CFMOTO 650MT

Parmi les trails de moyenne cylindrée, la 650MT n'est sans doute pas la plus connue du lot. Mais elle mérite qu'on s'attarde sur elle tant la progression de CFMOTO impressionne depuis quelques années. Avec ses lignes signées par le bureau de design Kiska - que les amateurs de KTM connaissent bien - et sa jolie livrée bleue, la 650MT attire le regard.

Pour **Anaïs**, la CFMOTO 650MT n'évoquais pas grand-chose. En fait, notre essayeuse n'avait même jamais entendu parler de ce bicylindre développant 62ch à 7.000tr/min. Aussi, avant de prendre le guidon, elle se posait une question légitime: que vaut cette moto tarifée à 6.849€? «*Cette 650MT fut une sympathique découverte, avec son autonomie non négligeable de plus de 300 kilomètres grâce à son réservoir de 18 litres. Son tableau de bord reste traditionnel et simple d'utilisation, elle dispose d'une prise USB sous le compteur, de protège-mains, d'une bulle haute très efficace, de déflecteurs latéraux qui donnent à la machine des allures d'une machine de moto-école, d'une prise USB, d'une fourche inversée réglable en compression et bénéficiant d'un bon débattement, d'une suspension arrière avec un bras oscillant en acier et d'amortisseurs réglables. Sur route sèche comme sur chaussée humide: aucune surprise à signaler, elle tient plutôt bien le parquet. Quant à son confort, l'assise reste agréable. Par contre, le moteur se montre très discret au niveau de la sonorité. On perçoit quelques légères vibrations en roulant et l'embrayage se révèle assez dur. Cette moto convient davantage pour un roulage sur autoroute/nationale que sur des routes plus campagnardes où je n'étais pas trop confiante au niveau de la stabilité lors de prises d'angles plus prononcées. La puissance du freinage est correcte pour ce qu'offre cette 650MT. Ceci étant dit, l'avant manque de grip à mon goût. Heureusement, l'arrière permet une bonne assise de la moto au freinage et je trouve que cette CF possède également un bon frein moteur. Mais pour son prix de vente, j'avoue qu'elle offre tout de même une conduite stable et rassurante.*»

Dimitri a trouvé la 650MT fort discrète au sein du groupe même si CF propose cependant une moto tout à fait intéressante, surtout pour les motards au budget plus serré. En effet, à l'heure de l'essai, c'était la seule moto proposée d'origine avec une paire de valises. Depuis, Voge a complété son offre. «*Le moteur développant 62ch se montre volon-*

ESSAI LECTEUR.indd 88 25/05/22 16:43

LES ⊕

+ Rapport qualité/prix
+ Protection/confort
+ Crash bars de série

LES ⊖

- Quelques vibrations
- Feeling du frein avant
- Tableau de bord dépassé

PRIX DE LA MOTO ESSAYÉE: 6.849€

CONSOMMATION	PRIX DE BASE
NC	6.849€

Le tableau de bord manque de contrastes.

Selle biplace accessible et confortable.

Les deux cartographies s'appellent via le petit bouton rouge.

Le cockpit protège confortablement le pilote.

taire et la bulle d'origine flanquée de deux déflecteurs latéraux offre une bonne protection sur le haut du corps. En parlant de protection, l'un d'entre nous s'est même payé le luxe de tester ses impressionnants crash bars, heureusement sans gravité. J'ai pu noter la présence de vibrations dans les mains et les pieds, mais c'est pardonnable compte tenu de son prix affiché sous les 7.000€, soit quasi 1.000€ de moins que sa concurrente directe dans ce comparatif.»

Michael, quant à lui, connaissait déjà CFMOTO via l'offre de quads de la marque. «*Par contre, j'ignorais qu'ils se lançaient dans la production de motos. Au premier abord, j'ai trouvé la 650MT fort ronde. Esthétiquement toujours, je regrette les crash bars qui encerclent la machine, un peu dans le style d'une moto de moto-école. Lors de notre essai, une lectrice dont je tairai le prénom, a fait une petite chute à l'arrêt. Verdict: la vitre d'un rétroviseur fut brisée. Je reste donc sceptique sur leur utilité, à part sur le retour de la longue et interminable E411: poser les pieds sur ceux-ci permet d'étendre les jambes après plusieurs heures de roulage. La 650MT possède une bulle réglable manuellement ainsi que des déflecteurs en monte d'origine. La bulle est assez large et avec l'aide des déflecteurs, la protection se révèle optimale. Je note aussi la présence d'une jolie fourche inversée mais au niveau du compteur, cela manque cruellement de visibilité. On est loin des beaux écrans TFT couleurs de ses concurrentes! Évidement, le prix n'est pas le même non plus... Côté route, on se sent en confiance, cette CF se montre maniable et va où on veut. Par contre, les rétroviseurs vibrent beaucoup, pas facile d'y voir quelque chose. Enfin, comparé à une certaine anglaise, le sélecteur de vitesses tombe bien sous le pied.*»

Nora a commencé sa journée avec la CFMOTO 650MT même si ses pieds touchaient à peine le sol. Et à l'arrêt, pas d'autre choix que de pousser sur la pointe des pieds pour rester en position précaire. «*La position de conduite m'a fait un peu penser aux routières. C'était assez confortable, je me suis sentie bien en selle. Avec un moteur réactif mais moins de puissance à revendre que d'autres machines du jour, il fallait s'appliquer un petit peu plus pour suivre l'allure. Mais cela provoquait une conduite plus amusante et sportive, ce que j'ai aimé chez cette CF. Avec la 650MT, on peut découvrir un verre à moitié rempli. On peut aussi regarder le verre à moitié vide et remarquer, même si ce n'est pas insupportable, qu'on sent davantage les vibrations du moteur, que la suspension est un peu dure et qu'on ressent pas mal de turbulences lorsqu'on évolue à haute vitesse. Mais quand on se penche sur le prix de vente de cette moto, on dit wow! Et il convient alors de considérer ce super ensemble par rapport au prix annoncé. Pour 6.849€, on a vraiment de quoi s'amuser! Une bécane facilement abordable et directement comparable à des modèles similaires plus coûteux, c'est certainement intéressant. Je décerne à cette CFMOTO 650MT l'oscar du meilleur rapport qualité/prix!*»

Enfin, **Virginie** a trouvé le look de ce trail chinois sympa, avec de belles courbes et de

ESSAI LECTEUR.indd 89 25/05/22 16:43

NOS LECTEURS ONT DÉCERNÉ L'OSCAR DU MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ-PRIX À LE 650MT.

