

BMW R 1200 GS/KTM 1190 Adventure /Yamaha XTZ

1200 Super Ténéré/Triumph Tiger Explorer 1200 XC

# L'aventure version pullman



Incontournable. Inévitable. La catégorie des gros trails est l'une des plus actives de ces derniers mois. Les nouveautés se bousculent et chaque constructeur dévoile sa propre vision, apportant sa philosophie et son style, créant ainsi une famille des plus hétéroclites. Mais derrière cette réjouissante diversité se cache l'envie pour tous de tailler des croupières à la star de la famille, l'immuable BMW R 1200 GS, impatiente de remettre son titre en jeu après une refonte totale. Par Thomas Chignac. Photos Bruno Sellier.

**C'EST UNE SORTIE** de frénésie. Une exaltation que personne ne peut ignorer : les gros trails semblent être le nouvel eldorado de la moto du début des années 2010. Il n'y a qu'à regarder la quantité de nouveautés qui ont été présentées depuis quelques années : chaque constructeur se doit désormais de posséder un gros trail routier dans sa gamme. Mieux : ces machines deviennent autant de fleurons technologiques, se parant de technologies de pointe, notamment côté électronique avec force contrôles de traction, modes moteur et amortissements pilotés. De vraies stars ! Un engouement étonnamment soudain quand on sait que cette catégorie est née il y a plus de 30 ans avec une certaine... BMW GS. Mais si la R 80 GS a initié le mouvement, depuis, les cylindrées comme les vocations ont évolué : 1200 cm<sup>3</sup> semble aujourd'hui être un minimum côté carrure alors que les excursions sur chemins

## UNE CATÉGORIE « STATUTAIRE »

non bitumés ne représentent qu'un chapitre réduit dans le carnet d'utilisation de ces engins, avant tout destinés à avaler du kilomètre dans un grand confort. Leur qualité principale ? La polyvalence. À l'image des gros 4 x 4 investissant le paysage automobile, les gros trails imposent leur carrure statutaire, leur image de robustesse, leur agrément mécanique, leur grand confort ainsi que leur style de conduite dominant la circulation. Nous avons donc choisi d'opposer quatre représentantes parmi les plus représentatives, avec deux évolutions profondes (la référence BMW R 1200 GS et la sportive KTM 1190 Adventure), une déclinaison baroudeuse (Triumph Tiger Explorer 1200 XC) ainsi qu'une déléguée japonaise, en

présence de celle qui a relancé le pays du Soleil levant dans la chasse à la GS voilà trois ans, la Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré. Pas de surprise lors de leur découverte : les gabarits sont généreux et imposent une évidente forme de respect. On ne les aborde pas avec autant de désinvolture que de simples roadsters, fussent-ils de grosse cylindrée. Là, les diverses mensurations appellent à l'humilité, surtout lorsqu'il est question de déplacer ces colosses sur un parking. En revanche, l'un des avantages de ces imposantes statures, c'est que de nombreux éléments se positionnent directement face aux rétines ! On peut dès lors passer de longues minutes à observer les choix techniques retenus par chaque constructeur, constatant au passage que les finitions sont à l'avenant des tarifs revendiqués : à 15 000 euros pour les moins "chères" (KTM et Yamaha) et jusqu'à plus de 18 000 € pour la BMW bardée d'options, on est en droit de s'attendre à d'excellentes qualités de fabrication. Sur ce point, nos quatre machines assurent et se valent, avec un léger avantage à l'allemande du haut de son ensemble sans fausse note. La GS attire également de par sa dotation, il est vrai ici largement garnie d'options. Son commodo



▲ La GS s'offre des étriers à fixation radiale. Avec un poil plus de progressivité, ce serait parfait !



## BMW R 1200 GS + 210 km/h

117,6 ch - 14 mkg • 248,3 kg tous pleins faits\* 18 280 €\*\*

(prix de base : 15 150 €) \*\* modèle essayé avec Pack Touring (clignotants Led blancs, échappement chromé, ESA Dynamic, ordinateur de bord pro, poignées chauffantes, préparation GPS, protège-mains, supports valises - 1 430 €), Pack Actif (ASC Automatic Stability Control, feux diurnes, régulateur de vitesse - 895 €), RDC (capteur de pression des pneus - 215 €), alarme (215 €) et roues à rayons croisés (375 €)



▲ Indécrottable de son afficheur de vitesse à aiguille, la GS offre néanmoins un large écran pour une multitude d'infos, surtout avec l'ordinateur de bord pro optionnel.

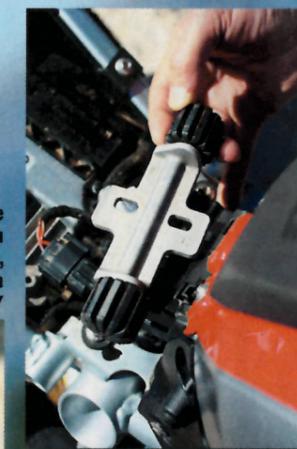


◀ Le flat-twin s'offre une alimentation verticale (les tubes d'échappement sont aujourd'hui situés sous le bloc) ainsi qu'un refroidissement liquide partiel. Les radiateurs sont planqués dans les écopes latérales.

