	95 ch à 8 000 tr/mn
Couple	9,7 mkg à 6 250 tr/mn	9,8 mkg à 5 250 tr/mn	10 mkg à 6 000 tr/mn
Boîte	6 rapports	6 rapports	5 rapports
Transmission	par chaîne	par cardan	par chaîne

#### PARTIE CYCLE

Cadre	douglas en alu	treillis en acier, moteur porteur	treillis en acier
Suspension AV	fourche ø 50 mm, déb. 175 mm	Telelever (1 réglage), déb. 190 mm	fourche ø 43 mm, déb. 175 mm
Suspension AR	monoamort. 2 réglages, 2 réglages, déb. 185 mm	Paralever monoamort. 2 réglages, déb. 200 mm	monoamort. Pro-Link 2 réglages, déb. 155 mm
Frein AV	2 disques ø 300 mm, étriers 2 pistons	2 disques ø 305 mm, étriers 4 pistons (ABS débrayable en option)	2 disques ø 296 mm, étriers 3 pistons Dual CBS
Frein AR	1 disque ø 270 mm, étrier 2 pistons	1 disque ø 276 mm, étrier 2 pistons (ABS débrayable en option)	1 disque ø 256 mm, étrier 3 pistons Dual CBS
Pneus	110/80 x 19 AV ; 150/70 x 17 AR	110/80 x 19 AV ; 150/70 x 17 AR	110/90 x 19 AV ; 150/70 x 17 AR

#### DIMENSIONS - CAPACITÉS - POIDS

Angle de colonne/chasse	27°/129 mm	26°/115 mm	27°/110 mm
Empattement	1 560 mm	1 509 mm	1 560 mm
Hauteur de selle	820 mm	840 à 860 mm	845 mm
Réservoir (réserve)	25 litres (5 l)	22 litres (4 l)	25 litres (4 l)
Poids à sec	215 kg	233 kg	220 kg

#### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Prix	69 990 F	76 200 F (ABS + 8 100 F)	69 500 F
Garantie	2 ans	1 an	2 ans
Disponibilité	immédiate	immédiate	immédiate

Le regard de "canard réveillé en sursaut" signe toujours le style de la R 1150 GS. Malgré sa faible surface, la bulle protège efficacement le pilote. Mais les bras restent exposés.



ON LES A COMPARÉES POUR VOUS

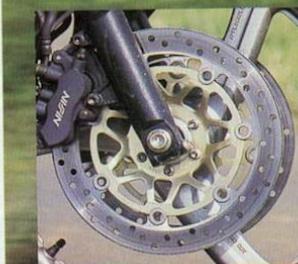
## SÉCURITÉ, DÉTAILS, ASTUCES

- A...** Antivol : blocage de direction au contacteur sur toutes et logement antivol pour un "U" sur la Honda, pour un bloque-disque sur Aprilia et BMW.
- A...** Avertisseur sonore : trop faible sur la Honda, correct sur les deux autres.
- B...** Béquilles : latérale uniquement sur Aprilia et Honda, centrale en plus sur BMW (en option sur les autres).
- B...** Bagages : les trois disposent de valises et d'un top-case en option, l'Aprilia et la BMW possèdent une selle amovible pouvant accueillir des bagages en plus.
- C...** Carburant : injection, alerte mini sur BMW et Aprilia ; carburateur sur la Honda. Bouchons de remplissage sur chamères pour BMW et Aprilia, bouchon baladeur pour la Honda.
- C...** Commodos : trois types différents ; design sur Aprilia, au standard BMW sur l'allemande et archaïques sur la japonaise. Warning sur BMW.
- C...** Crochets d'arrimage : multiples sur BMW et Honda. Sur l'Aprilia, il faut faire avec les tubes de repose-pieds quand le kit pour valise n'est pas là...
- E...** Embrayages : commandé par câble sur la Honda ; les deux autres sont hydrauliques et réglables par molette.
- H...** Hauteur d'assise : réglable sur trois positions sur la BMW.
- I...** Instrumentation : tachymètre et compte-tours analogiques avec totalisateurs et journaliers analogiques sur BMW, digital pour Aprilia et Honda. Horloge, température d'eau et niveau de carburant sur LCD ou analogique.
- J...** Jantes : à rayons tangentiels sur Aprilia et BMW, à bâtons sur Honda.
- L...** Leviers de frein : réglables en écartement sur toutes, par vis sur la Honda.
- P...** Poignées de maintien passager intégrées aux porte-paquets : la Honda est la plus accueillante, suivie par l'Aprilia et enfin, la BMW.
- P...** Prise 12 V : sur Aprilia et BMW.
- R...** Rétroviseurs : bonne rétrovision sur toutes.
- S...** Starters : automatiques (injection) sur Aprilia et BMW (mais avec accélérateur au guidon) ; sur le té supérieur pour Honda.
- S...** Suspensions : réglage de précharge arrière sur toutes, la BMW ajoutant l'hydraulique et deux réglages pour la fourche.
- T...** Trousse à outils : superbe et complète sur la BMW, indigente sur Honda et Aprilia.

