



5 ÉPREUVES CLÉS POUR CHOISIR LE MEILLEUR ROADSTER DE L'ANNÉE

# ÉLECTION À COUPS DE POINTS

Vous êtes parfois nombreux à nous signifier une certaine lassitude envers la catégorie roadster... Mais il est bien difficile de l'ignorer tant elle est riche en nouveautés. Pour preuve, dans ce même numéro (page 46), Husqvarna, spécialiste du off road, nous présente aussi le sien. À l'aube de cette nouvelle année, nous avons donc rassemblé les 7 roadsters qui comptent pour faire le point. Nous avons mis cette fois entre parenthèses le traditionnel test routier et confronté nos montures à une série d'épreuves clés. L'idée, pousser chaque machine dans ses retranchements pour révéler ses points forts et ses points faibles en matière d'efficacité, de sécurité et de plaisir. Alors, qui mérite le titre de « meilleur roadster de l'année » ?



LA VIDEO SUR  
MOTOMAG.COM



<b>Aprilia 1000 Tuono V4 R APRC</b> .....	page 56
<b>BMW R 1200 R</b> .....	page 58
<b>Kawasaki Z 1000</b> .....	page 60
<b>Triumph 1050 Speed Triple</b> .....	page 62
<b>Honda CB 1000 R</b> .....	page 64
<b>KTM 990 Super Duke</b> .....	page 66
<b>Ducati Monster 1100 Evo</b> .....	page 68



### Freinage sur le mouillé

Une piste détrempée et 7 motos dans leur configuration d'origine. La méthode, chauffer les pneus avec appli-



cation, se lancer à 90 km/h sur le 4<sup>e</sup> rapport et planter les freins au maxi de leurs possibilités (ou du grip des pneus), puis mesurer les distances d'arrêt. Les ABS assurent de rester sur ses roues, mais sont-ils une arme infailible pour s'arrêter court ?

### Accélérations

Aux commandes, un pilote confirmé pour réaliser le 400 mètres départ arrêté ; et un appareil de mesures pour enregistrer les reprises de 90



à 130 km/h sur le quatrième rapport, voilà le programme de cet atelier. Le but, trouver celle qui vous allonge les bras à la rotation de la poignée des gaz et mettre en garde, au moment de dépasser un camion par exemple, contre les sensations trompeuses.

### Slalom/Maniabilité

Une dizaine de cônes espacés de 12 mètres et un demi-tour serré (6 mètres) quarante pas plus loin. La moto doit faire un



aller-retour le plus vite possible sans toucher un cône. Au chrono, un incorruptible scrutateur pour déceler les mauvais comportements. Mission : s'assurer de la promptitude et de la stabilité des parties-cycle sur cette succession d'inclinaisons.

### Circuit

Deux tours pour se chauffer, quatre tours à bloc et un chronographe comme coupelet (le verdict résultant de la moyenne de ces rotations),



quel meilleur exercice pour mettre en exergue la symbiose châssis-moteur, un critère déterminant pour l'efficacité globale ? Une chose est sûre, les roadsters dérivés de sportives ont de ce fait toutes leurs chances de se voir décerner les lauriers.

### Agrément quotidien

Rien n'échappe décidément à l'œil acéré des divers essayeurs : le poids (avec les pleins), les diamètres



de braquage, les consommations, l'emport de l'antivol, la présence ou non d'une clef codée, l'ergonomie, l'éclairage ou encore le duo. Chaque machine est passée au scanner pour désigner celle qui sera la plus agréable au quotidien.





**R**oadster sportif et (flat) BMW sont des mots qui, reconnaissons-le, ne vont pas très bien ensemble. La présence de la R 1200 R s'imposait toutefois dans ce comparatif, ce modèle et son moteur « double arbre » de grosse cylindrée étant « vendu » par ses concepteurs comme une machine « dynamique » capable d'en remonter aux plus crâneuses... Qu'elle finisse donc – bonne – dernière n'est qu'une demi-surprise. Mais au-delà des chiffres froids du chrono sur piste ou en slalom, qui ne sont pas à l'avantage de ce roadster lourd et bien équipé, la BMW surprend, et à plus d'un titre.

**Puissante.** Franchement pêchu, le bicylindre n'a aucun mal à catapulter la lourde machine

sous les 12 secondes au 400 m DA (performance à mettre au crédit d'une transmission par arbre et couple conique réussie). Son freinage couplé au levier, ensuite, suffit pour assurer (et rassurer) en toutes circonstances (un atelier où la BMW obtient son meilleur classement). Elle aurait même pu faire mieux sur la distance d'arrêt si les pneus avaient été un peu plus performants. Et puis pour le quotidien, la R 1200 R est une très bonne machine, sûre, confortable, bien équipée et apte au duo. Mais pour le sport, le vrai, celui qui vous fait frissonner et claquer les pendules, elle est à la peine. Il est grand temps que chez les Bavarois, on « décarène » une S 1000 RR afin de botter le cul à la concurrence lors de notre prochain « super-test » ! Mais qu'est-ce que j'entends, c'est au programme ? Ah, bien !

## BMW R 1200 R DU LOURD!







SLALOM



CIRCUIT



FREINAGE



QUOTIDIEN



### Freinage sur le mouillé

Un poids élevé, des pneumatiques au profil très routier, donc offrant un grip moyen, ne lui facilitent pas la tâche lors de cet exercice, c'est certain. Mais sa géométrie particulière (Telelever) l'empêche de plonger à la prise des freins et son couplage avant-arrière lui évite une variation d'assiette au ralentissement : résultat, la décélération est toujours optimale et cela malgré une chaussée bien détrempeée.



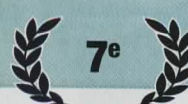
### Accélération

Là encore, la R 1200 R est à la peine. Il faut dire que pour les passages des rapports à la volée, la transmission par cardan n'est pas ce qui se fait de plus rapide. Elle fait pourtant mieux que la Triumph 1050 Speed Triple sur le 400 m DA (qui l'eût cru !). Côté reprises, c'est elle qui ferme la marche malgré le couple important de son flat twin, sa transmission longue et son poids coquet (233 kg) constituant de (trop) gros handicaps.



### Slalom/maniabilité

Au regard de son gabarit et de sa volumineuse béquille centrale prête à gratter le bitume, on s'attend au pire dans cet exercice. Et puis non, la Béhème balaye vite nos craintes. Elle virevolte sans aucun effort entre les cônes et sa garde au sol se révèle au final excellente. Pourtant réglées en position sport, les suspensions pompent exagérément et la privent d'une place sur le podium.