Cette astucieuse molette permet d'ajuster la hauteur du pare-brise d'une seule main, même en roulant. La protection est remarquable. ▼



▲ Comme sur ses rivales, la selle pilote est réglable en hauteur (inversion de cette pièce pour la partie avant). Elle est aussi réglable en inclinaison.



## À DEUX

BMW R 1200 GS Adventure : 15/20



Grâce au velouté d'amortissement procuré par le système ESA Dynamic (en option, mais indispensable), le passager se trouve comme en lévitation au-dessus de la route. Les similitudes avec les rivales sont nombreuses question position : il y a de la place pour les jambes, les poignées de maintien sont excellentes et on peut même régler l'assise passager de façon longitudinale afin de trouver l'espace optimal avec le pilote. Dommage qu'elle soit si haute !

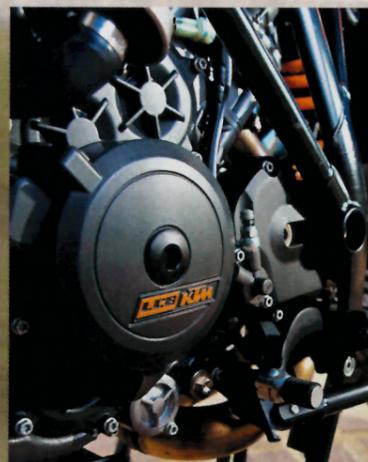
La nouvelle GS pousse encore plus en avant ses qualités dynamiques, notamment grâce à une nouvelle monte pneumatique plus large (120/70 x 19 à l'avant et 170/60 x 17 à l'arrière). Un must dans le sinueux.



Grâce à sa bulle réglable en hauteur (opération manuelle sans outils), la 1190 Adventure s'ouvre à de très longues balades. Le confort est très bon, et pourtant un léger cran en dessous de ses rivales.



◀ KTM singe BMW avec son système de suspensions à commande électronique baptisé EDS (Electronic Damping System). À chaque mode moteur correspond un tarage spécifique, modifiable depuis le guidon.



De série, la KTM Adventure est garnie de feux diurnes à LedS. Le phare commute automatiquement en feu de croisement dès que la luminosité devient trop faible. ▶



◀ Le twin issu de l'hypersportive RC8 a été copieusement retravaillé pour s'adapter à la conduite d'un trail. Mais s'il a gagné en polyvalence, il reste heureusement une vraie boule de nerfs !



▲ C'est le plus riche de tous ! Entièrement pilotable depuis le commodo gauche, ce bloc compteurs est de plus paramétrable. Dommage qu'il ne soit pas plus séduisant à l'œil...

## À DEUX

KTM 1190 Adventure : 14/20



Intrinsèquement, la KTM est une excellente machine en duo : le passager, qui trouve rapidement ses aises grâce à une selle large et longue, se maintient facilement avec les poignées tandis que l'amortissement s'adapte grâce à quelques clics du pouce gauche (en option). Mais voilà, les rivales font toutes légèrement mieux en termes de confort (souplesse de selle) et d'ergonomie (poignées plus agréables, repose-pieds plus bas). Rien de bien méchant cependant...



◀ Le niveau d'huile du bloc LC8 est facilement vérifiable grâce à la jauge longitudinale. Il est tout aussi aisé d'effectuer un appoint via ce bouchon idéalement situé.

gauche pullule ainsi de boutons de commandes, invitant à passer par la case manuel d'utilisation avant d'en prendre la mesure. Une remarque d'ailleurs valable pour l'ensemble des protagonistes, tant il est important de comprendre comment exploiter au mieux les diverses aides à la conduite proposées, histoire de ne pas trop s'emmêler les pinceaux une fois en selle... La BMW a également gagné une certaine finesse de ligne, si tant est que l'on puisse parler de ligne. Moins mastoc que par le passé, la bavaroise donne même le ton, certains de ses aspects esthétiques étant repris par la concurrence. Sur ce point, seule la KTM semble véritablement sortir du lot, avec un dessin qui lui est bien propre. L'autrichienne n'hésite d'ailleurs pas à reprendre quelques codes retenus sur les machines de rallye-raïd (avant très haut) qui font une partie du succès de la firme à travers le monde. Cette filiation