Jusqu'au 30 juin 2022, une remise de 250€ est accordée à l'achat d'une 650MT.

L'AVIS D'ANTHONY

Des divers trails testés sur la journée, la CFMOTO 650MT incarne au mieux selon moi la jonction entre la qualité généralement proposée par les marques japonaises et européennes et les prix attractifs avancés par l'industrie chinoise. Dotée d'une ligne attrayante, de phares LED lui procurant un caractère certain, ainsi que d'une fourche inversée réglable, la moto attise ma curiosité. Elle accapare ensuite toute mon attention dès les premiers tours de roue par sa maniabilité, sa neutralité sur l'angle et le caractère volontaire de son moteur: un bicylindre en ligne de 649cc développant 62 poneys (à 8.750tr/min) qui entraine linéairement mais sûrement les 224kg de la moto. Pour l'interpellante somme de 6.849€, la 650MT se voit gratifiée d'un écran LCD (monochrome), de valises, crash bars et protège-mains, une bulle réglable agrémentée de déflecteurs, une prise USB et deux modes de conduite. Nonobstant cela, on pointera quelques éléments perfectibles comme les vibrations conséquentes au niveau des pose-pieds, rétroviseurs ou bulle, mais aussi d'une selle par ailleurs trop ferme pour couvrir de longues distances.

belles formes bien équilibrées. Dans sa livrée bleue, notre essayeuse d'un jour a trouvé qu'elle «avait de la gueule.» Toujours de visu, la CFMOTO lui semblait confortable, proposer une belle selle et du bon matériel, une grande bulle avec des déflecteurs, des protège-mains ainsi que des crash bars, des pneus Metzeler et un double disque à l'avant. «*Au niveau de l'équipement, elle inspire confiance. Je ne suis pas en train de me dire: 'C'est quoi ce brol?'. Pas du tout, j'y vais en confiance pour l'essai. Malgré ma petite taille, je me suis sentie à l'aise dessus. J'ai trouvé l'assise plutôt bonne, le poids de la moto ne se ressentait pas car j'étais bien installée. En d'autres mots: un bel équilibre. J'ai trouvé le tableau de bord bien lisible, j'ai apprécié la bulle réglable ; vraiment, cette moto a tout ce qu'il faut au niveau du confort. Je me suis assez vite sentie à l'aise, la 650MT se prend rapidement en main. À la conduite, on sent bien qu'on roule sur une moto typée trail. À bas régime ou en dessous de 5.000 tours, les reprises ne sont toutefois pas terribles. On a l'impression de «brouter» mais la moto retrouve sa fluidité à partir de 6.000 tours. Au niveau des vibrations, ce fut également très confortable et la sonorité est en rapport avec la nervosité de la moto: en clair, assez discrète. Je vois la 650MT comme une moto agréable pour se balader et profiter des paysages, une machine relax, vraiment agréable sur l'autoroute grâce à une belle aérodynamique. Je n'ai pas dû m'accrocher à mon guidon sous la pression du vent. Je me suis sentie stable, protégée grâce à la bulle et les déflecteurs. C'était également agréable d'avoir ses mains protégées du vent. Je me suis sentie comme Poncherello sur l'autoroute dans la série Chip's et j'avais même la musique en tête. Ambiance lunettes de soleil et manches courtes. Enfin, j'ai noté un bon freinage même si l'ABS n'est pas déconnectable pour les chemins de campagne. En résumé, j'émets un avis plutôt positif sur cette moto à part ce manque de fluidité des rapports à bas régimes qui m'a dérangée.*» ■

FICHE TECHNIQUE

CFMOTO	650MT
MOTEUR	
Type	Bicylindre parallèle, refroidissement liquide
Cylindrée	649,3cc
Puissance maximale	62ch à 8.750tr/min
Couple maximal	56Nm à 7.000tr/min
Cartographies	2 (Sport, Touring)
Norme	Euro 5
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Tubulaire en acier
Chasse / Angle de chasse	137mm / 24,5°
Suspension AV / Débattement	Fourche inversée réglable en compression et détente / NC
Suspension AR / Débattement	Combiné ressort-amortisseur réglable en précharge et détente / NC
Frein AV	Double disque 300mm, étriers 2 pistons
Frein AR	Simple disque 220mm, étrier simple
Pneus AV / AR	120/70-17 - 160/60-17
DIMENSIONS	
Longueur	2.180mm
Empattement	1.425mm
Hauteur de selle	840mm
Poids	224kg (en ordre de marche)
Réservoir	18l
FINANCES	
Prix de base	6.849€
Taxe de circulation	60,46€
Taxe mise en circulation	61,50€

ESSAI LECTEUR.indd 90 25/05/22 16:43

QUE CECI NE VOUS EMPÊCHE NULLEMENT, APRÈS CETTE COPIEUSE LECTURE, DE TIRER VOS PROPRES CONCLUSIONS DE CET ESSAI COMPARATIF HORS NORME.

KAWASAKI VERSYS 650

Après les Versys 1000, Kawasaki s'est enfin décidé à faire évoluer sa 650 qui, souvenons-nous, n'avait plus changé depuis quelques années. Nouvelle esthétique, nouveau tableau de bord, contrôle de traction: la Versys évolue, certes en douceur, mais toujours dans le bon sens. Voyons ce que nos lecteurs en ont pensé...

