

Duel au soleil

Coup de cœur *alternative...*

CAPONORD et TDM 900

Deux championnes du sport-tourisme



Yamaha TDM 900

Bicylindre en ligne, 4 T
Puissance : 86,2 ch à 7 500 tr/mn
Poids (avec pleins) : 222 kg

Prix 9145 € env.

Rapport qualité/prix : **17**/₂₀

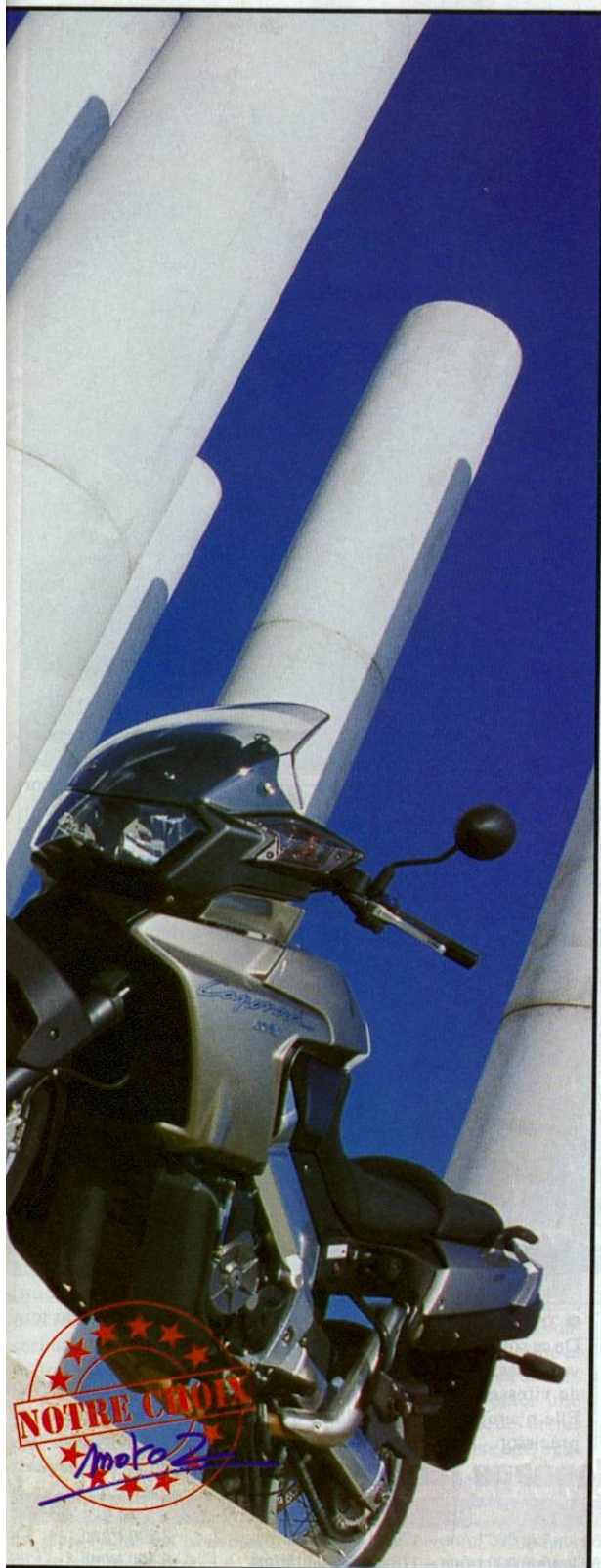
Face à la TDM, reine de la polyvalence, un maxi-trail comme la Caponord révèle des aspects inédits (ou presque) en termes d'agrément et d'aptitudes aux voyages sportifs. Nous avons donc confronté deux visions des choses pour un même plaisir de pilotage à consommer sans modération.

Aprilia Caponord

Bicylindre en V à 60°, 4 T
Puissance : 98 ch à 8 250 tr/mn
Poids (avec pleins) : 253 kg

Prix 10000 € env.