## DES ESTHÉTIQUES ASSEZ SIMILAIRES

course ne s'arrête pas là puisque la KTM exploite le seul V-twin de cette confrontation : une mécanique qui voit ses origines remonter à 2001, lorsqu'une certaine LC8 950 coiffa la couronne du vainqueur au Dakar aux mains expertes de Meoni. Ce bloc ne cessera d'évoluer au fil du temps, passant en version "civile" sur l'Adventure en 2003 avant de gagner en cylindrée pour afficher désormais un confortable 1 195 cm<sup>3</sup>, mais surtout un généreux 150 ch en version libre ! La KTM est ainsi la plus puissante de la catégorie, partageant ce statut avec l'italienne Ducati Multistrada. Nous devons malheureusement nous contenter de mécaniques bridées, la nouveauté des usines de Mattighofen étant celle qui perd le plus (ses



**KTM 1190 Adventure Pack électronique (1)**  
**+ 220 km/h** 100,1 ch\* - 10,1 mkg\* • 236,3 kg tous pleins faits\*  
**14 990 €** (prix de base : 13 990 €) (1) comprend : EDS - susp. élect., TPMS - syst. d'info de pression des pneus et béquille centrale.



**Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré**  
 + 210 km/h • 107,9 ch\* - 12,3 mkg\*  
 265,9 kg tous pleins faits\* 14 999 € \*mesure MR

rivales du jour affichant dans leurs version full power 125 ch pour la BMW, 137 ch pour la Triumph et "seulement" 110 ch côté Yamaha). Mais ce sévère bridage ne porte aucunement préjudice à la "Katé". À ses commandes, on croirait presque que le twin respirerait à pleins poumons tant il se montre vif et énergique. Pourtant, notre banc de puissance validera bel et bien le respect de la législation (voir p. 62). Même avec 100 ch au garrot, le bloc KTM colle la banane en transpirant d'agrément. Il faut dire que l'Adventure est également avantagée par son poids, le moins élevé du lot. Mesurée à 236,3 kilos avec les pleins, l'autrichienne toise une BMW contenant correctement ses rondeurs (248,3 kg) et apparaîtrait même fluette face aux Yamaha (265,9 kg) et Triumph (274,1 kg) ! Plus légère donc, plus compacte également, mais c'est pourtant bien elle la plus haute ! Malgré une selle positionnée sur sa position basse (toutes possèdent des assises réglables), la 1190 impose des évolutions lentes sur la pointe des pieds pour les moins de 1,85 m. De quoi réclamer une attention particulière lors des demi-tours, même si l'équilibre général tout comme l'excellent rayon de braquage facilite la manœuvre. Côté position de conduite, les choses s'avèrent comparables, à quelques détails près. Ainsi, la Yamaha est celle qui propose le guidon le plus haut perché, offrant ainsi un confort appréciable surtout lors d'évolutions en position debout tandis que la Triumph présente un cintre positionné plus loin en avant, imposant un appui légèrement plus marqué sur les poignets. La BMW apparaît la plus naturelle, la plus ergonomique, d'autant que l'allemande propose une selle non seulement réglable en hauteur mais également en

inclinaison : de quoi trouver "sa" position idéale et partir sereinement affronter les kilomètres. D'ailleurs, au moment de lancer les mécaniques, les appétits d'horizons nouveaux se font rapidement sentir. Il faut dire que les moteurs ont de quoi aiguïser les sens : alors que la KTM brille d'une vivacité digne d'une sportive (et pour cause, il s'agit d'un bloc repris à l'hypersportive RC8 !), le fiat totalement retravaillé de la BM fait claquer ses deux grosses gamelles avec une sonorité franchement sourde et virile tandis que le trois-pattes anglais râle grassement au travers d'un échappement à la musicalité travaillée. Seule la Yamaha semble aphone, pour ne pas dire insipide. Seul bicylindre en ligne du groupe, son moteur joue la discrétion et mise sur une souplesse que nos premiers tours de roue confirment vite. Doux et rond sur les bas

**DES MOTEURS QUI N'EN VEULENT...**

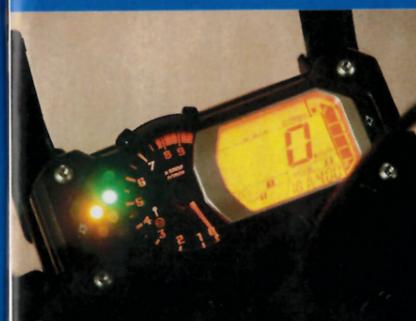
régimes, le twin frappé des trois diapasons cache cependant une force colossale apte à faire décoller sa lourde carcasse sans coup férir. Nantie d'une inertie conséquente, la mécanique de la Super Ténéré manque toujours de sex-appeal malgré une indéniable bonne volonté. La sonorité quelconque de son échappement participe grandement de ce sentiment déplaisant, surtout face à la concurrence. Sur ce point, la nouvelle GS a de quoi surprendre : son unique silencieux mitraille façon DCA dès les bas régimes quand il semble défier les sonomètres rompus aux échappements racing à hauts régimes. Un timbre qui pourra en déstabiliser plus d'un lors d'étapes autoroutières abordées sans bouchons d'oreilles ! Mais le bicylindre à plat de la BMW



▲ La Super Ténéré est pourvue d'un freinage couplé UBS (Unified Brake System) à répartition hydro-électronique, où l'action sur le levier commande également l'étrier arrière (mais pas l'inverse).