Pour rouler en Ninja 650, **Michael** connait plutôt bien Kawasaki. Aussi, ce qui le frappe immédiatement, c'est le nouveau design de cette Versys 650, avec son petit bec de canard inspiré de sa grande sœur, la Versys 1000. Évidemment, là, on aime ou on aime pas... les goûts et les couleurs comme on dit... «Personnellement, je ne trouve pas ça choquant. Le gros changement se situe surtout au niveau du tableau de bord: adieu le vieux compteur et bonjour le superbe écran TFT couleur! L'affichage est agréable, précis et intuitif. Le contrôle de traction KTRC fait son apparition avec deux niveaux de réglages. Lors du test, j'ai vraiment apprécié le confort de cette moto: l'impression de glisser sur l'asphalte, une suspension au top, une selle confortable, les vitesses qui passent sans à-coup. Vraiment une superbe machine pour avaler des kilomètres. Surtout que son réservoir de 21 litres permet d'enchaîner pas mal de bornes.» Parmi les autres nouveautés, Michael a noté une bulle réglable sur deux positions et un éclairage entièrement à LEDs. Les larges protège-mains - optionnels - se sont également révélés idéaux ; pour le motard qui roule également en hiver, c'est toujours un plus. «*C'est officiel, la remplaçante de ma Ninja 650 sera la Versys 650, millésime 2022!*»

Malheureusement, de son côté, **Virginie** n'a pas pu essayer cette moto qui avance la hauteur de selle la plus importante de notre sextet. Celle-ci ne se révèle toutefois que 5mm plus haute que celle de la CFMOTO qui n'avait pourtant pas posé de problème à notre essayeuse. Mais la hauteur n'est pas le seul facteur à prendre en considération, la largeur joue également un rôle essentiel. Et force est de constater que la confortable selle, plus épaisse, de la Kawasaki ne lui a pas permis de toucher suffisamment le sol. «*Son poids ne m'aurait pas rendu la tâche facile au moindre dénivelé à l'arrêt. Aussi, j'ai donc préféré ne pas risquer la chute. Je regrette de ne pas avoir pu l'essayer car elle a l'air vraiment sympa, elle est bien profilée, avec une jolie face avant.*» Comme précisé dans notre tableau en ouverture de sujet, des selles basses sont heureusement disponibles pour les per-

ESSAI LECTEUR.indd 92 25/05/22 16:43

LES ⊕

+ Confort indéniable
+ Upgrade technique
+ Protection globale

LES ⊖

- Selle haute
- Prix de la selle basse
- Bulle trop étroite

PRIX DE LA MOTO ESSAYÉE: 8.699€

CONSOMMATION NC

PRIX DE BASE 8.549€

La bulle est plus grande sur le nouveau modèle et les protège-mains sont une option.

Le compteur fait également partie des nouveautés 2022.

Selle en deux parties particulièrement confortable.

Le bicylindre passe à la norme Euro 5.

Les commodos sont à main gauche.

sonnes qui rencontreraient le même problème que Virginie.

Pour **Nora**, la Kawasaki Versys 650 fut une moto à la prise en main super-facile. «*Je me suis sentie immédiatement bien en selle, comme si je la conduisais depuis un bon moment déjà. Et quelle surprise: malgré le fait qu'il s'agissait de la moto avec la selle la plus haute des six machines du jour, ce qui représentait donc un très sérieux challenge pour mon petit gabarit, dès que la moto s'est mise en mouvement, j'ai directement oublié que je touchais à peine le sol! Une autre belle surprise? Sur l'autoroute, on ne sent absolument pas de turbulences, on est super bien protégée derrière sa bulle et, croyez-moi, après 300km dans les Ardennes, on est contente et méga reconnaissante pour cela! Mais la Versys cache un autre point fort, une véritable botte secrète que l'on ne découvre pas en début de journée. Ce n'était pas le plus marquant face à tout ce qui pouvait sauter au visage de façon plus évidente. Mais à force d'enquiller les bornes et d'avaler les virages, de passer sur des nids-de-poule ou des casse-vitesse, cette véritable botte secrète a commencé à prendre beaucoup plus de force à mesure que la journée avançait: je veux évidemment parler de la… selle! Quel confort, quelle souplesse! Après être passée d'une bécane à l'autre, une heure après l'autre, et une courbe derrière l'autre, cet aspect a commencé à se faire remarquer, et de plus en plus… Sans aucun doute, la Versys proposait la selle la plus confortable des six motos à tester. J'avais presque la sensation de m'asseoir dans le canapé à la maison, tellement c'était confortable!*»

JE ME SUIS SENTIE IMMÉDIATEMENT BIEN EN SELLE ET QUELLE SURPRISE: MALGRÉ LE FAIT QU'IL S'AGISSAIT DE LA MOTO AVEC LA SELLE LA PLUS HAUTE. NORA

Dimitri également a jugé la nouvelle Kawasaki Versys 650 comme une machine très accueillante. «*Elle propose la selle la plus moelleuse, les protège-mains qui protègent le mieux ainsi qu'un tableau de bord simple, lisible et très complet. À mon sens, c'est également la moto qui offre la meilleure protection, surtout pour le bas du corps. J'ai trouvé la réponse aux gaz du bicylindre de 67 chevaux très bonne et la tenue de route était excellente. Par contre, la bulle mériterait de gagner quelque peu en largeur par souci de cohérence avec le reste et, surtout, face à la vocation de la bécane: voyager. En conclusion: la moto la plus confortable du lot.*»

Anaïs retient de son essai en Kawasaki que la Versys 650 était la moto la plus haute de cette journée d'essai, avec ses 845mm, et une selle très large, une bulle qui protège très bien, un poids imposant de 217 kilos en ordre de marche mais qui, finalement, une fois en action ne se ressent pas tellement. «*Malgré mon mètre septante, je me trouvais quand même sur la pointe des pieds, pas trop à l'aise au départ. Un apriori vite oublié car une fois lancée,*

ESSAI LECTEUR.indd 93 25/05/22 16:44

LE CONFORT DE LA NOUVELLE VERSYS 650 FUT UNANIMEMENT SALUÉ.

Avec le set de valises latérales équipées de sacs intérieurs, les protège-mains ainsi que la protection de réservoir font partie du Pack Tourer proposé à 899€. La couleur verte nécessite également une petite rallonge de 150€.