### Circuit

Que la BMW finisse dernière sur piste n'est pas une surprise. Lourde, longue et dotée de pneumatiques plutôt orientés sport-tourisme, elle n'est pas l'outil pour faire des ronds. Reste que son moteur permet d'avaler les bouts droits avec une certaine vélocité et que son freinage autorise des freinages tardifs. Au chrono, elle n'est qu'à 3,2 secondes de la Kawasaki Z 1000. Pas si mal, finalement, pour une machine dite « de vieux »...



### Agrément au quotidien

La moins sportive du lot n'est paradoxalement pas, ici, la plus agréable. Lourde à l'arrêt (233 kg), braquant moyennement (5,70 m), elle est pénalisée par son ergonomie : selle creusée, réservoir trop large et guidon haut. Si l'éclairage est excellent, les commodos spécifiques sont déroutants. Au final, c'est le confort du passager, sa sobriété et les multiples possibilités de chargement qui la sauvent.

### Stephen, 100 % subjectif



*Eh bien cette petite Béhème, je l'ai bien aimée. Loin des autres mastodontes que sont certains modèles de la marque bavaroise, son gabarit me convient parfaitement. Avec*

*son twin péchu et son châssis imperturbable, les kilomètres défilent confortablement. Et puis c'est la seule moto de ce comparatif avec un cardan et qui offre en plus la possibilité d'intégrer aisément des*

*valises pour partir en vacances. Je dis bravo. Ok, c'est un roadster plutôt pépère au sein de ce comparatif mais cela me va parfaitement parce que j'aime conduire cool.*





Que reste-t-il d'une superbike après qu'elle a été amputée de 70 ch ? Pas grand-chose. C'est la conclusion à laquelle on parvient avec cette version « naked » de la RSV4. Qui aurait pu croire que la Tuono APRC, qui n'est rien d'autre qu'une RSV4 débarrassée de son carénage, finisse à une aussi mauvaise

place ? A priori, personne ! Mais en y regardant de plus près, ce n'est pas si étrange. Le quotidien et son nécessaire cahier des charges, la belle s'en contrefout. Côté performances, le sublime V4, à la sonorité envoûtante, bridé à la va-vite, a déjà tout donné à 7 500 tours, soit exactement le même régime que le couple disponible. Les chronos de

l'atelier « performances » en ont grandement pâti. Heureusement, il lui reste un châssis, d'une rigueur exemplaire, renvoyant la concurrence à ses bureaux d'étude ! Loin devant côté chronos sur piste, la Tuono sauve son « super-test » sur cet atelier, et se révèle performante en slalom grâce à ses suspensions de qualité.

**Castrée !** En fait, l'Aprilia Tuono est la moto qui souffre le plus de notre réglementation. En 100 ch en effet, toutes ses assistances électroniques n'ont plus d'intérêt. La sécurité qu'elles peuvent apporter est même annihilée tant le moteur est castré. Frustrant en diable ! Avoir un aussi beau jouet et ne pas pouvoir en profiter à plein est désespérant, surtout quand on a pu goûter à son caractère dans le monde « libre ». En l'état, une moto qui demande de l'expérience.

# Aprilia 1000 Tuono V4 R APRC UN CHÂSSIS !



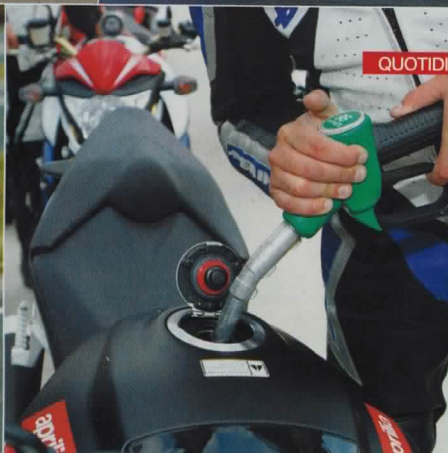




SLALOM



FREINAGE



QUOTIDIEN



ACCÉLÉRATION



6<sup>e</sup>

### Freinage sur le mouillé

Des sept, c'est la Tuono qui souffre le moins du déstabilisant transfert des masses, un avantage contrebalancé par une position de conduite délicate, car plongeante, et par un freinage vraiment délicat à doser. Si le grip offert par les Pirelli Diablo Rosso Corsa est bon, l'arrière bloque instantanément car la belle a tendance à se dresser, obligeant à relâcher le frein pour reprendre la maîtrise.



5<sup>e</sup>

### Accélération

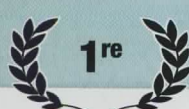
Contrairement au châssis, le moteur de la Tuono en version bridée marque le pas bien que la puissance « légale » soit au rendez-vous. La faute à des rapports de boîte bien trop longs sur les trois premières vitesses et une transmission finale mal adaptée à l'étagement de la boîte qui l'a pénalisée sur le 400 DA (5<sup>e</sup> temps). Au final, elle se place juste devant la Triumph et la BMW, grâce à une 3<sup>e</sup> place sur le test de reprise.



3<sup>e</sup>

### Slalom/maniabilité

Cette Tuono pourrait facilement descendre sous les 18 secondes sur cet exercice si la gestion des gaz n'était pas si chaotique. Car en sortie de slalom et avant d'entamer les demi-tours, le moteur pousse au lieu de ralentir et le shifter, long à la détente, provoque des à-coups désagréables. Pas facile ! Heureusement, son agilité naturelle lui permet de passer les cônes avec aisance, d'où cette belle troisième place.



1<sup>re</sup>

### Circuit

Comme disent les jeunes, « y'a pas photo ! » La Tuono APRC s'est littéralement baladée sur piste, collant presque une seconde au tour à la deuxième du classement. Normal quand on sait qu'il s'agit ni plus ni moins que d'une Aprilia RSV4 APRC débarrassée de son carénage et munie d'un guidon haut. Précision du châssis, qualité des suspensions et équilibre quasi parfait réussissent à faire oublier un moteur peu performant en version bridée.



6<sup>e</sup>

### Agrément au quotidien

La Tuono fait fi des exigences du quotidien. Braquant mal (5,90 m), haute sur pattes et inconfortable de selle (arrête de réservoir saillante, rembourrage inexistant), l'Aprilia ne brille pas non plus par son éclairage ou ses commandes, constamment sujets aux soubresauts des assistances. Consommation excessive, absence de protection contre le vol et tableau de bord compliqué achèvent de lui conférer une note médiocre.