▲ Assurément costaud, le bicylindre parallèle de la Yam' manque toutefois de personnalité pour se montrer séduisant.



▲ Il manque un véritable ordinateur de bord sur la Yamaha. Mais plus encore que davantage d'infos, c'est une commande déportée qu'on aurait aimée !



▲ L'étrange sortie d'échappement complète la sonorité quelconque du twin. Au moins, vous ne dérangerez pas le voisinage...



▲ L'amortisseur offre un réglage de la précharge du ressort via cette molette facile d'accès.

**À DEUX**  
 Yamaha XT 1200 Z Super T. : 16/20



L'assise promise au passager par la Super Ténéré laisse augurer de jolies balades. Le duettiste appréciera sûrement le moelleux de selle, tout comme la place disponible pour y caser ses jambes. La Yamaha offre également d'excellentes poignées latérales, faciles à prendre en main même avec de gros gants d'hiver. La souplesse du twin en ligne est également à mettre à son crédit, fluidifiant la conduite et limitant les à-coups. Il faudra simplement bien penser à tarer davantage le ressort de l'amortisseur.

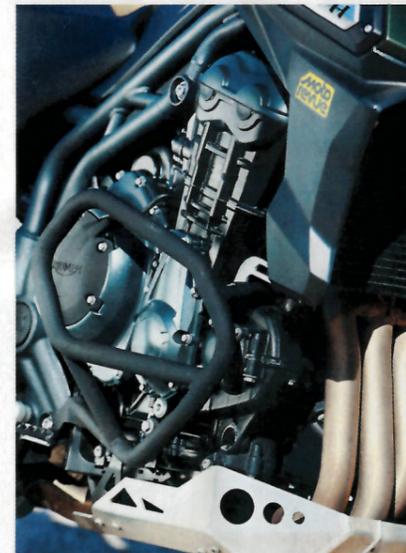
Plus à l'aise dans un registre de voyage paisible, la Super Ténéré accepte d'augmenter la cadence uniquement si le pilotage reste coulé.



Plutôt débonnaire en comportement, l'Explorer n'apprécie que modérément une conduite trop musclée. À noter que cette version XC s'offre notamment une paire d'antibrouillard latéraux.



▲ Voilà peut-être le plus sympathique des blocs compteurs présentés. Très complet et pilotable depuis le guidon, il ne souffre que d'un manque de lisibilité pour certaines infos.



▲ Le trois-cylindres se trouve particulièrement bien protégé derrière ses pare-carter, d'origine sur cette version XC.

possède plus d'une corde à son arc pour viser juste question séduction. Son couple de bulldozer impressionne dès 3 000 tours alors que sa vivacité lui offre une sportivité de tout premier ordre sur le réseau secondaire. Le bloc germanique en surprendra plus d'un de par son tempérament bouillonnant, bien loin de ce qu'il proposait il y a de cela quelques années. Tout aussi réjouissant, le moteur de la Triumph est sans aucun doute son meilleur atout. Le 3-cylindres brille instantanément d'une souplesse sans pareille. Son couple est immédiatement disponible, si bien que le poids conséquent de l'Explorer tend rapidement à disparaître au profit d'une certaine agilité. Le bloc britannique offre également la meilleure allonge, fort d'une plage d'utilisation couvrant pas moins de 10 000 tr/min, même si les dernières rotations sont à réserver à la version libre. Malgré ces excellentes dispositions, la mécanique Triumph ne parvient pas à distiller le même frisson que les plus petites cylindrées signées de la marque. Ce 1200 semble en effet un peu "lissé", grimant en régime certes avec une force jamais démentie mais sans cette forte personnalité caractéristique des Speed et Street Triple. Un petit bémol rattrapé par une sonorité gratifiante, bien mise en évidence par l'unique silencieux latéral, surtout sur les mi-régimes. En revanche, la Tiger est bien plus



Comme la BMW, l'anglaise est dotée d'un monobras à cardan. Mais ici, les jantes à rayons sont d'origine ! ▼



◀ On se demande bien pourquoi l'Explorer n'a pas regroupé en un seul bouton ses commandes de tableau de bord...

## À DEUX Triumph Tiger Explorer XC : 16/20



C'est la préférée de Nico, notre passager du jour. Agrément et sonorité du trois-cylindres, espace disponible, ergonomie idéale des poignées de maintien... Même la protection dispensée par la bulle s'est montrée efficace à l'arrière. Rien à redire côté amortissement avec un très bon rapport confort/tenue sur grosses compressions. Reste le point négatif commun à tous les trails testés : la hauteur d'assise ! On y rajoutera également la logique hausse générale du centre de gravité...



▲ La transmission par arbre et cardan de la Tiger se montre la plus agréable de toutes.