L'AVIS D'ANTHONY

Sans langue de bois, la Kawasaki Versys 650 fut pour moi le trail routier le plus pertinent et complet proposé lors de ce Trail Road Show 2022. En effet, c'est une moto résolument pensée pour prendre la route des détours sans retour, notamment grâce à une position de conduite intuitive et confortable, ou encore des suspensions souples réglables et une selle moelleuse donnant littéralement l'impression de survoler l'asphalte. La Versys bénéficie d'un éclairage LED, un écran couleur TFT de 4,3 pouces clair, exhaustif, facile de navigation et connectable, de commodos épurés, mais également d'un réservoir ergonomique de 21 litres et d'un antipatinage paramétrable. Son empattement réduit (1.415mm) lui confère une grande maniabilité et son bicylindre parallèle de 67ch (à 8.750tr/min) fait preuve de souplesse et d'allonge. Son prix de base de 8.549€ la rend très compétitive par rapport à la Tracer 7 ou la Tiger Sport 660, mais il sera sans doute nécessaire d'investir dans des options supplémentaires comme une bulle haute ou encore de la bagagerie pour en faire une authentique voyageuse.

moto. La position de conduite reste droite et il y a assez d'espace pour les grands gabarits au niveau des jambes. On découvre un compteur digital et analogique que je trouve très simple comparé à ce qu'on peut retrouver sur la Tracer 7 ou la Triumph Tiger. Le moteur se révèle relativement doux à bas régime avec ses 67 che-

LA VERSYS 650 S'EST MONTRÉE EN FAIT ASSEZ SIMPLE D'UTILISATION.

vaux actifs au régime maximal de 8.500tr/min. Il faut monter vers les 5.000tr/mn pour commencer à profiter de la réactivité du moteur qui, ceci dit, s'avère largement suffisant pour ce bicylindre. Je trouve néanmoins que le moteur est le point faible de la moto. Quant au freinage, je l'ai trouvé bon, proportionné, sans se montrer trop brutal. J'aurais toutefois aimé y découvrir un peu plus de nervosité face au poids à emmener. Précisons que pour les voyages, sur la Versys 650, on peut également ajouter des valises et un top-case. Ce qui fera, évidemment, quelque peu grimper le prix et le poids de la machine. La Versys s'est montrée assez simple d'utilisation, avec une bonne souplesse en virage serré, je n'ai rien trouvé à redire sur sa maniabilité. Elle possède un réservoir de 21l, ce qui lui autorise une autonomie d'environ 350/400km. Ce trail reste abordable pour la somme de 8.549€. Confortable, économe… cette moto est clairement faite pour avaler de longs trajets.» ■

FICHE TECHNIQUE

KAWASAKI	Versys 650
MOTEUR	
Type	Bicylindre parallèle, refroidissement liquide
Cylindrée	649cc
Puissance maximale	67ch à 8.500tr/min
Couple maximal	61Nm à 7.000tr/min
Cartographies	Non
Norme	Euro 5
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Type diamant à acier haute densité
Chasse / Angle de chasse	108mm / 25°
Suspension AV / Débattement	Fourche telescopique inversée 41mm réglable en détente et précharge / 150mm
Suspension AR / Débattement	Monoamortisseur réglable en précharge / 145mm
Frein AV	Double disque en pétales 300mm, étriers deux pistons
Frein AR	Simple disque 250mm, étrier un piston
Pneus AV / AR	120/70/17 - 160/60/17
DIMENSIONS	
Longueur	2.165mm
Empattement	1.415mm
Hauteur de selle	845mm
Poids	217kg (en ordre de marche)
Réservoir	21l
FINANCES	
Prix de base	8.549€
Taxe de circulation	60,46€
Taxe mise en circulation	61,50€

ESSAI LECTEUR.indd 94 25/05/22 16:44

Une journée décontractée, mais la concentration était néammoins de rigeur.

NOTRE ROAD-BOOK AVAIT SÉLECTIONNÉ UNE PANOPLIE DE ROUTES TYPIQUES DE WALLONIE.

MOTO MORINI X-CAPE

Look de machine de rallye-raid, grande roue avant de 19 pouces, pneus à crampons et jantes à rayons: il n'y a pas à dire, pour son retour à l'avant-plan avec la X-Cape, Moto Morini joue à fond la carte de l'aventure en titillant l'imaginaire de la communauté motarde.

Nora a directement adoré le look de cette moto qui lui a immédiatement fait penser aux motos typées rallyes que l'on peut admirer au Dakar et dans d'autres compétitions tout-terrain. «*Cette machine crie 'regarde-moi'! Néanmoins, petite difficulté pour moi, en touchant à peine le sol avec les pointes des pieds, redresser ses 231kg à l'heure de démarrer ne fut pas chose aisée. Mais une fois arrivée au point d'équilibre et avec le premier coup de gaz lancé, on adore cette bécane! On se voit toutefois obligé d'adopter une conduite très différente ; avec ce guidon super-large, on doit forcement piloter autrement. Mais lorsqu'on s'adapte et que l'on change un petit peu son style de conduite, on ne se sent pas mal aux commandes. Pour moi, ce fut en tout cas un plaisir de rouler sur cette X-Cape qui s'est montrée très stable et agréable à conduire sur l'autoroute. Néanmoins, la Morini est une moto assez sensible dans les courbes: on sent chaque petit ajustement de gaz et du guidon. On perçoit également un petit bruit de roulement qui déconcerte légèrement. Mais après un certain temps de roulage, les bras très écartés à cause du guidon large commencent à fatiguer le dos pour un petit gabarit comme le mien. Ce n'est donc malheureusement pas au guidon de la X-Cape que je pourrai rouler une journée complète. Dommage! Avec mes courtes jambes, j'ai également rencontré des difficultés à engager la béquille qui était un peu hors de portée de ma botte. Mais avec un peu plus de roulage et d'expérience à son guidon, on prendra certainement mieux ses repères avec elle. J'ai toutefois trouvé la Morini un peu moins maniable dans les manœuvres ou des passages un peu plus techniques à cause d'une position un peu extrême et, surtout, de son poids. Par contre, cette moto n'aura pas peur des terrains un peu plus sauvages. Elle se destine sans doute à de plus grands formats que le mien, des motards qui se feront un plaisir de l'emmener sur des longues distances et sur tous les types de routes. Je lui décerne le prix du look le plus original.*»