Rapport qualité/prix : **16**/₂₀



DANS la rubrique insolite, vous noterez que nous n'avons pas voulu vous épargner en choisissant deux machines plutôt disparates pour ce duel. Une TDM, routière hybride, peut-elle être comparée à un maxi-trail comme l'Aprilia Caponord ? Et pourquoi pas ! Sortir des sentiers battus, on aime ça à la rédaction, vous aviez remarqué. Et comme il n'y a pas de mal à se faire du bien, on persiste avec une excellente justification : tous les goûts sont dans la nature, et quand il s'agit de se faire plaisir avec une moto, beaucoup d'entre elles se valent. Les dispositions sportives et routières de la TDM, le caractère vif et méridional de la Caponord, alliés à une disponibilité de chaque instant, nous semblent être de bons moyens pour atteindre le bonheur sans se ruiner la santé. Voilà, on s'est expliqué ; et si vous n'êtes pas convaincus par cette option, faites l'effort d'aller plus loin dans la découverte. Véritables alternatives, TDM et Caponord sont avant tout des motos convaincantes... après une virée magnifique et plutôt rapide sur de délicieuses trajectoires épargnées par les radars.

● **Présentation-Finition**

Deux écoles s'affrontent. Les silhouettes indiquent une nette différence de philosophie. La Caponord est haut perchée, volumineuse, imposante. À ses côtés, la TDM met en valeur la finesse de sa ligne, son élégance naturelle, un brin sophistiquée. Elle inspire moins d'appréhension quand on songe au démarrage ou aux manœuvres dans les petits coins. Le design italien recherche volontairement les effets de style, quand la TDM se veut discrète et plus consensuelle. La tendance est à la modernité sur les deux, mais avec moins de provocation chez la japonaise. Elles sont belles chacune à leur manière, mais la Caponord provoque plus de commentaires que la TDM. Un tour en ville nous l'a prouvé. Les deux machines bénéficient en revanche d'un égal traitement de qualité. Pas un fil mal placé, rien qui puisse attirer la critique ; du

beau travail et une volonté farouche de la part des Italiens de faire aussi bien, si ce n'est mieux que Yamaha (bien placé en la matière). Il faut néanmoins signaler l'apparente fragilité des habillages de la Caponord. Notre modèle d'essai a souffert d'un infime accrochage à hauteur des clignotants avant intégrés au carénage. Le clignotant bien à l'abri a résisté, mais l'habillage intérieur du cockpit a lâché sur un point de fixation. Il faudra être attentif : la chute à l'arrêt risque de coûter un œil aux étourdis et aux maladroits.

● **Équipements**

Deux mécaniques, alimentées par injection. L'une, issue du désormais classique twin parallèle de la Super Ténéré, et l'autre, provenant des sportives de la marque italienne. Pots catalysés et système sophistiqué de dépollution (admission d'air et sondes multiples) complètent les équipements électroniques. La culasse de la TDM possède deux fois cinq soupapes, celle de l'Aprilia quatre par cylindre. Trois disques de freins s'occupent de la sécurité sur les deux machines. Du classique Brembo pour l'italienne, et les étriers vedettes de la marque pour la TDM. Les pneumatiques Tubeless sont accueillis sur de superbes jantes à rayons tangentiels, brevetées Aprilia. Grande classe ! La TDM se contente de jantes alu à trois branches. Les Metzeler Tourance de la Caponord sont excellents partout. La TDM est punie avec ses MEZ 4, auxquels bien peu de pilotes rendent hommage.

● **Prise en main**

Très aisée sur la TDM. La prise en main de la Caponord se fait avec plus d'attention. Le poids haut perché est handicapant pour relever la machine de sa seule latérale (la centrale est en option). L'assise, large, à 82 cm du sol permet juste à un pilote d'1,75 m de poser le bout des pieds. Dès que ça roule, on oublie vite ce tracassier, tant la vivacité de la direction et le bon équilibre des masses sont efficaces. Très vite, l'Aprilia se faufile à l'aise et la TDM, ▶

pourtant très vive et légère, ne la distance pas tout à fait sur ce point.

● Position de conduite

Naturelle, évidente sur la TDM, elle devient royale sur l'Aprilia. La largeur raisonnable du guidon, la selle moelleuse, les repose-pieds bien placés participent à cette position ultra confortable. Sur la Yamaha, la place du pilote, plus longue, lui permettra de reculer pour chercher l'abri du saute-vent à vitesse élevée (bon courage !).

La TDM est efficace partout mais pêche par une mécanique trop peu expressive. La Caponord surprend par son caractère enjoué et sportif.