Vincent,  
100 % subjectif



*Pour moi, tout est réuni sur cette moto pour donner du plaisir ! Son style tranché, déjà, que j'adore. Et, dès la mise en route, le grondement du V4 qui me martèle*

*le cortex, et l'extase qui m'envahit une fois sur la route ! Outre les nombreux réglages permettant de se faire une machine « à sa main », la partie-cycle est royale de précision et de rigueur, comme*

*sa cousine hypersport, dont elle partage 99 % de son ADN. Il ne manque plus qu'une selle un poil plus confortable pour que je signe le chèque (enfin... quand j'aurai de la thune!).*







Sortie en 2010, la Z 1000 dernière génération n'a pas eu trop de mal à faire oublier l'ancienne et sa partie-cycle à l'ADN de serpent de mer... Bien que largement bonifiée aujourd'hui, la « Z » souffre encore d'un gabarit trop imposant pour un roadster sportif (15 kg de surpoids) et d'un amortisseur arrière de piètre qualité (voir sa mauvaise performance sur le slalom). Les plus grands

rétorqueront que l'ergonomie découlant de son gabarit est un plus...

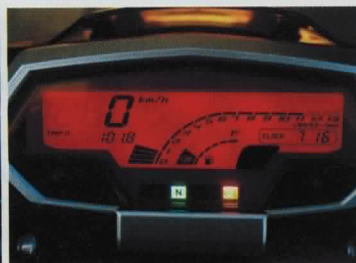
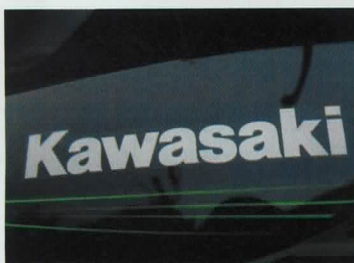
**Moteur rageur.** Cela étant, ces défauts n'ont absolument pas freiné la carrière commerciale de cette « manga-moto » dont le moteur reste l'atout principal. Même bridé, le bloc issu des anciennes générations de ZX-10R n'a aucun mal à catapulter les 220 kg de métal et de plastique. Il n'y a qu'à lire les résultats au cha-

pitre des performances pures : la Z assomme la concurrence sur les deux mesures ! Précisons que son moteur « trichotte » un peu, mais la belle est livrée tel quel, alors ne nous privons pas... Le freinage, lui, confié à des étriers radiaux à

4 pistons « poussés » par un maître-cylindre radial, s'est montré rassurant. Il est secondé par un ABS discrètement efficace. Cette 5<sup>e</sup> place au classement général est donc logique, d'autant qu'au quotidien elle demeure une monture agréable et presque pratique.

Reste qu'il faut s'habituer à un style qui se démode rapidement, il n'y a qu'à voir une ancienne génération sur un trottoir pour s'en convaincre.

## Kawasaki Z 1000 ABS LE JUSTE MILIEU



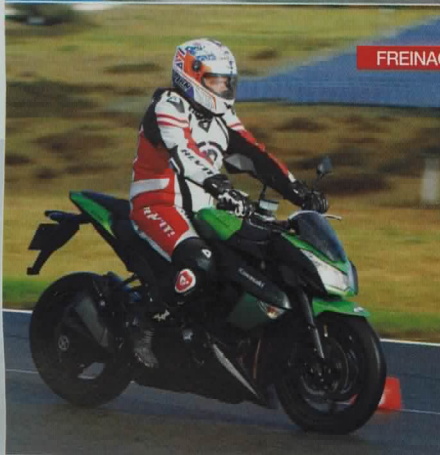




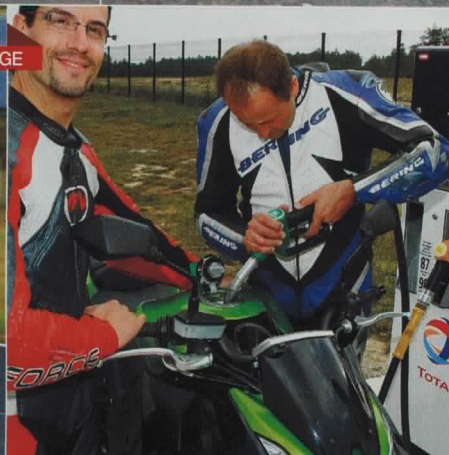
CIRCUIT



ACCÉLÉRATION



FREINAGE



QUOTIDIEN



3<sup>e</sup>

### Freinage sur le mouillé

Avec une distance d'arrêt de 30,20 m malgré son embonpoint, la Z 1000 impressionne. Cette bonne performance est à mettre sur le compte d'un freinage puissant (malgré un levier spongieux), d'une centrale ABS rapide et pas trop interventionniste et surtout de pneumatiques de qualité. Les Pirelli Diablo Rosso Corsa : de vrais tubes de colle.



1<sup>re</sup>

### Accélération

C'est sûr, avec 111 ch au banc au vilebrequin, la Z 1000 fait parler la poudre : pole position pour les reprises et deuxième place sur le 400 mètres départ arrêté. Mais plus que les chevaux, c'est l'explosivité du moteur entre 2000 et 6000 tours qui fait la différence. De loin le meilleur quatre-cylindres japonais du marché en version bridée. Bref, la « patte » verte est bien présente !



6<sup>e</sup>

### Slalom/maniabilité

Avec son poids élevé, la Kawasaki était confrontée ici à une mission délicate. Lancée dans le slalom, elle s'est immédiatement retrouvée en difficulté. D'une inclinaison à l'autre, l'amortisseur se met à pomper avec force, la roue arrière se soulevant même du sol à la détente ! Comme quoi amortissement et sécurité vont de paire. Sa bonne garde au sol lui évite néanmoins le pire.



4<sup>e</sup>

### Circuit

Malgré un moteur pêcheu et disponible, mais « hors la loi » avec un beau 111 ch au banc, la Z 1000 souffre de son gabarit pour contrer la concurrence. À l'image de la Honda, l'amortisseur arrière s'est montré un peu mou sur les compressions du tracé avalées pleine bille... Et puis ce gommard arrière de 190 mm n'est pas là pour améliorer la maniabilité d'une machine à l'empattement important.

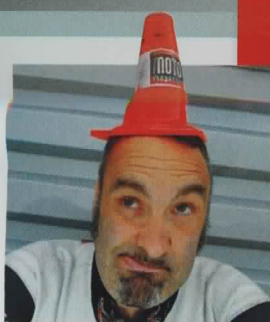


6<sup>e</sup>

### Agrément au quotidien

Avec un diamètre de braquage un poil long (5,70 m), sa masse à l'arrêt (219 kg) et un penchant avéré pour le SP95 (7,5 litres/100 km), la Z, moyenne partout, a bien du mal à grappiller les bons points pratiques. Ce qui la sauve ? Une position de conduite reposante et confortable sur route – malgré le peu de place disponible pour les pieds –, une clef codée et une place passager plutôt agréable.