## Les options

Aprilia : Impossible de connaître le prix des valises à l'heure actuelle. Mais les supports visibles sur les photos sont inclus dans le tarif. Câble antivol non testé.

BMW : ABS, 8 100 F ; valises rigides, 4 000 F  
Honda : valises et top-case disponibles ; béquille centrale, 1 460 F



Avec son système Dual CBS, le freinage de la Varadero est facile et rassurant. Il est également puissant mais avec un toucher peu précis ; on aimerait bien disposer de l'ABS équipant la VFR et la Pan-European.



sensations. C'est juste ce sentiment de maturité que fait naître dans l'esprit du motard cette R 1150 GS. Ce que d'autres appellent prendre dix ans...

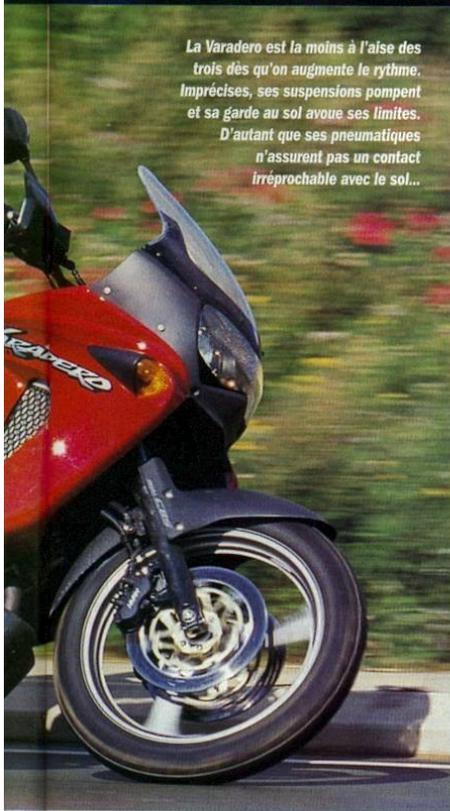
## À la sortie du bois

Ce petit tour dans la nature nous a aussi permis d'apprécier les capacités de ces mastodontes à poser les roues sur autre chose que du bitume. Et la surprise vient encore de la BMW. Facile, naturelle et apte à improviser comme à jouer, la R 1150 GS autorise des balades sur les chemins roulants sans trop d'appréhension. L'Aprilia assure le service minimum, tout en se montrant

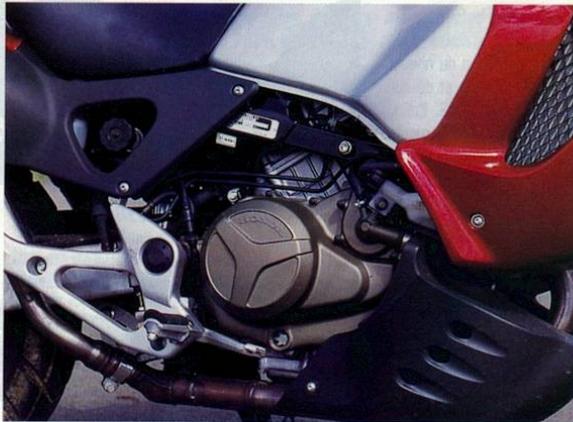
La Honda Varadero a un peu vieilli. L'initiatrice du concept "toujours plus" pâtit d'un habillage imposant, aux lignes un peu molles. À l'image de ses yeux (phares), qui semblent implorer un petit lifting.



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



La Varadero est la moins à l'aise des trois dès qu'on augmente le rythme. Imprécises, ses suspensions pompent et sa garde au sol avoue ses limites. D'autant que ses pneumatiques n'assurent pas un contact irréprochable avec le sol...



Le moteur emprunté à la sportive VTR donne à la Varadero un tempérament explosif, à l'image de celui de l'Aprilia. Mais sa boîte à cinq rapports impose un régime de rotation élevé sur les portions autoroutières.