● Agrément moteur

Deux mécaniques qui ont peu en commun. On ne parle pas d'architecture, bien sûr. Bien qu'il faille reconnaître aux twins en V un caractère généralement plus expressif. Non, on parle sensations. Autant les 98 chevaux du twin italien s'expriment avec impétuosité, autant les 86 ch de la TDM sont timides et calmes. Au jeu des chiffres, les performances sont identiques ou presque, mais le manque d'expressivité de la Yamaha fait croire à un moteur bridé, quand son homologue italien ne manque jamais une occasion de se faire remarquer.

En bas (en dessous de 2 000 tours), il cogne et râle, alors que celui de la TDM repart sur un filet de gaz. En haut, il vibre, devient bruyant, rageur, quand le moteur de la Yam propulse l'aiguille du compte-tours vers le rupteur à la moindre rotation généreuse. Ils n'ont rien à voir, certes. Mais qu'ils sont plaisants ! De vraies usines à sensations, prêts à la bagarre comme à la conduite coulée rapide ou coulée-coulée, voire à

TDM 900



Vive et bien équilibrée, la TDM se révèle plus joueuse.

Posée sur sa seule béquille latérale, la discrète TDM met en valeur des lignes tendues et élégantes.



la balade sur petits chemins. La mécanique de la Yamaha TDM l'emporte en facilité d'utilisation, alors que celle de la Caponord séduira les amateurs de poussées viriles.

● Transmissions

De ce côté, la TDM est enfin devenue sage et propose une boîte de vitesses digne de ce nom. Elle n'aime toujours pas l'imprécision, mais fait dix fois

mieux qu'auparavant. Les amortisseurs de transmissions remplissent aussi mieux leur office et les à-coups à la remise des gaz sont moins violents. La Caponord ne souffre d'aucun défaut de ce type, et le système Power Clutch de glissement limité de l'embrayage fait des merveilles en conduite sportive. Pas de blocage de roue arrière à déplorer.

● Performances-Reprises

À 90 km/h en 5^e, la TDM prend l'ascendant sur la Caponord, trop lourde ; à 120, elles font jeu presque égal, et à 160, la Yamaha rend la main pendant quelques mètres avant de recoller à la roue de l'Aprilia. Le comportement linéaire de la TDM la dessert sur ce point, alors qu'elle n'est pas du tout larguée en vitesse pure.

● Tenue de route-Stabilité

La géométrie de la TDM autorise une conduite plus improvisée,

Performances / Étalonnage tachymètre

| | Vitesses maxi | Vitesses compteur/réelles | Vitesses/régimes (en 6 ^e) | Régimes maxi |
|----------|---------------|---------------------------|---|--------------|
| Caponord | 215 km/h | 220/215 km/h | 160 km/h/6 000 tr/mn - 175 km/h/7 000 tr/mn | 8 200 tr/mn |
| TDM 900 | 216 km/h | 225/216 km/h | 167 km/h/6 000 tr/mn - 178 km/h/7 000 tr/mn | 8 500 tr/mn |

"Aprilia Caponord contre Yamaha TDM 900"

Caponord



Sereine sur ses appuis, la Caponord demande cependant un peu plus d'attention à son pilote.

Volumineuse mais pas monstrueuse, la Caponord affiche résolument ses solutions techniques et son origine italienne.



plus incisive. Elle accepte d'être chahutée sur l'angle, de resserrer sa trajectoire, de prendre de l'angle toujours plus. Joueuse et précise, elle en montrera à plus d'une sportive. L'étroitesse du réservoir permet un bon senti de la moto entre les jambes. Très sensible aux appuis de pied, elle est rapide dans les transitions ou les changements d'angle. La

Caponord suit le rythme sans difficulté. Son poids haut perché et son gabarit plus volumineux obligent le pilote à adopter une conduite précise, avec des ordres francs, des placements plus mar-

qués. Elle peut alors être très rapide et régaler son cavalier de ses sorties de courbes gaz vissés à fond. En grande courbe, à toc, elles font jeu égal : des rails.



Rare twin vertical du marché, le moteur TDM 900 est fade à l'utilisation, bien que très performant depuis son passage à l'injection.

● Agilité

La TDM est nettement plus agile, plus vive. La Caponord transporte des masses réparties plus en hauteur, et à la mise sur l'angle, ce poids haut perché déroute dans les premiers temps. Avec l'habitude, l'Aprilia Caponord ne sera plus à la traîne de la Yamaha TDM, mais elle restera plus physique pour son pilote.