### Axel, 100 % subjectif



*La gueule, la couleur, le tableau de bord électronique sous un plastoc jaune piqué sur des lunettes de ski des années 70 et les caches de fourche en plastoc massif, rien ne*

*me plaît ! C'est peut-être l'âge... La gracilité d'une Ducati ou la force brutale d'une Speed Triple me parlent beaucoup plus. Et puis, le 4-cylindres « made in Japan », je n'ai jamais adhéré.*

*Sonorité banal, linéarité des courbes et technique qui n'a pas évolué depuis 25 ans, le tout au tarif de la nouveauté : décidément, une Z 1000 dans mon garage, ça va pas le faire !*







# Triumph 1050 Speed Triple PLUS TOUTE JEUNE

Voilà, à coup sûr, la grosse déception de ce « super-test ». La 1050 Speed Triple, icône du monde des roadsters, manque d'une marche le podium de la catégorie. Ce qui nous a même un peu déçus, tant cette machine sait se

faire apprécier sur route. Certes, sur le freinage et la maniabilité, elle s'en sort avec les honneurs. Mais les performances du trois-

cylindres sont franchement décevantes. Deux éléments majeurs jouent contre l'anglaise : son poids et l'inertie de son moteur, plus tout jeune techniquement.

**Du caractère.** Lent à la prise de tours, peu enclin aux changements de rythme, le 1050 n'est plus à la hauteur d'une concurrence en constante

évolution. Ceci étant, l'ensemble des essayeurs sont tombés sous le charme de sa sonorité, de ses vibrations et de son caractère. Ce constat soulève une évidence : entre les chiffres froids et les sensations ressenties, il peut y avoir une énorme différence ! Par-delà ces considérations philosophiques, on ne peut que constater que la Speed a vieilli et qu'il serait temps de lui fournir un nouveau moteur, une sorte de « super 675 », pour contrer des rivales qui ne s'endorment pas sur leurs lauriers.







SLALOM



ACCÉLÉRATION



CIRCUIT



FREINAGE



QUOTIDIEN



1<sup>re</sup>

### Freinage sur le mouillé

Sur la moyenne des trois meilleurs freinages (sur 6 tentatives), la Triumph s'arrête sous les 29,4 m. C'est excellent. Comme sur la Ducati, ses pneus (Metzeler Racetech K3) agrippent le sol avec force et ses suspensions, qui gardent une assiette constante, limitent les transferts de masses. Ajoutez un ABS qui veille en cas de décrochage et l'on obtient la recette idéale pour s'arrêter court sans frayeur.



6<sup>e</sup>

### Accélération

Les mesures d'accélération ont confirmé les chronos sur piste : la Triumph hérite du plus mauvais temps à l'épreuve du 400 mètres DA (à plus 1,8 seconde de la première) et de l'avant-dernier chrono en reprises. Une vraie déconvenue pour ce moteur plein de personnalité... Peut-être ce bloc demande-t-il une longue période de rodage pour s'exprimer à plein, mais ceci n'excuse pas tout...



2<sup>e</sup>

### Slalom/maniabilité

Bien chaussée et bien suspendue, la Speed Triple part à l'assaut du slalom sans aucune retenue. Durant cette succession d'inclinaisons, le pilote, qui jouit d'une position de conduite idéale, n'a pas à subir de pompage de l'amortisseur ni à gérer l'approximation du train avant. Sûre, la Triumph va droit au but et signe un très bon chrono. Deuxième.



6<sup>e</sup>

### Circuit

Contre-performance pour la Speed qui finit avant-dernière, la faute à un moteur peu enclin à prendre des tours et à son inertie en dynamique. Le trois-cylindres, aussi sympa soit-il, peine en effet à concurrencer des moteurs plus modernes à la course plus courte, notamment sur un tracé où les relances sont nombreuses. Il a également un peu souffert d'un bridage strictement conforme.



4<sup>e</sup>

### Agrément au quotidien

Dotée d'une selle confortable, l'anglaise est agréable à chevaucher. La position bien étudiée (repose-pied bas, guidon large légèrement reculé) rattrape les manœuvres, grevées par le diamètre de braquage (6 m) et le poids (220 kg). Le chargement et le passager ne sont pas aidés par les deux pots fixés hauts. Ses vocalises consolent et les noctambules apprécieront les optiques, les mieux notées !

### Christophe, 100% subjectif



Mon attirance se porte sans conteste sur la Speed Triple. J'adore cette machine toujours aussi atypique de par son esthétique, sa double optique suspendue, son cadre double poutre

ou encore son monobras. J'ai apprécié sa partie-cycle excellente et son freinage mordant. Il est seulement dommage que son trois-cylindres – qui marche bien – ne soit pas en full power

pour exprimer tout son caractère. C'est tout simplement une moto unique et c'est pour ça que je suis prêt à courir de suite voir ma banquière préférée !







# Honda CB 1000 R LE MEILLEUR DU JAPON

Échaudé par l'échec de la 900 Hornet en 2006, Honda aura mis plus de 2 ans à revenir sur le segment des nouveaux roadsters musclés. Truquant illico la plus haute marche du podium de la catégorie (7 300 exemplaires sillonnent la France depuis 2008) et la

troisième du nôtre, la CB 1000 R reprend pourtant la recette éprouvée du moteur d'hypersport un brin dégonflé (CBR 1000 RR 2007) cloqué dans un cadre de 600 renforcé (la fameuse épine dorsale d'alu

«Backbone»). Un peu frustrant côté sensation, ce quatre-cylindres linéaire n'en est pas moins efficace, (2<sup>e</sup> ex aequo lors de nos tests de reprises). S'il donne le meilleur aux régimes les plus usuels (entre 4 000 et 8 000 tr/min), son bridage nous prive de hauts régimes plus détonants (4<sup>e</sup> au 400 m DA). À l'aise sur piste grâce à une étonnante neutralité de châssis, la CB 1000 R sait se faire légère et reste maniable malgré son poids (219 kg).

**Plus avenante.** Des réglages d'origine trop souples et la médiocrité de l'amortisseur arrière deviennent pénalisants dès que l'on force le rythme (pompage). Heureusement, la japonaise soigne son conducteur (confort, solutions antiviol) et se rattrape au freinage. Testée sans ABS sur le mouillé, elle s'avère être l'une des plus rassurantes à stopper. Du Honda tout craché, et un roadster certes sportif mais également polyvalent, sans rien sacrifier à la sécurité.