évidence la pêche de son moteur sur le dernier rapport, rivalisant ainsi avec la Varadero, qui ne compte, elle, que 5 rapports. Reste que la BMW est de loin la plus vivace sur le test de reprise en quatrième à 80, devançant ainsi de plus de 20 mètres l'Aprilia et la Honda. Une belle santé, le flat ! D'autant que sa boîte est nettement la plus agréable des derniers modèles bavarois (celles des R 1150 RS et R 1150 RT sont assez décevantes).

## Le choix de la raison

C'est un véritable plébiscite pour la BMW R 1150 GS ! Sa formule, maintes fois mûrie, réussit à convaincre les plus réfractaires au monstre germanique.

Confortable (pas autant que la Honda, en termes de protection surtout), vive, rigide et saine, équipée d'un moteur propre (catalysé), joueur et surtout d'un freinage ABS (en option à 8 100 F), c'est la plus désirable des trois.

moins facile. La déception, attendue, vient de la Honda, qui est incapable de gérer le moindre cailloux. Méfiance donc avec cette dernière : le seul gravier qu'elle supportera sera celui de votre parking. Enfin, au chapitre des performances pures, si tant est que ça ait de l'importance sur ces machines, il faut noter la bonne santé de la Caponord, aidée par son pignon de 16 dents. Les tests de reprises mettent en



La Honda conserve la palme de la meilleure protection. Même les bras et les jambes profitent de l'immense carénage. Mais la prise au vent est importante et la prudence de mise lors d'un croisement de camion par grand vent.



Un peu vieillot, le tableau de bord de la Honda indique le strict minimum. La jauge de température moteur aurait d'ailleurs mieux fait de laisser sa place à une jauge de carburant... par exemple.



La Varadero dispose aussi d'une molette de réglage de la précontrainte facilement accessible. C'est d'ailleurs le seul élément à régler sur la partie cycle. Ce qui évite aussi de se tromper.

### LES MESURES...

Reprise à 80 km/h sur le 4<sup>e</sup> rapport



Reprise à 100 km/h sur le 6<sup>e</sup> rapport



Reprise à 120 km/h sur le 6<sup>e</sup> rapport



Vitesse maxi



ON LES A COMPARÉES POUR VOUS

Certes, le style, la fougue, la rigidité, le freinage de l'italienne peuvent constituer autant d'atouts pour séduire. Mais c'est en faisant abstraction du niveau d'équipement, de la qualité de fabrication et de cet élément primordial de sécurité qu'est l'ABS. Enfin, Aprilia nous le promet pour bientôt... D'ailleurs, le témoin est déjà au tableau de bord ! Reste la Honda Varadero. Elle est toujours au niveau en termes de performances, d'agrément moteur et de confort (suspension et surtout, protection). Mais elle fait payer ces arguments par un châssis imprécis. Trop souple de suspension, pas assez rigide, elle ne peut avancer comme arguments qu'un freinage convaincant et quelques détails pratiques. Côté consommations, ces machines sont loin de créer un standard. Seule la BMW s'en sort honorablement. Mais les mécaniques sportives Aprilia et Honda se révèlent très gourmandes en carburant, d'autant que leurs caractères n'incitent pas à rester sage. Heureusement, leurs gros réservoirs permettent de frôler les 300 kilomètres d'autonomie, ce qui est loin d'être une référence pour des trails au long cours.

## Conclusion

Malgré un tarif plus élevé, la BMW représente à nos yeux le meilleur choix. Surtout avec l'option ABS (qui fait quand même monter la note à 84 300 F !). En face, l'Aprilia fait mieux que de la figuration. Loïn d'être parfaite (protection, confort, aspects pratiques, protection contre le vol, dépollution, antiblocage pas encore prévu), elle fait cependant diablement vieillir la Honda. Bonne dernière de notre comparatif, la japonaise dispose encore pourtant d'arguments convaincants. Mais Honda doit prendre en compte les désirs des clients et offrir une meilleure tenue de route, une finition et une présentation plus soignées à sa Varadero.



L'assise de la Caponord convient à presque tout le monde. Ferme sans être inconfortable, elle profite du petit dossier que constitue la selle passager amovible, qui se révèle plus moelleuse que celle du conducteur.



Déception. Sous la selle passager de la Caponord se cache un plateau de chargement. Au-dessus, il y a un logement pour une chaîne, mais pas pour un "U".



Réglable en hauteur, la selle de la BMW procure un excellent confort à son conducteur. Le passager est lui aussi à son aise, avec une assise de bonne qualité.