**Triumph Tiger Explorer 1200 XC (1)**  
+ 210 km/h • 113,9 ch\* - 11,9 mkg\* 274,1 kg tous pleins faits\*  
15 590 € ==



## L'AVIS DU ROULEUR PAPYLOTE ET SES 4 TRAILS

Essayer 4 trails (BMW R 1200 GS, Yamaha Super Ténéré, KTM 1190 Adventure et Triumph Explorer XC) sur 2 000 km, ne se refuse pas. Une météo pluvieuse puis un ciel bleu azur pour un roulage sur les petites routes sinueuses du Var, tel fut notre destin durant ces 3 jours. Une hiérarchie se dégage très vite de ce comparatif pour le cas où je serais acheteur d'un trail. J'irais sans conteste vers la R 1200 GS LC qui allie confort, plaisir de conduite avec un moteur coupleux et nerveux à souhait. Mais quelques ratés à la naissance et mon portefeuille font que j'irais vers la Triumph Explorer XC qui arrive à quasi égalité avec la BMW pour les équipements, la protection et le confort de la passagère. Sa fourche trop souple et un freinage avant pas assez incisif lui font perdre quelques points. En troisième arrive la KTM car c'est un trail sportif de bonne facture à conduire en solo, avec un moteur au gros cœur, mais elle pêche par son confort et les vibrations trop présentes. Reste la Super Ténéré qui a comme atout d'être bien partout mais elle semble née à la va-vite et elle manque d'équipements que l'on est en droit d'attendre sur les trails d'aujourd'hui. Mon classement sera donc la R 1200 GS LC suivie de près par la Triumph Explorer XC, puis la KTM 1190 Adventure et la XT 1200 Super Ténéré au pied du podium. Merci à Thomas, à Bruno et à Moto Revue pour cette première expérience qui, j'espère, ne sera pas la dernière, tant ce fut un plaisir d'être leur assistant.

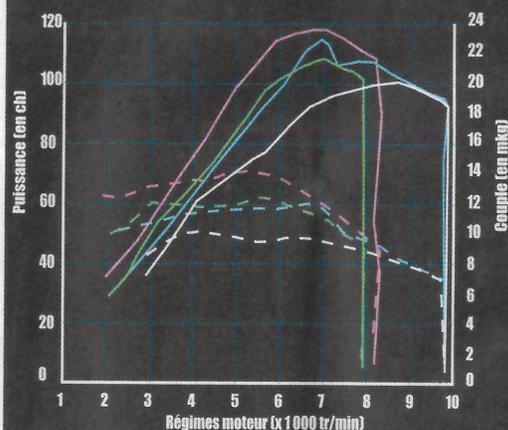
Jean-Luc, en plein entraînement pour relier le Cap Nord, roule en BMW K 1600 GT

à la peine côté comportement. Souffrant d'une inertie conséquente faute d'un centre de gravité haut perché, elle n'aime pas être brusquée dans le sinueux. Elle y souffre également de sa fourche trop peu freinée en hydraulique, laquelle s'effondre trop mollement sur un copieux coup de frein. Sur ce point, même la lymphatique Yamaha fait mieux. Plus homogène, sa partie-cycle débonnaire apparaît plus neutre. Mais si elle parvient à conserver davantage de consistance lorsqu'on hausse le rythme, la Super Ténéré ne peut aucunement suivre le tempo imprimé par les GS et Adventure. Ces deux-là proposent de véritables comportements sportifs pour peu que l'on choisisse correctement leur réglage de suspension. Aux commandes de la BMW, on peut tout d'abord être surpris par le train avant : le système Telelever déstabilise les non-initiés par son manque de retour d'informations et son absence de plongée mais invite rapidement à la confiance. Là, la GS offre un véritable récital de vivacité et même de facilité. Légère dans les enchaînements, nerveuse dans les pif-pafs, elle

### MERCI À..

À Nicolas, Jean-Luc et Stanislas, nos trois rouleurs du jour, appelés au débotté pour cause de météo très capricieuse, pour leur participation à cet essai et leur endurance face aux éléments. À Eric, boss de la concession Espace Accélération (<http://www.espace-acceleration.com>) à Montigny-les-Cormeilles, pour le prêt d'une KTM 1190 Adventure raide de neuve nous ayant servi aux mesures. À Didier Aubry, professeur de mécanique moto au lycée Geroges Cisson à Toulon, pour nous avoir proposé de venir passer nos trails sur leur banc Rotronic (opération malheureusement avortée...). À West Bike à Coignères (« <http://www.westbike.fr> » [www.westbike.fr](http://www.westbike.fr)) pour nous avoir permis de passer deux motos sur leur banc.