FREINAGE



QUOTIDIEN



SLALOM



ACCÉLÉRATION



### Freinage sur le mouillé

Dans cette version dénuée de couplage et d'ABS, la CB 1000 R ne peut pas faire de miracle. Mais elle est bien née et sa position de conduite naturelle met le pilote en confiance au moment où il prend les freins. Elle est également bien chaussée avec une première monte accrocheuse (Bridgestone BT015R). Résultat : même sur le mouillé, on peut freiner relativement court... sans se faire peur.



### Accélération

Dans la continuité de ses performances sur piste, la Honda se place deuxième ex aequo avec la KTM au test des reprises, bien aidée par un quatre-cylindres bien « rond » au couple maxi disponible plutôt bas (6 400 tr/min). En revanche, sur la 400 m DA, le bridage fait son travail dans les tours, et la Honda ne peut prétendre qu'au 4<sup>e</sup> temps, à plus d'une demi-seconde de la meilleure moto. Passé les 8 000 tours, la CB 1000 R n'a plus rien à donner...



### Slalom/maniabilité

Elle est compacte, s'incline sans forcer et rassure avec des commandes douces et précises, mais son mono-amortisseur est réglé trop souple à l'origine et ne peut contrer les effets d'une succession d'inclinaisons. Résultat, il pompe sans relâche et l'échappement en vient à toucher le sol. Malgré de nombreuses tentatives, le chrono ne donne rien de bon. Décidément trop lente face aux autres.



### Circuit

Belle performance sur notre tracé sinueux. Malgré ses 4 ans d'existence, elle reste LA référence des roadsters sportifs nippons. Mais pour accrocher la deuxième place, il aura fallu bien se pencher sur les réglages de suspensions (trop souples d'origine, surtout l'arrière). À noter que c'est la seule machine de ce comparatif à produire des chronos très approchant quel que soit l'essayeur, la preuve de son homogénéité toute « Honda »...



### Agrément au quotidien

Commandes douces et légères, diamètre de braquage le plus court (5,10 m), emplacement U et sangles sous la selle, clef codée... n'en jetez plus ! Malgré son poids (219 kg) et sa selle assez courte, la CB reste facile en usage quotidien, silencieuse et étonnamment sobre (6,4 l/100 km). Seule véritable déconvenue : l'éclairage, faiblard. Pas de quoi décourager les plus exigeants.

### Étienne, 100% subjectif



*J'adore cette moto... Et j'aurais bien voulu la voir briller sur toutes les épreuves. Mais il faut bien se rendre à l'évidence, la concurrence s'est aiguisée avec le temps, notamment sur le chapitre*

*amortissement. Je dois également dire que son multicylindres est bien timide face au bi, trois ou 4-cylindres en V des meules « d'en face ». Mais qu'importe, cette Honda représente pour moi*

*l'image parfaite du roadster moderne et si un jour je passe par la case achat, je lui mettrai simplement en place de sa « pompe à vélo » d'origine.*







**A**rrivée sur le marché en 2005, la KTM Super Duke est le premier roadster de la marque autrichienne... Et quel roadster! Jusqu'alors spécialisés dans les motos tout-terrain, les ingénieurs de Mattighofen se sont penchés sur le moteur du trail «Adventure», un bicylindre refroidi par eau de 950 cm<sup>3</sup> pour créer une machine 100%

fun sur route. Véritable usine à sensations, cette mécanique a évolué en 2007 avec l'apparition de l'injection (norme oblige) et vu sa cylindrée portée à 990 cm<sup>3</sup> pour développer près de 120 ch en full.

### Plutôt confortable.

En 2011, le bicylindre baptisé LC8 est toujours au top côté performances (2<sup>e</sup> au 400 m DA), même s'il manque de souplesse

(ça cogne sous 3500 tours). Avec ce moteur solidement fixé à un cadre en treillis tubulaire léger et des suspensions WP entièrement réglables, la Duke offre aujourd'hui encore un comportement routier de premier ordre et ne craint pas la concurrence (3<sup>e</sup> place au slalom). Confortable sur route grâce à une position typée enduro, maniable dans le sinueux de par son poids plume et un diamètre de braquage réduit, elle est à peine moins à l'aise sur circuit où il faudra évidemment régler les

suspensions, trop souples d'origine. Souplesse qui lui fait d'ailleurs défaut au freinage. Les deux étriers 4 pistons et le maître-cylindre Brembo (tout radial) sont aussi puissants que peu progressifs. Expérience recommandée. Les rares acheteurs (un peu moins de 2000 depuis son lancement) ne semblent pas pour autant regretter cet étonnant compromis confort/performances, qui place ce «Duc de concours» à la deuxième place de notre classement final!

## KTM 990 Super Duke INOXYDABLE







FREINAGE



SLALOM



ACCÉLÉRATION



QUOTIDIEN



6<sup>e</sup>

### Freinage sur le mouillé

Avec cette KTM, difficile d'obtenir une belle perf' sur un sol détrempé : elle ne possède pas d'antiblocage et sa position de conduite (pilote assis haut et basculé sur l'avant) n'aide pas à la manœuvre. Ajoutez à cela une fourche qui plonge à la prise du levier et l'on s'arrête après les autres en dosant l'effort au millimètre. Moins rassurante donc, la Superduke, et ce malgré les bons pneumatiques.



2<sup>e</sup>

### Accélération

Un bon gros twin pêche, un poids contenu et des rapports courts, la KTM possède tous les ingrédients pour s'octroyer le meilleur chrono sur le 400 mètres départ arrêté, et elle ne s'en prive pas. Question reprises, le bloc LC8 manque de souplesse (sous les 3 500 tours, il n'est pas à son aise et vibre copieusement) et doit se contenter du 5<sup>e</sup> temps.



3<sup>e</sup>

### Slalom/maniabilité

Sa relative légèreté, sa garde au sol généreuse et sa facilité d'emploi sont des atouts de taille sur cet exercice. Mais cette KTM 990 Superduke souffre de suspensions réglées souples à l'origine : une configuration entraînant pompes et variations d'assiette à gogo. Délicat pour aller vite. Elle décroche malgré tout une honorable 3<sup>e</sup> place.



5<sup>e</sup>

### Circuit

On attendait la KTM à une meilleure place à l'épreuve de la piste : seulement 5<sup>e</sup>. Ce résultat décevant est pourtant facile à analyser : une position de conduite haute, à la façon d'une machine d'enduro, et des débattements de suspensions importants. Il faut du temps pour l'apprivoiser et faire un chrono, ce qui n'enlève rien aux bonnes qualités dynamiques de la belle.