En essayant la Moto Morini, **Virgini**e a relevé un bel équipement de base: bulle réglable, tout comme la fourche, la suspension, et les leviers d'embrayage et de frein, des poignées passager, deux cartographies moteur et un contrôle de traction ; sans oublier un tableau de bord clair avec prise USB et connexion Bluetooth. «*Au niveau du look, j'aime le design de cette moto ainsi que sa livrée rouge 'Ferrari'. Elle parait assez imposante de*

ESSAI LECTEUR.indd 96 25/05/22 16:44

LES ⊕

+ La plus originale
+ La plus aventurière
+ L'écran le plus moderne

LES ⊖

- Gabarit impressionnant
- Poids conséquent
- Bulle trop étroitevé

PRIX DE LA MOTO ESSAYÉE: 7.939€

CONSOMMATION NC

PRIX DE BASE 7.799€

Une selle surprenante: moelleuse et moins haute qu'il n'y parait.

Sans conteste le tableau de bord le plus moderne.

Les commodos sont rétroéclairés.

Avec 60ch, le bloc manque un peu de puissance.

Dans sa livrée rouge, la X-Cape ne manque pas d'attiser la curiosité.

premier abord même si, pour moi, on est dans un pur look trail. Elle me rappelle le coté enduro de la moto et elle invite vraiment à partir en raid dans le désert ou, à tout le moins, en randonnée sur des sentiers arides. La forme de son réservoir est assez particulière et je n'arrive pas encore a dire si j'aime ou non. Mais l'ensemble de la moto me plaît, elle possède vraiment une belle ligne. Certains diront qu'elle fait fort plastique ; je trouve que l'ensemble reste cohérent. J'apprécie également sa belle tête de fourche et ses optiques à LEDs.» Avant de démarrer, face au gabarit imposant de la bête, Virginie craignait de rencontrer des difficultés à tenir en selle. Mais vu que celle-ci se révèle assez creusée, notre essayeuse n'eut pas de mal à trouver son équilibre. «*J'ai pris beaucoup de plaisir à rouler avec cette moto, elle bénéficie de belles reprises, même à bas régimes. Et on peut vraiment s'amuser en adoptant une conduite plus sportive. Je me suis sentie légère et fluide au guidon de la Morini. Agréable dans les virages, elle m'a toutefois demandé plus de concentration par rapport à la trajectoire: en effet, la moindre inattention se fait ressentir et on peut vite s'éloigner de sa courbe. Donc en ce qui me concerne, je devais redoubler d'attention dans les routes sinueuses. La chaleur que dégage la moto au niveau des jambes m'a également frappée. Il faisait beau lors de notre test mais la température n'avait rien de caniculaire et nous n'avons pas vraiment 'rincé' le moteur. Or, mes jambes commençaient vraiment à souffrir de la chaleur dégagée, et je n'ose imaginer pareille aventure en pleine canicule… La bulle se positionnait juste au niveau de mes yeux, aussi c'est un bon point que d'avoir pu la descendre. La moto se révèle assez lourde mais j'avoue ne pas avoir ressenti ce poids sur la route. Par contre, j'ai préféré ne pas la conduire dans les sentiers car, dans ce cas, j'aurais été moins à l'aise. Notamment en cas de perte d'équilibre à l'arrêt là où le sol peut se révéler inégal. C'eût été délicat à rattraper... Pour m'attaquer à ces terrains, j'aurais sans doute eu besoin d'un peu plus de pratique à son guidon. Et pour sortir du bitume, notons que l'ABS est déconnectable. En conclusion, la Moto Morini est une moto agréable pour les balades et elle offre aussi la possibilité d'une conduite amusante et sportive, avec une belle reprise et un certain couple. Confortable, agréable, dynamique, je ne retiens qu'un point négatif: cette chaleurs qu'elle dégage au niveau des jambes.»*

Pour **Anaïs**, la X-Cape offre une bonne tenue de route, malgré ses 231 kilos en ordre de marche. À première vue, elle parait très large. Et la forme de la selle, très creusée, se révèle assez intrigante. «*En fait, tout est large: comme son guidon et le tableau de bord, aussi impressionnant qu'une tablette. Même un aveugle arriverait à y voir les indications. Avec un bloc de 650cc, ce bicylindre développant 60 chevaux se montre plutôt vaillant, tandis que le freinage signé Brembo met en confiance. Une fois en route, on en oublie vite la largeur et le poids de la machine grâce à une conduite plutôt agréable et confortable, tant en ligne droite qu'en virages. La X-Cape reste une bonne surprise, une machine idéale pour de gros road-trips. Elle dispose d'un pare-brise réglable, et elle offre la possibilité de rajouter pas mal d'options telles que les valises latérales, un top-case, des poignées chauffantes…»*

Au premier abord, **Michael** a trouvé un trail joliment dessiné, la couleur rouge et la face

ESSAI LECTEUR.indd 97 25/05/22 16:45

NOS ESSAYEURS ONT SOULIGNÉ LE CARACTÈRE ORIGINAL DE LA X-CAPE ET DE SES APTITUDES AU TT.

avant lui faisant penser à un petit air de Ducati Multistrada. Mais la machine en impose: un gros gabarit, assez haute visuellement, mais une fois en selle, les deux pieds touchent toutefois bien par terre. «*Montée sur des jantes à rayons, la X-Cape arbore un look davantage typé trail off-road que trail routier. L'absence de protège-mains d'origine est dommage, et la bulle ne se révèle pas réglable sans outils. Par contre, on découvre un écran TFT couleurs 7 pouces, lisible et complet, et des suspensions ajustables. Sur route, la moto ne vibre pas trop, la selle s'avère confortable, même si elle n'égale évidemment pas celle d'une GT. J'ai ressenti quelques sensations bizarres dans les virages quand on plonge, sûrement à cause des pneus à crampons.*»