## PUISSANCE & COUPLE



### BMW R 1200 GS

Vilebrequin : 117,6 ch à 6 900 tr/min    Roue arrière : 91,3 ch à 6 900 tr/min  
14 mkg à 4 980 tr/min    10,9 mkg à 4 980 tr/min

### TRIUMPH TIGER EXPLORER 1200 XC

Vilebrequin : 113,9 ch à 6 990 tr/min    Roue arrière : 88,6 ch à 6 990 tr/min  
11,9 mkg à 6 550 tr/min    9,3 mkg à 6 550 tr/min

### YAMAHA XT 1200 Z SUPER TÉNÉRÉ

Vilebrequin : 107,9 ch à 7 000 tr/min    Roue arrière : 82,4 ch à 7 000 tr/min  
12,3 mkg à 5 580 tr/min    9,5 mkg à 5 580 tr/min

### KTM 1190 ADVENTURE

Vilebrequin : 100,1 ch à 8 590 tr/min    Roue arrière : 78,9 ch à 8 590 tr/min  
10,1 mkg à 4 300 tr/min    8 mkg à 4 300 tr/min

## L'AVIS DU ROULEUR GROS TRAILS EN VADROUILLE

Nous voilà partis à la recherche d'un peu de beau temps du côté de Marseille afin de tester ces gros trails. J'avais quelques a priori sur cette catégorie qui se sont rapidement envolés. J'ai commencé l'aventure sur la Yamaha. Malgré une belle couleur bleue légèrement pailletée, elle est fade, surtout vis-à-vis de la concurrence. Le moteur au son feutré est coupleux, les commandes sont douces, la protection de la bulle raisonnable. On taille la route efficacement mais on regrette son manque de caractère et un tableau de bord en retrait par rapport à la concurrence. La BMW a été la suivante. Une sonorité de supermoto, un moteur réagissant au quart de tour, un tableau de bord complet et pilotable au guidon, un régulateur de vitesse, des poignées chauffantes. Bref, un autre univers. Le tableau est terni par une faible protection des épaules et des à-coups moteur. La sonorité typique du trois-pattes de la Triumph régale les oreilles. Cette machine souffre d'un gabarit et d'un poids qui lui donnent des allures de tank mais sa pêche moteur fait oublier cette sensation. Sa fourche molle limite malheureusement son potentiel lorsqu'il s'agit de se tirer la bourre. Avec son moteur plein de vie et une « taille de guêpe », la KTM est l'arme ultime du comparo. Moins de protection à son bord que la concurrence mais beaucoup plus de sensations, on se croirait sur un hypermoto. Un tableau de bord moderne et des poignées chauffantes complètent le tableau. Stanislas, inseparable de son crétin de lapin toujours accroché à son dos, roule en Kawasaki Z 1000



Impressionnant flat-twin BMW ! Le moins que l'on puisse dire, c'est que le travail effectué sur la plus emblématique mécanique de la marque à l'hélice a porté ses fruits... C'est même à se demander s'il y a bien une bride ! Pourtant, si la puissance semble plus ou moins (...) jugulée (125 ch en full), le couple est pour sa part totalement délégué avec les 14 mkg que nous avons mesurés. Un prochain essai de GS permettra d'en avoir le cœur net... Autre « surprise » de ce passage au banc, la contre-performance du bloc KTM, lequel passerait ici pour un simple 1 000 cm<sup>3</sup> au vu de ses prestations. Certes, notre modèle d'essai n'avait que 300 kilomètres lors du passage sur le rouleau mais quand même ! Quoi qu'il en soit, ses prestations « in situ » sont totalement opposées aux valeurs relevées : le LC8 se montre bien le plus explosif et le plus expressif sur la route.

semble coller à l'asphalte quel que soit l'état de celui-ci. Le système ESA Dynamic se paye même le luxe de procurer une certaine dose de confort en position "Hard" tout en conservant de la tenue en position "Soft". Vraiment bluffant et d'une redoutable efficacité. Dans un registre plus classique, la KTM est aussi en joie dès qu'il s'agit de forcer le tempo dans les courbes. Tout aussi vive que la GS, l'Adventure y ajoute une dose de fun tout à fait réjouissante. Sa mécanique enjouée semble ici en parfaite harmonie avec une partie-cycle précise et efficace, d'autant que l'autrichienne bénéficie d'une boîte de vitesses tout simplement parfaite : légère et ultra-rapide, elle permet de choisir

en une fraction de seconde le bon régime pour s'extraire au mieux d'un virage serré. Pour autant, le twin signé KTM saura se sortir de la plupart des situations quel que soit son régime, si tant est que ce dernier se situe au-dessus de 3 000 tours. Car c'est bien là le seul véritable reproche que l'on puisse faire à ce bloc : son manque de souplesse chronique à très bas régime... Car pour parfaire le tout, le LC8 est parmi les plus sobres du lot ce qui, confronté aux 23 litres du réservoir, lui offre une autonomie remarquable pour faire durer le plaisir ! Quelques mots enfin pour parler freinage, garni de l'ABS en série pour toutes : là encore, BMW et KTM sortent la tête haute, fortes de systèmes puissants et dosables (peut plus à la 1190). Dotée d'un système couplé, la Yamaha fait également bonne impression mais devra composer avec un tortillement général lors de fortes sollicitations. La Triumph se positionne en retrait, faute d'un mordant et d'un feeling digne de ses rivaux. ■