1<sup>re</sup>

### Agrément au quotidien

Typé enduro, la position est idéale ! Légère (201 kg), dotée d'un réservoir fin et d'une selle longue, elle est bien plus agréable que son dessin agressif ne le laisserait imaginer. En ville, son diamètre de braquage est suffisant, tandis que la nuit, son éclairage est performant. Avec des rangements mieux étudiés, une clef codée, une conso affinée, la Superduke frôlerait la perfection !

### Gérald, 100% subjectif



Habitué des roadsters, j'étais impatient de découvrir ces 7 monstres-là. Le choix s'annonçait difficile. J'ai pourtant vite craqué pour la KTM : son look est

agressif, son moteur rageur et gorgé de sensations. Tout ce que j'aime. J'ai pris à son guidon un plaisir intarissable. En plus, elle est plutôt pratique au quotidien. Même si le circuit n'est pas son

terrain de jeu favori, sur nos petites routes de Haute-Saintonge, c'est un vrai vélo pour sauter les bosses et les nids de poule. Et même pas besoin de rouler vite pour se faire plaisir !







À l'heure où les Japonais donnent dans le plus en plus lourd et de ce fait le plus en plus puissant pour atteindre des performances de tout premier ordre, les gens de chez Ducati font intelligemment le contraire. Au fil de ses évolutions (le Monster va sur ses 20 ans!), la belle italienne est devenue un concentré d'intelligence technique: un cadre en tubes d'acier simple, loin des « poutres » aluminium dignes des charpentes

industrielles, un moteur aux artifices techniques quasi inexistantes et un ensemble d'une légèreté et d'une compacité étonnantes, ingrédients synonymes de performances. Les chiffres? 188 kg pour moins de 95 ch et près de 11 m.kg de couple, bref, des données sur lesquelles

beaucoup d'entre nous ne s'attarderaient même pas. Et pourtant, il semble bien que ce soit la formule magique. Freinage, maniabilité (merci le châssis), reprises, circuit (merci le moteur coupleux et les rapports courts), la Ducati a toujours joué placé pour engranger de précieux points.

### Championne.

C'est donc tout à fait logiquement

que la Monster 1100 EVO s'impose sur ce « super-test » en donnant raison au passage au génial Colin Chapman (le concepteur des Lotus) lorsqu'il disait « *for performances, light is right!* » (pour les performances, la légèreté est la solution). Ajoutez à cela ses atouts lui conférant une certaine sécurité, et c'est une victoire aussi surprenante que méritée à mettre au crédit d'une conception prônant le simple et l'intelligent.

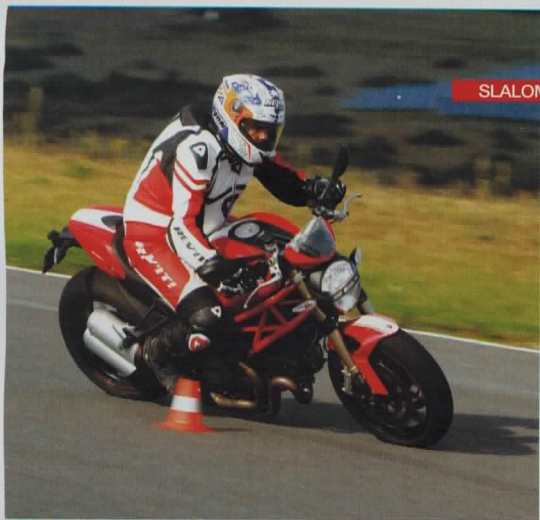


## Ducati Monster 1100 Evo LA MIGLIORE!\*

\*La meilleure







SLALOM



CIRCUIT



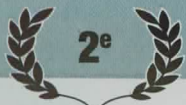
QUOTIDIEN



ACCÉLÉRATION



FREINAGE

2<sup>e</sup>

### Freinage sur le mouillé

Ah, le Monster ! Si ce petit démon rouge n'avait pas cette fâcheuse tendance à se mettre en wheeling dès la prise du levier (du fait d'en empattement court et d'une excellente monte Diablo Rosso 2), il pourrait freiner plus court encore. Mais ce n'est pas avec des « si » que l'on établit un classement et la Ducat' prend une honorable 2<sup>e</sup> place, son ABS performant veillant en plus très bien au grain sous la pluie.

4<sup>e</sup>

### Accélération

Sur le 400 mètres DA, la légèreté de la machine, associée à des rapports de boîte courts (on passait la 6<sup>e</sup> au passage des 400 mètres !) permet à la belle transalpine de monter sur le podium. Pour les reprises, le bicylindre en L est cependant plus à la peine : peu souple, il se retrouve derrière les quatre-cylindres à chaque tentative, mais devant le twin de la KTM ! Comme quoi un bon vieux moteur à air peut être toujours dans le coup !

1<sup>e</sup>

### Slalom/maniabilité

Bravo ! Difficile de commenter autrement les excellentes performances de cette nouvelle Ducat'. Sur cet exercice, elle a tout pour plaire. Légère, compacte, facile à emmener, elle peut surtout s'enorgueillir de suspensions de qualité qui lui évitent tout pompage ou mouvement d'assiette, même en la chahutant énergiquement. Au chronomètre, elle met deux secondes de moins que la Honda à avaler l'aller-retour.

3<sup>e</sup>

### Circuit

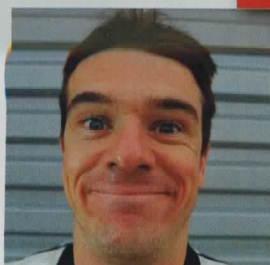
Belle prestation ici de la Ducat', dont le poids plume (188 kg tous pleins faits) et le coffre du moteur Desmodue ont raison du tracé technique du circuit. Passé une sensation bizarre de ne rien avoir entre les mains (un gabarit de mob !), on est vite mis en confiance grâce à un train avant vif et des suspensions des plus rigoureuses. On en vient même à regretter le manque d'allonge du moteur tant le châssis peut en encaisser...

5<sup>e</sup>

### Agrément au quotidien

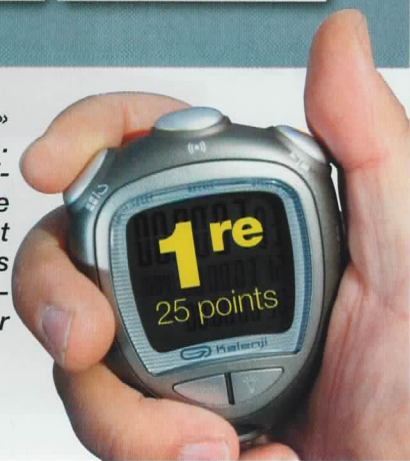
Particulière, cette Ducat' ! Son poids plume, son gabarit mini et son diamètre de braquage ultra-réduit (5,30 m) la rendent hypermaniable, mais son ergonomie façon « bras jeté en avant - fesses en arrière », peut s'avérer très déstabilisant. À cela s'ajoute une indisposition au duo, une aversion pour le chargement et les systèmes antiviol. On se consolera donc en constatant sa faible consommation de carburant.