Dimitri a d'emblée apprécié le look «rally-raid» de cette Moto Morini X-Cape. «*Son image est accrocheuse, surtout dans sa robe rouge. Par contre, son habillage trop plastique fait un peu cheap selon moi. Comme la Voge, elle est équipée de pneus tout-terrain. Sa bulle protège correctement mais elle pourrait gagner en largeur. Cette moto défend le caractère du 'vrai trail' de ce comparatif. Un poil trop lourde pour sa catégorie, avec ses 60 chevaux, elle peut paraître 'un peu courte'. Mais elle s'en tire toutefois assez bien si l'on accepte de jouer du sélecteur. En tout cas, pour moi, c'était la plus originale.*»

L'AVIS D'ANTHONY

La Moto Morini X-Cape est, à l'instar de la Voge 650 DSX, le trail le plus profilé tout-terrain du jour. Design travaillé et typé «rally», roue de 19 pouces à l'avant, pneus mixtes Pirelli Scorpion Rally STR, ABS déconnectable... elle n'incite qu'à une chose: faire fi du bitume et partir à la cueillette des champignons. Équipée du bicylindre en ligne inspiré d'un ancien bloc moteur japonais (actualisé à la norme Euro 5), de suspensions réglables Marzocchi avec un débattement conséquent, d'un système de freinage Brembo, il ne parait pas d'emblée flagrant que nous sommes en présence d'une machine chinoise. La X-Cape m'a positivement surpris par sa grande stabilité, son train avant cloué au sol et l'équipement dont elle jouit pour 7.799€ (dont une double prise USB et un écran connectable de 7 pouces). En revanche, la forme du réservoir m'a plongé dans la perplexité: trop large en position assise et laborieusement préhensible quand sonne l'heure de se redresser pour en découdre avec les racines. Certains bruits parasites m'ont également gêné, tout comme les pose-pieds passagers sans cesse en conflit avec mes grands panards.

Notre X-Cape d'essai était équipée de protège-mains optionnels, disponibles au prix de 140,00€. Attention, le prix de base annoncé était encore, au moment d'écrire ces lignes, un prix de lancement.

FICHE TECHNIQUE

MOTO MORINI	X-Cape 650
MOTEUR	
Type	Bicylindre en L, refroidissement liquide
Cylindrée	649cc
Puissance maximale	60ch à 8.250tr/min
Couple maximal	56Nm à 7.000tr/min
Cartographies	Non
Norme	Euro 5
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Treillis tubulaire en acier
Chasse / Angle de chasse	NC / NC
Suspension AV / Débattement	Fourche inversée 50mm réglable en compression et détente / 175mm
Suspension AR / Débattement	Monoamortisseur réglable en détente / 165mm
Frein AV	Double disque 298mm, étrier flottant à 2 pistons
Frein AR	Simple disque 255mm, étrier deux pistons
Pneus AV / AR	110/80-19 - 150/70-17
DIMENSIONS	
Longueur	2.190mm
Empattement	1.470mm
Hauteur de selle	820mm-845mm
Poids	231kg (en ordre de marche)
Réservoir	18l
FINANCES	
Prix de base	7.799€
Taxe de circulation	60,46€
Taxe mise en circulation	61,50€

ESSAI LECTEUR.indd 98 25/05/22 16:45

LES ⊕

+ Moteur enthousiasmant
+ Conduite sportive facile
+ Légère et accessible

LES ⊖

- Quelques à-coups à bas régimes
- Déclenchement rapide de l'ABS à l'arrière
- La plus chère

PRIX DE LA MOTO ESSAYÉE: 9.195€

CONSOMMATION ANNONCÉE 4,5L/100KM

PRIX DE BASE 9.195€

TRIUMPH TIGER SPORT 660

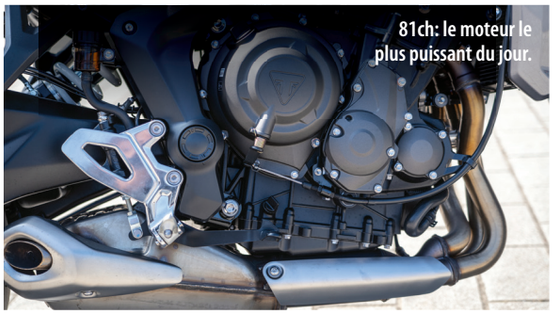
Le trois cylindres d'entrée de gamme découvert sur la Trident fait des petits, comme on pouvait s'en douter. Première-née de la portée, cette Tiger Sport offre un peu plus de polyvalence que le roadster tout en conservant ses caractéristiques: un poids maitrisé, un caractère affirmé et une ambiance résolument sportive. Vu le nom, on n'en attendait pas moins...

Dimitri avoue qu'à chaque fois qu'il enfourche une Triumph, il est impressionné par cette marque qui ne fait jamais les choses à moitié. «*Et c'est encore le cas sur cette 'petite' Tiger: une finition au top, un trois cylindres qui a du répondant, peu importe le régime, un très bon freinage et une tenue de route excellente. Mais sur cette moto, j'ai particulièrement aimé l'écran LCD du tableau de bord: simple, complet et lisible, sans fioritures. La puissance de 81 chevaux se révèle plus que suffisante et j'ai apprécié sa bande-son jouissive dans les hauts régimes. La bulle, à réglage manuel comme sur toutes les autres motos, est facilement adaptable, sans outil, mais à l'arrêt. Par contre, j'ai trouvé le sélecteur un peu court et un poil trop bas à mon goût. Mais apparemment, on peut le régler en hauteur. La Tiger Sport 660 fut la moto la plus sensationnelle du jour.*»

Pour **Anaïs,** ce fut également le coup de cœur du jour! «*Côté esthétique, on retrouve bien la signature Triumph sur les détails des finitions. Ce trois cylindres de 81ch pour 206 kilos m'a littéralement scotchée tant au niveau de sa maniabilité que du confort de conduite et de la position en selle. À propos de celle-ci, sa hauteur de 83,5cm s'enjambe facilement avec mon mètre septante. La bulle s'ajuste très facilement, la suspension arrière se règle via une petite molette. Toujours au rayon confort, j'ai tout de suite apprécié la selle ainsi que la position assez droite avec un guidon relativement relevé et reculé, ainsi que des rétroviseurs placés en hauteur et qui offrent une bonne visibilité. La Tiger 660 dispose d'un tableau de bord assez détaillé ainsi que d'un menu plutôt large et de deux modes de conduite: Road et Rain. Tout se commande assez facilement via les petits boutons sur le commodo de gauche. Quant a la conduite, il ne m'a fallu que quelques kilomètres pour apprivoiser la bête. On se sent tout de suite très à l'aise dessus tant sur autoroute que sur route sinueuse. La moto se place facilement en virage et accroche plutôt bien. Le shifter est très agréable pour une conduite un peu plus brutale. À faible régime en ville, j'ai ressenti pas mal d'à-coups au*

ESSAI LECTEUR.indd 99 25/05/22 16:45

Un compteur à la fois moderne et complet.