● Freinage

Très puissant, progressif, le freinage de la TDM est aussi endurant. Sur le mouillé, le feeling au levier (réglable) évitera les surprises. Les pneus moyens de notre modèle d'essai avaient une nette tendance aux blocages sur les freinages violents. La Caponord est très efficace sur ce chapitre, et le frein arrière seconde bien l'avant sur les forts ralentissements. En rythme soutenu, les étriers et les plaquettes Brembo chauffent assez rapidement, rendant le freinage moins efficace.

● Suspensions-Confort

Ferme mais confortable, la fourche réglable de la TDM transmet fidèlement les sensations de roulage. À l'arrière, le monoamortisseur sur biellettes

Le twin Aprilia prend place dans un cadre périmétrique en alu très rigide.



Les reprises enregistrées durant l'essai...

| Reprise 50 - 90 km/h* (sur l'avant-dernier rapport) | Reprise 80 - 120 km/h* (sur le dernier rapport) | Reprise 130 - 160 km/h* (sur le dernier rapport) |
|--|--|---|
| Caponord Ⓢ 5"9 | Caponord Ⓢ 5"1 | Caponord Ⓢ 5"5 |
| TDM 900 Ⓢ 4"8 | TDM 900 Ⓢ 5"2 | TDM 900 Ⓢ 5"9 |

*Vitesse compteur

Consommations enregistrées durant l'essai

| | Mini | Maxi | Moyenne | Autonomie* |
|----------|--------------|---------------|---------------|------------|
| Caponord | 5,7 l/100 km | 11,4 l/100 km | 8,5 l/100 km | 280 km |
| TDM 900 | 5,3 l/100 km | 11,8 l/100 km | 8,55 l/100 km | 220 km |

* autonomie totale -15 km.

Sécurité, détails, astuces

- **Antivol** : blocage de direction à gauche sur les deux.
- **Avertisseurs** : bon sur la Yam, très puissant sur l'Aprilia.
- **Béquilles** : pas de centrale. Une option est possible sur chacune des deux motos.
- **Bagages** : 4 crochets discrets sous le dossier de la Yamaha ; plate-forme sous le siège passager et porte-paquet plat sur la Caponord.
- **Carburant** : jauge précise et voyant de réserve sur les deux motos.
- **Commodos** : pas d'interrupteur de phare sur la Caponord (allumage permanent).
- **Éclairage** : très puissant avec son faisceau large sur la Caponord ; moyen sur la TDM.
- **Instrumentation** : sur la Caponord, compteurs, compte-tours, écran à cristaux assez lisible, jauge et manomètre lisibles, éclairage bleuté (le top) ; sur la TDM, classique et complet, un peu triste mais bien intégré au cockpit.
- **Leviers** : d'embrayage et de frein réglables en écartement sur l'Aprilia, de frein seulement sur la Yamaha.
- **Passager** : très bien traité sur la Caponord, à tendance plus GT ; il sera à l'aise sur la TDM, mais le revêtement de la selle est glissant.
- **Pneus** : les Metzeler MEZ 4 sont indignes de la TDM, les Tourance à gros pavés de la Caponord sont très polyvalents et offrent un bon grip en toutes circonstances.
- **Poids** : avec 30 kilos de plus, la Caponord est moins agile dans les manœuvres à l'arrêt.
- **Rétroviseurs** : bonne facture sur l'Aprilia, ils sont trop peu écartés sur la TDM.
- **Selle pilote** : idéale pour les plus de 1,75 m sur la Caponord, elle est glissante sur la TDM et 5 mm plus haute.
- **Starter** : avec l'injection, ils disparaissent des guidons. Les démarrages à froid sont facilités.
- **Suspensions** : excellentes sur les deux, les grands débattements de la Caponord apportent un plus côté confort.



TDM 900
Le tableau de bord TDM est on ne peut plus sobre. Complet et lisible, il comporte deux trips partiels, une jauge précise, une horloge et la batterie de voyants habituels.



Caponord
Le tableau de bord, emprunté à la Futura, est des plus complets et élégants. Lisible, il est éclairé en bleu (superbe la nuit).



Les rétroviseurs profilés de la TDM sont trop peu écartés et réfléchissent surtout les coudes.



En série, une prise 12 volts pour le portable ou tout autre objet utile.



Sous la selle de la TDM, la place est comptée. Vous pourrez y loger un "U" et deux ou trois babioles.



Sous la selle passager, une plaque masque l'accès au compartiment de rangement réduit.



Le feu arrière s'intègre bien à la ligne. Volumineux, il est aussi très visible.