La BMW n'offre pas plus de possibilités de chargement. Sous le plateau toujours pas d'espace disponible pour un antivol.



La Varadero offre elle aussi un haut niveau de confort. Pilote et passager sont traités avec beaucoup d'égards.



La Honda offre un espace pour un "U". Le fatras de fils ne laisse pas augurer d'une longue durée de vie pour le circuit électrique.

### Performances/Catégorie tachymètre

	Vitesse maxi chrono	Régime maxi	Vitesses compteur	Vitesses réelles
Aprilia	220 km/h	8 800 tr/mn	100/160 km/h	98/158 km/h
BMW	200 km/h	7 500 tr/mn	100/160 km/h	96/158 km/h
Honda	210 km/h	8 800 tr/mn	100/160 km/h	96/155 km/h

### Consommations enregistrées durant l'essai

	Mini	Maxi	Moyenne	Autonomie*
Aprilia	7,9 l/100 km	9,1 l/100 km	8,5 l/100 km	280 km
BMW	6,7 l/100 km	8 l/100 km	7,3 l/100 km	285 km
Honda	7,8 l/100 km	9,1 l/100 km	8,1 l/100 km	290 km

\* autonomie maxi - 15 km

### Sécurité/dimensions/équipements

	Aprilia	BMW	Honda
Klaxon	☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆
Béquille (latérale)	☆☆☆☆	☆☆	☆☆
Rétros	☆☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆☆
Ergonomie commodos	☆☆☆☆	☆☆	☆
Diam. de braquage	4 m	3,80 m	4 m
Largeur guidon/rétros	87/88,5 cm	90/96 cm	81/90 cm
Pneumatiques de série	Metzeler Tourance	Michelin T66X	Michelin T66X

# LA PAGE ECONOMIQUE - INDICE RAPPORT PRESTATIONS/PRIX

## LES CHIFFRES CLÉS : MODE D'EMPLOI

> **DÉPRÉCIATION** : il s'agit du montant de la décade, issue de la cote de L'Officiel, organe de référence en la matière. Concernant les modèles les plus récents, il s'agit évidemment d'une estimation. Cette dépréciation, donnée en pourcentage, est donnée à titre indicatif, et non intégrée dans le calcul du coût de revient kilométrique, que nous avons voulu ABSOLU par rapport à l'utilisation quotidienne de la moto, et non RELATIF à une éventuelle revente après trois ans, toujours subjective.

> **KILOMÉTRAGE** : il s'agit d'une estimation du kilométrage moyen parcouru en 3 ans en fonction de la cylindrée, selon le barème suivant : jusqu'à 250 cm<sup>3</sup>, 15 000 km ; de 350 à 500 cm<sup>3</sup>, 20 000 km ; de 550 à 750 cm<sup>3</sup>, 25 000 km ; plus de 750 cm<sup>3</sup>, 30 000 km. Nous avons pris ici comme kilométrage de référence, contrairement à notre habitude, celui de la cylindrée de trois des quatre motos.

> **NBRE DE REMPLACEMENTS...** : cette statistique établit le nombre de pièces essentielles de la moto remplacées lors de chaque révision, sur la base des calendriers d'entretien constructeur, en fonction du kilométrage moyen estimé. Attention : par "Nbre de remplacements bougies", nous entendons le nombre de fois où l'ensemble des bougies a été remplacé ; par "Nbre de remplacements freins AV", le nombre des remplacements des plaquettes avant ; par "Nbre de remplacements freins AR", le nombre des remplacements des plaquettes arrière (ou mâchoires en cas de frein à tambour).

> **COÛT...** : il s'agit du coût représenté par le nombre de remplacements des pièces concernées en fonction du prix des pièces détachées constructeur. Par "Coût huile", nous entendons le montant du nombre de litres d'huile nécessaire à la vidange de la moto.

> **CONSOMMATION** : c'est le nombre de litres d'essence consommés en 3 ans sur la base du kilométrage moyen estimé.

> **COÛT CARBURANT** : il s'agit du budget essence calculé sur 3 ans en fonction de la consommation indiquée, à raison de 7,25 F le litre de super sans plomb 95. En ce qui concerne le choix du carburant, nous nous sommes conformés aux recommandations du constructeur.

> **COÛT ASSURANCE** : tarif d'assurance au tiers sur 3 ans pour un pilote de 25 ans, titulaire du permis depuis 2 ans, sans sinistre, avec un bonus de 10 %. Nos chiffres sont basés sur la moyenne des tarifs de référence des principales compagnies spécialisées moto.