81ch: le moteur le plus puissant du jour.

Avec la commande des modes de conduite au demi-guidon gauche.

Une selle accessible, d'une pièce.

Réglage de suspension accéssible.

Le quickshifter est bidirectionnel.

passage des vitesses. Ce qui reste plaisant, par contre, ce sont les reprises sur tous les régimes. Cette Triumph conserve ce côté un peu agressif au niveau du moteur.» Au niveau du freinage, Anaïs a noté une très bonne réaction de l'avant tandis que l'arrière avait plutôt tendance à rapidement déclencher l'ABS. Notre essayeuse juge cette moto formidable en tous points pour une petite balade comme pour un long voyage. «*Côté châssis, rien à redire non plus. Et puis, vous trouverez également une panoplie d'accessoires: poignées chauffantes, sacoches latérales, chargeur USB/12V… La Tiger 660 conviendra parfaitement à un motard expérimenté comme à un jeune permis.*»

Pour **Michael**, cette Triumph avance un chouette look, des finitions au top, sans oublier de proposer de larges poignées passager, un plus toujours apprécié pour les balades en duo. «*La Tiger Sport marque pas mal de points grâce à son look. Par contre, je suis moins fan du compteur, le seul point noir sur cette machine en ce qui me concerne. La hauteur de selle est accessible et une fois assis, on se sent bien. Au guidon, on ne ressent pas de vibrations. Les commandes sont instinctives, le bruit du trois cylindres est formidable. Par contre, la position du sélecteur de vitesse est un peu haute, lors du premier départ, je 'cherchais' pour passer les rapports. Cela demande un petit temps d'adaptation.*»

Nora, pour qui l'exercice de pilote d'essai constituait une grande première, a donc pu choisir sa première moto du jour. Et son choix s'est immédiatement porté sur la Tiger Sport. «*J'ai immédiatement sauté sur la Triumph. Elle ne m'a pas déçue! Et 350km plus tard, je me montre toujours aussi positive à son sujet: quelle moto de rêve! Néanmoins, pour rester totalement honnête, je dois avouer que je ne suis peut-être pas objective à 100%. En effet, j'adore le trois cylindres en ligne de Triumph. Pour rouler sur la route, il n'a pas d'égal: une moto douce à bas régimes mais avec une tout autre personnalité lorsqu'on la pousse haut dans les tours. Le meilleur des deux mondes! Si on rajoute à cela le quick-shifter, la maniabilité, la puissance et une direction de dingue, on en a largement pour notre argent… pour peu que l'on soit prêt à investir les quelque 9.200€ que réclament cette anglaise. Mais contre cette somme, vous aurez une machine qui se démarque des autres et que je baptiserais comme la reine de cette journée de test. C'est à son guidon que j'ai fait le plein de sensations.*»

En faisant le tour du propriétaire avant de grimper en selle, **Virginie** a souligné l'équipement de la Tiger 600: un levier de freins, une bulle et une suspension réglables, la pré-

NOTRE ESSAYEUSE JUGE CETTE MOTO FORMIDABLE EN TOUS POINTS POUR UNE PETITE BALADE COMME POUR UN LONG VOYAGE.

sence de poignées passager et des aides à la conduite composées de deux cartographies moteur et du contrôle de traction. Sans oublier un beau tableau de bord, des valves coudées et une connexion Bluetooth. «*Esthétiquement, la Triumph offre un mélange trail/sport qui inspire autant pour la randonnée que pour une conduite plus sportive. En outre, je la trouve très belle et cette machine respire la qualité et le bon matériel. Visuellement, elle se dévoile dans*

ESSAI LECTEUR.indd 100 25/05/22 16:46

AU GUIDON DE LA TIGER SPORT 660, NOS LECTEURS ONT LITTÉRALEMENT FAIT LE PLEIN DE SENSATIONS.

une certaine compacité. Elle fait plus petite que les autres, elle est davantage trapue mais néanmoins bien fuselée. À la conduite: que du plaisir! Légère, maniable, stable, avec du punch à revendre, on a très vite cette Triumph en main et on peut s'amuser directement à son guidon. Elle offre de super reprises à bas et hauts régimes, l'excellente boite de vitesses se révèle d'une fluidité extraordinaire: ça passe tout en souplesse! Je n'ai pas noté de vibrations et j'ai trouvé sa sonorité superbe avec le pot d'origine. Un son à la hauteur du punch dont témoigne cette Tiger Sport. Sur les routes sinueuses, ce fut un grand plaisir d'évoluer à son guidon. On enfile les virages les doigts dans le nez, on en redemande, on fend l'air et on surfe dans les virages avec une fluidité naturelle. Je retiens un bel équilibre, une bonne position sur la moto, une selle confortable: parfait pour moi, en tant que femme de taille moyenne. Cette moto est idéale pour des conducteurs qui ont envie d'allier le coté trail - de par la position sur la moto - et le punch d'une conduite sportive qui apporte les sensations dont on raffole. Je n'ai rien à dire de négatif sur cette moto, ce ne fut qu'une tranche de plaisir. Avec la Triumph Tiger Sport 660, on peut avaler beaucoup de kilomètres sans problème.» ■

SUR LA ROUTE, ELLE N'A PAS D'ÉGAL: UNE MOTO DOUCE À BAS RÉGIMES MAIS AVEC UNE TOUT AUTRE PERSONNALITÉ LORSQU'ON LA POUSSE DANS LES TOURS.