**Verdict**

Le moins que l'on puisse dire, c'est que les nouveautés font un carton plein ! Les nouvelles BMW R 1200 GS et KTM 1190 Adventure se chicorent pour la plus haute marche du podium, laissant peu d'espoirs aux Triumph Tiger Explorer XC et Yamaha Super Ténéré. Précisons tout de même que ces deux dernières n'ont rien de trails au rabais, bien au contraire. Comme la

majorité des machines du segment, elles offrent beaucoup d'agrément, une facilité de conduite étonnante au regard de leurs imposants gabarits, des performances moteur très largement suffisantes même en duo chargé ainsi qu'un confort redoutable pour abattre du kilomètre en toute décontraction. Mais le niveau atteint par les GS et Adventure est tout simplement supérieur : plus vivantes, plus complètes, avec chacune leurs qualités propres. La sportivité et le fun pour la KTM, l'efficacité et le confort pour la BMW. Dommage que l'allemande réclame un plus gros chèque pour cause d'options indispensables (ESA en tête), même si c'est certainement celle qui conservera le mieux la cote à la vente...



## ÉQUIPEMENTS

	BMW	KTM	Yamaha	Triumph
Jauge à essence	×	×	×	×
Voyant de réserve	✓	✓ (1)	✓ (1)	✓
Indicateur de consommation	✓	✓	✓	✓
Trip (A et B) journalier	✓	✓	✓	✓
Trip réserve	✓ (2)	✓ (2)	✓	✓ (2)
Horloge	✓	✓	✓	✓
Chronomètre	×	×	×	×
Compte-tours numérique	×	✓	✓	✓
Compteur numérique	×	✓	✓	✓
Indicateur de T°	✓	✓	✓	✓
Moteur	✓	✓	✓	✓
Indicateur de température ambiante	✓	✓	✓	✓
Ordinateur de bord	✓	✓	×	✓
Warning	✓	✓	✓	✓
Shiftlight	×	✓	×	✓
Indicateur de rapport engagé	✓	✓	✓	✓
Levier d'embrayage réglable	✓	✓	✓	✓
Levier de frein réglable	✓	✓	✓	✓
Emplacement antiviol U sous la selle passager	×	×	×	×
Crochets d'arrimage	✓	✓	✓	✓
Poignée(s) de maintien passager	✓	×	✓	×
Béquille centrale	✓	✓	✓	✓
Amortisseur de direction	×	✓	×	×
Hauteur de selle réglable	✓	✓	✓	✓
ABS	✓	✓	✓	✓
Clé antiviol	✓	✓	✓	✓
Alarme	•	×	×	×

× : Pas disponible ✓ : Dispo (1) clignotement du dernier segment de la jauge (2) basculement sur l'autonomie restante

## ENTRETIEN... COMBIEN ÇA COÛTE ?

Voici une liste des pièces d'entretien courant. De quoi vous faire une idée de ce que vous coûteront les principales révisions, effectuées par un professionnel ou par vos soins.

### Révisions moteur (TTC)

	Filtere huile	Filtere air	Bougie	Huile (avec filtre)
BMW	16,83 €	24,40 €	12,04 €	4,2 litres
KTM	11,48 €	33,79 €	14,39 €	3,6 litres
YAMAHA	12,5 €	35 €	14,39 €	3,4 litres
TRIUMPH	18 €	46 €	15,5 €	4 litres

### Pièces d'usure (TTC)

	Jeu plaq. de frein AV (x 2)	Jeu plaq. de frein AR	Kit chaîne	Embrayage complet
BMW	79,81 €	61,12 €	cardan	493,94 €
KTM	71,16 €	52,03 €	181,37 €	276,99 €* cardan
YAMAHA	58,5 €	33 €	cardan	354 €* cardan
TRIUMPH	133,5 €	67,5 €	cardan	379,5 €* cardan

### Prix de la casse (TTC)

	Levier de frein AV	Levier d'embrayage	Rétroviseur (pièce)	Échapp. (silencieux)	Réservoir
BMW	63,28 €	63,28 €	62,57 €	718,82 €	610,57 €
KTM	65,5 €	67,5 €	48 €	698 €	1 267,76 €
YAMAHA	52,01 €	15,26 €	48,23 €	825,01 €	759 €
TRIUMPH	70 €	75,5 €	83 €	455 €	742 €