Profilé mais étroit, le porte-paquet de la TDM pourra dépanner à l'occasion.



Les clignotants intégrés au carénage sont équipés de lampes blanches sous cache orange.



La double sortie d'échappement émet une sonorité virile mais néanmoins respectueuse.

dispose de réglages difficiles d'accès. Le très ingénieux système de réglage à deux positions de précharge de la défunte 850 a disparu sur la 900. L'Aprilia dispose d'une fourche sans réglage mais bien accordée à la philosophie de la machine. Toutefois, les grands débattements occasionnent des transferts importants sur les gros freinages. À l'arrière, un réglage très accessible par la molette sur le côté de la moto, permet d'ajuster la contrainte au duo ou aux bagages.

● Protection

Excellente sur l'Aprilia, la protection est digne d'une GT. Les épaules et le buste à l'abri derrière le large pare-brise placé à bonne hauteur d'œil, le pilote n'a pas à adapter sa position en fonction de sa vitesse. Le bas des jambes est lui aussi bien abrité, les mains également, derrière le large habillage de l'avant (appréciable l'hiver). Au chapitre de la protection, la TDM a oublié d'être efficace. Une bulle haute améliorera la protection

du buste, mais ne vous attendez pas à des miracles. Jambes et mains sont très exposées.

● Duo

L'Aprilia Caponord soigne son passager : assise large et moelleuse, galbe destiné à éviter les glissements intempestifs vers l'avant, des poignées larges et agréables complétant la panoplie de cette parfaite voyageuse. Sur la Yamaha TDM, l'assise est moins large, glissante et la poignée difficile à saisir.

"Aprilia Caponord contre Yamaha TDM 900"

Protection



Le carénage de tête de fourche de la TDM protège insuffisamment ; une bulle haute sera de rigueur pour les grands rouleurs.

● Conso-Autonomie

L'Aprilia et la TDM consomment en moyenne 8,5 litres. La Caponord ravitaille tous les 295 km, grâce à son réservoir de plus grande contenance. La TDM fait un peu moins bien avec 235 km environ pour une contenance de 20 litres.

● Bagages-Aspects pratiques

Palme pour la Caponord avec son siège passager escamotable qui abrite un "plancher" idéal pour les grosses charges. Le porte-bagages supporte dix kilos maxi. Une paire de valises de grande contenance est disponible en option. La TDM 900 dispose de judicieux crochets pour arrimer un sac à la place du passager. Son porte-paquet est purement décoratif et dépannera éventuellement. Un kit voyage est proposé par la marque (celui de la FJR 1300).

● Conclusion

Alors, séduits, convaincus d'une préférence ? Avouez qu'il y a de

quoi se gratter le front pour faire un choix entre ces deux motos. Côté look, l'Aprilia, moins discrète, oblige à une adhésion sans compromis. La TDM est de celles que l'on croise à chaque coin de rue et elle laissera sûrement plus vite. Elle reste cependant la plus élégante des deux. Côté moteur, la Caponord survole les débats au plan des sensations, mais n'est pas plus vélocité que la TDM, moins exubérante. Au chapitre des aptitudes au voyage, l'Aprilia semble être un infatigable vaisseau, prêt pour les grandes traversées. La Yamaha fera tout aussi bien dans une optique plus facile, moins typée "grand raid". Là encore, ses dimensions plus réduites la rendront plus facile à vivre au quotidien. Au plan du confort, seuls les grands débats de la Caponord peuvent paraître un avantage. Mais ils impliquent un comportement moins rigoureux et élèvent la selle de quelques centimètres. Quant à l'aspect financier, la TDM est moins chère à

l'achat, demande moins de révisions et bénéficie de la même fiabilité que la Caponord, ainsi que d'une meilleure cote à la revente. À l'heure du choix, cela revêt une certaine importance.