François,  
100% subjectif



*Cette Evo a bien failli me faire virer vert-blanc-rouge. Le dessin massif et soigné, le gros twin de caractère et l'électronique de pointe (tableau de bord, DTC, ABS)*

*étaient autant d'arguments pour passer du monde des Rosbeefs (je roule en Street Triple 675 R) à celui des Macaroni... Mais son gabarit mini et sa position de conduite étrange façon « axe de roue dans les mains » m'ont déstabilisé. Quant à la plage d'utilisation hyperréduite du bicylindre à air et ses vibrations dignes d'une machine agricole, elles ont fini par m'exaspérer.*

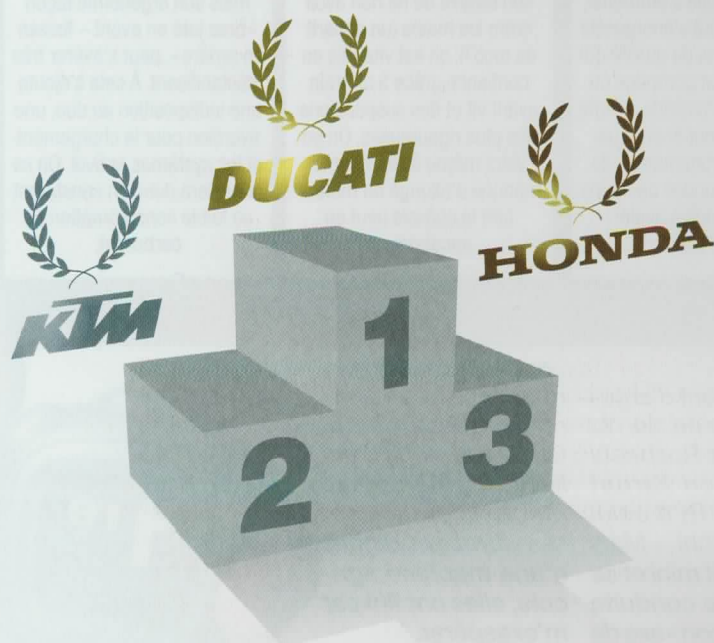






## TABLEAU RÉCAPITULATIF

	<b>APRILIA 1000 TUONO V4 R APRC</b>	<b>BMW R 1200 R</b>	<b>DUCATI 1100 MONSTER EVO</b>	<b>HONDA CB 1000 R</b>	<b>KAWASAKI Z 1000</b>	<b>KTM 990 SUPERDUKE</b>	<b>TRIUMPH 1050 SPEED TRIPLE</b>
Épreuves	sans ABS	ABS	ABS	sans ABS	ABS	sans ABS	ABS
<b>CIRCUIT</b>							
Chrono	1"07"45'	1"12"33'	1"08"92'	1"08"39'	1"09"12'	1"09"31'	1"09"95'
Châssis	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Moteur	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Total points (sur 7)	7	1	5	6	4	3	2
<b>PERFORMANCES</b>							
400 mètres DA	11"85	11"94'	11"74'	11"75'	11"65'	11"20'	11"99'
Reprise 90-130 km/h	3"47'	3"74'	3"50'	3"25'	3"15'	3"64'	3"70'
Total points (sur 7)	3	2	4	6	7	6	2
<b>SLALOM/MANIABILITÉ</b>							
Temps d'exécution	18"6'	18"8'	17"5'	19"6'	19"	18"3'	18"1'
Suspensions	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Facilité du demi-tour	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Total points (sur 7)	5	3	7	1	2	5	6
<b>FREINAGE</b>							
Distance d'arrêt (moyenne)	32,30 m	30,10 m	29,80 m	30,90 m	30,20 m	32,20 m	29,30 m
Feeling des commandes	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Variation d'assiette	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Total points (sur 7)	2	5	6	3	5	2	7
<b>AGRÈMENT AU QUOTIDIEN</b>							
Poids	212 kg	233 kg	188 kg	219 kg	219 kg	201 kg	221 kg
Diamètre de braquage	5,90 m	5,70 m	5,30 m	5,10 m	5,70 m	5,50 m	6 m
Consommation	10,6 l/100 km	6,2 l/100 km	6 l/100 km	6,2 l/100 km	7,5 l/100 km	7,8 l/100 km	6,5 l/100 km
Empart du U/clef codée	non/non	oui/oui	non/non	oui/oui	non/oui	non/non	oui/oui
Ergonomie	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Éclairage	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Duo	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Total points (sur 7)	1	5	3	6	2	7	4
<b>Classement</b>	<b>6<sup>e</sup></b> 18 points	<b>7<sup>e</sup></b> 16 points	<b>1<sup>re</sup></b> 25 points	<b>3<sup>e</sup></b> 22 points	<b>5<sup>e</sup></b> 20 points	<b>2<sup>e</sup></b> 23 points	<b>4<sup>e</sup></b> 21 points



## Conclusion

La mission n'était pas simple pour l'emblématique roadster à cardan : malgré de nombreux atouts, la **BMW R 1200 R** prend la dernière place de notre « super-test ». Décevant. Mais ses résultats sur l'épreuve du quotidien n'ont pas réussi à la rattrapper.

L'**Aprilia Tuono V4 R APRC** termine, elle, avant-dernière et la **Kawasaki Z 1000** cinquième. Toutes deux sont à la peine sur le test de maniabilité. Leur pre-

mière place respective au chapitre du circuit et de l'accélération n'a pu compenser...