> **COÛT CARTE GRISE** : tarif de référence pour un usager de la région parisienne, à raison de 96,50 F le cheval fiscal.

> **RÉVISIONS ET MAIN D'ŒUVRE** : il s'agit du nombre de révisions intermédiaires et générales effectuées sur la machine pour le kilométrage donné en respectant le calendrier d'entretien constructeur et concessionnaire, et sur la base du barème horaire dudit constructeur. Nous avons fixé le taux horaire moyen à 280 F.

## CALCULS EFFECTUÉS SUR 3 ANNÉES D'UTILISATION

Les prix indiqués le sont à titre indicatif.  
Ils peuvent varier selon les concessionnaires

	APRILIA ETV 1000 GAPONORD	BMW R 1150 GS	HONDA XIV 1000 VARADERO
Coût du neuf	69 990 F	76 200 F	69 500 F
Kilométrage	30 000 km	30 000 km	30 000 km
Nbre de remplacements filtres à air	2	3	3
Nbre de remplacements filtres à huile	4	3	3
Nbre de vidanges	4	3	5
Nbre de remplacements bougies	2	1	3
Nbre de remplacements freins AV	2	2	3
Nbre de remplacements freins AR	3	3	3
Nbre de remplacements kits chaîne	1	0 (cardan)	1
Nbre de remplacements pneus AV	2	2	2
Nbre de remplacements pneus AR	2	2	2
Nbre de révisions	4	3	5
Coût main d'œuvre	3 920 F	2 240 F	2 800 F
Coût filtres à air	160 F	324 F	570 F
Coût filtres à huile	260 F	342 F	288 F
Coût huile	680 F	580 F	850 F
Coût bougies	632 F	204 F	796 F
Coût freins AV	1 400 F	1 215 F	2 120 F
Coût freins AR	620 F	810 F	720 F
Coût kits chaîne	1 080 F	0 F	1 220 F
Coût pneus AV	1 252 F	1 350 F	1 350 F
Coût pneus AR	1 600 F	1 675 F	1 675 F
Consommation	2 460 litres	2 220 litres	2 430 litres
Coût carburant	17 220 F	15 540 F	17 010 F
Coût assurance	9 824 F	9 824 F	9 824 F
Coût carte grise	869 F	1 062 F	869 F
<b>TOTAL 3 ANS</b>	<b>109 507 F</b>	<b>111 366 F</b>	<b>109 592 F</b>
Coût journalier	100 F	102 F	100 F
Coût au km	3,65 F	3,71 F	3,65 F
Dépréciation (à titre indicatif)	N.C.	- 35 %	- 41 %

## LES ÉTOILES DE MOTO 2 APRILIA BMW HONDA

Nous avons choisi, pour ce comparatif, de doubler ou tripler le nombre d'étoiles de certains critères, selon leur importance.

(Coefficients)	APRILIA	BMW	HONDA
Présentation	★★★★	★★★★	★★★
Finition	★★★	★★★★	★★★
Équipements	★★★	★★★★	★★★
Prise en main (3)	★★★ (9)	★★★★ (12)	★★★ (9)
Position de conduite	★★★★	★★★★	★★★★
Manœuvres/maniabilité (3)	★★★★ (12)	★★★★ (12)	★★★★ (12)
Agrément moteur (2)	★★★★ (10)	★★★★ (8)	★★★★ (8)
Transmission	★★★★	★★★★	★★★★
Performances/reprises	★★★★	★★★★	★★★★
Stabilité/tenu de route	★★★★	★★★★	★★★★
Agilité (2)	★★★★ (10)	★★★★ (10)	★★★ (6)
Suspensions/confort (2)	★★★★ (8)	★★★★ (10)	★★★ (6)
Protection	★★★★	★★★★	★★★★
Freinage	★★★★	★★★★	★★★★
Conso/autonomie	★★★	★★★	★★★
Duo	★★★★	★★★★	★★★★
Bagages/aspects pratiques (2)	★★★ (6)	★★★★ (8)	★★★ (6)
<b>TOTAL</b>	<b>96</b>	<b>105</b>	<b>84</b>

INDICE RAPPORT PRESTATIONS/PRIX =  
CUMUL DES POINTS X 100 000 DIVISÉ  
PAR LE PRIX EN FRANCS

APRILIA 137 PTS

BMW 138 PTS

HONDA 121 PTS

ON LES A COMPARÉES POUR VOUS