NOTRE BILAN	BMW	KTM	Yamaha	Triumph
<b>LES NOTATIONS MOTO REVUE /20</b>				
Moteur	17	17	14	16
Comportement	18	16	14	13
Freinage	16	17	15	13
Facilité	16	15	14	13
Confort	16	15	16	15
Agrément général	17	17	15	15
Duo	15	14	16	16
Équipement / prix	14	18	15	16
Autonomie/consom	16	17	17	16
Qualité/ finition	17	16	16	16
<b>MOYENNE</b>	<b>16,2</b>	<b>16,2</b>	<b>16,6</b>	<b>16</b>
<b>CLASSEMENT</b>	<b>1<sup>er</sup> ex</b>	<b>1<sup>er</sup> ex</b>	<b>3<sup>e</sup></b>	<b>4<sup>e</sup></b>



<b>FICHE TECHNIQUE</b>	<b>BMW R 1200 GS</b>	<b>KTM 1190 Adventure</b>	<b>Triumph Tiger 1200 Explorer XC</b>	<b>Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré</b>
<b>LES PERFORMANCES MOTO REVUE</b>				
<b>► CONSOMMATION</b>				
Moyenne de l'essai	6,3 litres	6,7 litres	6,8 litres	6,7 litres
Autonomie moyenne	317 km	343 km	294 km	343 km
<b>LES DONNÉES CONSTRUCTEURS</b>				
<b>► MOTEUR</b>				
Type	bicylindre à plat, 4-temps, refroidi par air et eau	bicylindre en V à 75°, 4-temps, refroidi par eau	3-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau	bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT, 8 soupapes	double ACT, 8 soupapes	double ACT, 12 soupapes	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	1 170 cm <sup>3</sup> (101 x 73 mm)	1 195 cm <sup>3</sup> (105 x 69 mm)	1 215 cm <sup>3</sup> (85 x 71,4 mm)	1 199 cm <sup>3</sup> (98 x 79,5 mm)
Puissance	125 ch à 7 750 tr/min	150 ch à 9 500 tr/min	137 ch à 9 300 tr/min	110 ch à 7 250 tr/min
Couple	12,7 mkg à 6 500 tr/min	12,75 mkg à 7 500 tr/min	12,3 mkg à 6 400 tr/min	11,6 mkg à 6 000 tr/min
Taux de compression	12,5 à 1	12,5 à 1	11 à 1	11 à 1
Alimentation	injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique	démarrateur électrique	démarrateur électrique	démarrateur électrique
Boîte/étagement	6 rapports /35-49-65-80-90-100 %	6 rapports /NC	6 rapports/NC	6 rapports/34-45-59-74-89-100 %
Transmission finale (rapport)	par arbre et cardan (2,91)	par chaîne (17 x 42)	par arbre et cardan (NC)	par arbre et cardan (2,987)
<b>► PARTIE-CYCLE</b>				
Cadre	périmétrique en tubes d'acier, moteur porteur	treillis tubulaire en acier	treillis tubulaire en acier	type Diamant en acier à moteur porteur
Suspension AV	Telelever (tubes plongeurs ø 37 mm), déb. 190 mm, non réglable (hors ESA)	fourche inv. WP ø 48 mm, déb. 190 mm, triple réglage (réglage électronique avec EDS)	fourche inversée ø 46mm, déb. 190 mm, réglable en précontrainte	fourche inversée ø 43 mm, déb. 190 mm, réglable en précontrainte, détente et compression
Suspension AR	Paralever, déb. 200 mm, réglable en précontrainte et détente (hors ESA)	monoamortisseur WP, déb. 190 mm, triple réglage (réglage électronique avec EDS)	monoamortisseur, déb. 194 mm, réglable en précontrainte et détente	monoamortisseur, déb. 190 mm, réglable en précontrainte et détente
Frein AV	2 disques ø 305 mm, étriers Brembo 4 pistons à fixation radiale	2 disques ø 320 mm, étriers Brembo 4 pistons à fixation radiale	2 disques ø 305 mm, étriers 4 pistons	2 disques ø 320 mm, étriers 4 pistons
Frein AR	1 disque ø 276 mm, étrier Brembo 2 pistons	1 disque ø 267 mm, étrier 2 pistons	1 disque ø 282 mm, étrier 2 pistons	1 disque ø 280 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV/AR	120/70 x 19 - 170/60 x 17	120/70 x 19 - 170/60 x 17	110/80 x 19 - 150/70 x 17	110/80 x 19 - 150/70 x 17
Réservoir (réservoir)	20 litres (NC)	23 litres (3,5 litres)	20 litres (4 litres)	23 litres (NC)
<b>► BUDGET</b>				
Prix	15 150 € (modèle essayé : 18 280 €)	13 990 € (modèle essayé : 14 990 €)	15 590 € (version de base : 14 890 €)	14 999 €
Garanties	2 ans pièces et MO, km illimité	2 ans pièces et MO, km illimité	2 ans pièces et MO, km illimité	2 ans, pièces et MO, km illimité
Coloris	rouge, bleu, gris, blanc	orange, gris	kaki	bleu, blanc, gris
Assurance province (vol)**	489 €	470 €	489 €	470 €
Assurance Paris (vol)**	372 €	360 €	372 €	360 €

## EN QUELQUES CHIFFRES