Nous, à la rédaction, on choisit l'Aprilia Caponord pour son caractère et la Yamaha TDM 900 pour sa polyvalence. On veut le beurre et l'argent du beurre, en quelque sorte... ■

★★ Les étoiles de Moto 2 ★★

Nous avons choisi de doubler ou de tripler le nombre d'étoiles de certains critères, selon leur importance relative à la vocation des machines.

| (COEFFICIENTS) | CAPONORD | TDM 900 |
|-------------------------------|------------|------------|
| Présentation-Finition (3) | ★★★★ (12) | ★★★★★ (15) |
| Équipements (3) | ★★★★ (12) | ★★★★★ (12) |
| Prise en main | ★★★ | ★★★★ |
| Position de conduite | ★★★★ | ★★★★ |
| Agrément moteur (3) | ★★★★★ (15) | ★★★★ (9) |
| Transmissions | ★★★★ | ★★★★ |
| Performances-Reprises | ★★★★ | ★★★★ |
| Tenue de route-Stabilité (2) | ★★★★★ (8) | ★★★★★ (10) |
| Agilité | ★★★ | ★★★★ |
| Freinage sécurité (3) | ★★★★★ (12) | ★★★★★ (15) |
| Freinage agrément (2) | ★★★ (6) | ★★★★★ (8) |
| Suspensions-Confort (3) | ★★★★★ (12) | ★★★★★ (12) |
| Protection (3) | ★★★★★ (12) | ★★★ (6) |
| Duo (2) | ★★★★★ (8) | ★★★★★ (6) |
| Conso-Autonomie | ★★★ | ★★★ |
| Bagages-Aspects pratiques (2) | ★★★★★ (8) | ★★★ (4) |
| Total | 126 | 119 |

Sept points séparent les deux protagonistes de notre duel. Dissemblables, chacune des deux motos n'en propose pas moins que l'autre. La Caponord remporte donc le match, d'une assez courte longueur.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

| | APRILIA CAPONORD | YAMAHA TDM 900 |
|---------------------------------------|---|--|
| MOTEUR | | |
| Type | bicylindre en V à 60° 4 T, refroidi par eau | bicylindre en ligne 4 T, refroidi par eau |
| Distribution | 2 ACT, 8 soupapes | 2 ACT, 10 soupapes |
| Cylindrée | 998 cm ³ | 897 cm ³ |
| Alés. x course | 97 x 67,5 mm | 92 x 67,5 mm |
| Alimentation | injection électronique | injection électronique |
| Puissance | 98 ch à 8 250 tr/mn | 86,2 ch à 7 500 tr/mn |
| Couple | 9,88 mkg à 6 250 tr/mn | 9,1 mkg à 6 000 tr/mn |
| Boîte | 6 rapports | 6 rapports |
| Transmission | par chaîne | par chaîne |
| PARTIE CYCLE | | |
| Cadre | douille poutre en alu plus éléments de fonderie | périmétrique en alu type Diamant |
| Suspension AV | fourche ø 50 mm sans réglage, déb. 175 mm | fourche ø 43 mm réglable en précontrainte et détente, déb. 150 mm |
| Suspension AR | monocamortis, réglable en précontrainte, détente et compression déb. 185 mm | monocamortis, réglable en précontrainte, détente et compression, déb. 140 mm |
| Frein AV | 2 disques ø 300 mm, étriers 2 pistons | 2 disques ø 298 mm, étriers 4 pistons |
| Frein AR | 1 disque ø 270 mm, étrier 2 pistons | 1 disque ø 245 mm, étrier 2 pistons |
| Pneus | 110/80 x 19 AV ; 150/70 x 17 AR | 120/70 x 18 AV ; 160/60 x 17 AR |
| DIMENSIONS - CAPACITÉS - POIDS | | |
| Angle colonne/chasse | 27,9°/129 mm | 25,5°/114 mm |
| Empattement | 1 560 mm | 1 485 mm |
| Hauteur de selle | 820 mm | 825 mm |
| Réservoir | 25 litres | 20 litres |
| Poids à sec | 215 kg | 190 kg |
| RENSEIGNEMENTS PRATIQUES | | |
| Prix | 9 999 € | 9 145 € |
| Garantie | 2 ans, kilométrage illimité | 2 ans, kilométrage illimité |
| Coloris | bleu, gris, rouge | bleu, gris, jaune |
| Disponibilité | immédiate | immédiate |

Sécurité-dimensions-équipement

| | CAPONORD | TDM 900 |
|-----------------------|-------------------|----------------|
| Avertisseurs sonores | ★★★ | ★★ |
| Béquilles latérales | ★★★★ | ★★★★ |
| Rétroviseurs | ★★★★★ | ★★★★★ |
| Ergonomie commodos | ★★★★ | ★★★★★ |
| Diamètre de braquage | 5,15 m | 5,65 m |
| Largeur guidon/rétros | 88/82 cm | 76/80 cm |
| Largeur hors tout | 88 cm | 80 cm |
| Pneumatiques de série | Metzeler Tourance | Metzeler MEZ 4 |