La **Triumph 1050 Speed Triple** se place quatrième à cause d'un trois-cylindres dépassé, car manquant de peps. Ses excellentes prestations en matière de freinage (première du test) lui maintiennent cependant la tête hors de l'eau. Troisième, la **Honda CB 1000 R** (ici sans ABS) monte sur le podium en réalisant de bons scores



**FICHE TECHNIQUE** Données constructeur

	<b>APRILIA 1000 TUONO V4 R APRC</b>	<b>BMW R 1200 R ABS</b>	<b>DUCATI 1100 MONSTER EVO ABS</b>	<b>HONDA CB 1000 R</b>	<b>KAWASAKI Z 1000 ABS</b>	<b>KTM 990 SUPERDUKE</b>	<b>TRIUMPH 1050 SPEED TRIPLE ABS</b>
<b>MOTEUR</b>							
Type	4-cylindres en V à 65° refroidi par eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre à plat refroidi par air, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en L à 90° refroidi par air, 4T, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre	4-cylindres en ligne refroidi par eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	4-cylindres en ligne refroidi par eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 75° refroidi par eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	3-cylindres en ligne refroidi par eau, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (al. x cse)	999,6 cm <sup>3</sup> (78 x 52,3 mm)	1170 cm <sup>3</sup> (101 x 73 mm)	1079 cm <sup>3</sup> (98 x 71,5 mm)	999,8 cm <sup>3</sup> (75 x 56,5 mm)	1043 cm <sup>3</sup> (77 x 56 mm)	999 cm <sup>3</sup> (101 x 62,4 mm)	1050 cm <sup>3</sup> (79 x 71,4 mm)
Puissance maxi	106 ch à 11 500 tr/min	107 ch à 7 500 tr/min	100 ch à 7 500 tr/min	106 ch à 9 000 tr/min	106 ch à 9 100 tr/min	98 ch à 9 000 tr/min	106 ch à 9 250 tr/min
Couple maxi	11,5 m.kg à 9 500 tr/min	11,7 m.kg à 6 000 tr/min	10,5 m.kg à 6 000 tr/min	9,3 m.kg à 5 750 tr/min	9,7 m.kg à 7 500 tr/min	10,4 m.kg à 7 000 tr/min	11,2 m.kg à 7 500 tr/min
Alim./dépollution	injection 48 mm/ Euro 3	injection 47 mm/ Euro 3	injection 45 mm/ Euro 3	injection 36 mm/ Euro 3	injection 38 mm/ Euro 3	injection 46 mm/ Euro 3	injection/ Euro 3
<b>TRANSMISSION</b>							
Boîte de vitesses	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
Transmission finale	par chaîne (16 x 42)	par cardan (1:275)	par chaîne (15 x 39)	par chaîne (16 x 44)	par chaîne (15 x 43)	par chaîne (16 x 38)	par chaîne (18 x 42)
<b>PARTIE-CYCLE</b>							
Frein Av (étrier à x pist.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques Ø 310 mm (4 opp.)	2 disques Ø 300 mm (4 opp.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier à x pist.)	1 disque Ø 220 mm (2 opp.)	1 disque Ø 265 mm (2 juxt.)	1 disque Ø 245 mm (2 opp.)	1 disque Ø 256 mm (2 juxt.)	1 disque Ø 250 mm (1)	1 disque Ø 240 mm (2 opp.)	1 disque Ø 255 mm (2 opp.)
Réservoir (réserve)	17 litres (4)	18 litres (3)	13,5 litres (3)	17 litres (4)	15 litres (2,5)	18,5 litres (3)	17,5 litres (4)
Poids déclaré	183 kg	223 kg	169 kg	217 kg (222 kg avec ABS)	221 kg (218 kg sans ABS)	186 kg	214 kg
<b>PRATIQUE</b>							
Coloris	noir, jaune, gris	gris, blanc, rouge	noir, rouge	noir, blanc, bleu-blanc-rouge	noir, noir et orange	noir	noir, blanc, rouge
Garantie	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.
Prix	14 990 €	12 975 € (12 270 € sans ABS)	11 690 €	10 790 € (11 390 € avec ABS)	12 099 € (11 499 € sans ABS)	10 990 €	12 290 € (11 690 € sans ABS)

**BUDGET** (en euros)

	<b>APRILIA 1000 TUONO V4 R APRC</b>	<b>BMW R 1200 R ABS</b>	<b>DUCATI 1100 MONSTER EVO ABS</b>	<b>HONDA CB 1000 R</b>	<b>KAWASAKI Z 1000 ABS</b>	<b>KTM 990 SUPERDUKE</b>	<b>TRIUMPH 1050 SPEED TRIPLE ABS</b>
<b>PRIX DE LA CASSE</b>							
Guidon ou demi-guidons	200 €	228 €	124 €	97 €	122 €	173 €	132 €
Rétroviseur complet	20 €	62 €	62 €	56 €	48 €	19 €	70 €
Clignotant avant	9 €	40 €	23 €	59 €	43 €	15 €	55 €
Levier de frein	79 €	61 €	84 €	57 €	52 €	70 €	66 €
Repose-pied conducteur	30 €	35 €	12 €	71 €	59 €	25 €	61 €
<b>RÉVISION</b>							
Fréquence de révisions	10 000 km	10 000 km	12 000 km	6 000 km	6 000 km	7 500 km	10 000 km
Révision majeure	20 000 km	20 000 km	24 000 km	24 000 km	24 000 km	15 000 km	20 000 km
Prix de la révision majeure	environ 370 €	environ 300 €	environ 700 €	environ 300 €	environ 340 €	environ 450 €	environ 330 €

\*Coût moyen avec vidanges, filtres, bougies, réglages, vérifications et M.O.

**ASSURANCE**

Source Mutuelle des motards

Villes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes
rc + pj/a + cc	608/454	553/415	608/454	608/454	608/454	608/454	608/454
+ vol et incendie	1 081/752	857/607	913/646	1 021/714	963/677	1 147/793	1 021/714

rc : responsabilité civile - pj/a : protection juridique/assistance - cc : corporelle conducteur - Tarif avec coefficient de réduction de 0,80 (bonus 20%)

sur toutes les épreuves, sauf en slalom (dernière).

**Une polyvalence au service de l'utilisateur.**

Sa deuxième place, la **KTM 990 Superduke** la doit à son moteur généreux et sa conception bien pensée : c'est un roadster qui

reste performant malgré le poids des ans. On attend avec impatience le prochain millésime.

Première, enfin, la **Ducati 1100 Monster Evo**, une victoire haut la main. Un twin de 100 ch, un poids plume, un ABS perfor-

mant et des suspensions de qualité l'ont propulsée en tête de notre classement. Preuve qu'une conception « simple » mais aboutie fait toujours recette.

FRANÇOIS BARROIS, ÉTIENNE GARCIN-MARROU ET AXEL MELLERIN

PHOTOS STEPHEN CAILLET  
AVEC LA PARTICIPATION DE VINCENT FRAPPIER, CHRISTOPHE FONTENEAU ET GÉRALD PINTENA  
UN GRAND MERCI À L'ÉQUIPE DU CIRCUIT DE HAUTE SAINTONGE POUR SON SYMPATHIQUE ACCUEIL  
WWW.CIRCUITDEHAUTESAINTEONGE.COM