L'AVIS D'ANTHONY

Nous pourrions très simplement nous contenter d'échanger un regard complice, je vous susurrerais alors à l'oreille que nous sommes bel et bien en présence d'une Triumph, et vous me comprendrez. Joueuse, maniable, compacte et bien finie, la Tiger Sport 660 n'échappe pas aux standards d'outre-Manche. Il faut dire que des trois pattes vigoureux, à la sonorité ronde et agréable bien ancrée dans nos archétypes sonores, ils savent en faire! Doux cocktail entre souplesse à bas régime et puissance en haut, le moteur de 81 chevaux (à 10.250tr/min) me fait plus d'une fois esquisser un sourire. La maniabilité n'est pas en reste, car l'anglaise (certes fabriquée en Thaïlande) peut compter sur un empattement (1.418mm) et un angle de chasse (23,1°) restreints. Le freinage est mordant, la position droite et naturelle, et l'écran TFT connectable est original et accessible. Petits hics: son prix de base de 9.195€, les légères vibrations au niveau du guidon et sa bulle, bien qu'extrêmement simple de réglage (même en conduite), pas suffisamment haute pour les grands gabarits.

FICHE TECHNIQUE

TRIUMPH	Tiger Sport 660
MOTEUR	
Type	Trois cylindres en ligne, refroidissement liquide
Cylindrée	660cc
Puissance maximale	81ch à 10.250tr/min
Couple maximal	64Nm à 6.250tr/min
Cartographies	2 (Rain, Road)
Norme	Euro 5
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Périphérique en acier tubulaire
Chasse / Angle de chasse	97,1mm / 23,1°
Suspension AV / Débattement	Fourche inversée 41mm à fonctions séparées et cartouche inversée / 150mm
Suspension AR / Débattement	Monoamortisseur avec réglage de la précharge hydraulique / 150mm
Frein AV	Double disque 310mm, étriers 2 pistons
Frein AR	Simple disque 255mm, étrier simple piston
Pneus AV / AR	120/70-17 - 180/55-15
DIMENSIONS	
Longueur	NC
Empattement	1.418mm
Hauteur de selle	835mm
Poids	206kg (en ordre de marche)
Réservoir	17,2l
FINANCES	
Prix de base	9.195€
Taxe de circulation	60,46€
Taxe mise en circulation	61,50€

ESSAI LECTEUR.indd 101 25/05/22 16:46

VOGE 650DSX

La Voge 650DSX, c'est une peu celle que l'on n'attendait pas lors de cette journée. Voire celle que l'on ne connaissait pas, pour certains de nos essayeurs. Il est vrai que la 650DSX est l'un des modèles récents de cette marque chinoise qui monte. Avec son gros monocylindre, en tout cas, elle avait de quoi titiller la curiosité de nos essayeurs.

Au niveau de l'équipement disponible sur la 650DSX, **Virginie** a relevé des leviers de frein et d'embrayage réglables, une bulle ajustable en hauteur ainsi que des poignées passager, une prise USB, une béquille centrale et la connexion Bluetooth. Au niveau du look, par contre, notre lectrice ne s'est pas montrée grande fan de la Voge. «*Même si certains la trouveront sympa, c'est une question de goût. Je n'aime pas trop cette espèce de pointe à l'avant, ça lui fait une drôle de tête. Et au niveau des couleurs, ce gris est un peu terne. Grâce à sa selle creusée, mes pieds touchaient bien le sol. Quand j'ai démarré le moteur, j'ai immédiatement ressenti des fortes vibrations. Je n'ai pas roulé des heures à son guidon, heureusement, sinon j'aurais tremblé pendant deux jours. Je ne me suis pas sentie bien sur cette moto, je suis difficilement arrivée à trouver mon équilibre et j'ai dû faire des efforts pour le conserver. J'avais d'ailleurs la sensation très désagréable que la moto se déséquilibrait. Pour rester parfaitement honnête, difficile de trouver des points positifs à la 650DSX. Ni le look, ni le confort, ni l'harmonie au guidon, ni les reprises et encore moins les vibrations. Le tableau de bord se montre, par contre, très lisible.*»

En parlant du design de la Voge, **Michael** compare cette 650DSX à une GS version low cost. «*Un truc qui frappe immédiatement l'œil, c'est la présence de la chaîne côté droit, et non à gauche comme bien souvent sur les motos. L'instrumentation se veut complète mais pas toujours des plus lisibles: franchement il faut parfois vraiment chercher les infos sur le tableau de bord... Certes, cette moto dispose d'un écran TFT couleur vraiment complet mais l'affichage est un peu confus et en définitive, on s'y perd. Avec ses 48 chevaux, le moteur n'a rien d'un foudre de guerre. Mais il offre néanmoins de bonne reprise. L'ennui, c'est que cette moto vibre énormément, à un tel point que ça en devient vraiment désagréable. D'ailleurs, après quelques changements de moto lors de notre journée de test, les candidats se faisaient rares pour la Voge. C'est vraiment un très gros point noir pour une utilisation routière de ce trail de moyenne cylindrée.*»

ESSAI LECTEUR.indd 102 25/05/22 16:46

LES ⊕

+ Selle accessible
+ Couple généreux
+ Sobre en carburant

LES ⊖

- Beaucoup de vibrations
- Puissance limitée
- Esthétique discutée

PRIX DE LA MOTO ESSAYÉE: 8.399€

CONSOMMATION NC

PRIX DE BASE 8.399€

Avec ses crash-bars et les supports de valises, la 650DSX semble dotée d'une armure.

L'ABS se déconnecte d'une simple pression sur un bouton.

La selle, très étroite, facilite la pose des pieds au sol.

La Voge: seul monocylindre du jour.

De la Voge 650DSX, **Nora** retient une moto assez différente des autres: un monocylindre, une boîte à 5 vitesses et un look assez excentrique. «*Avec ses 48 chevaux, on doit s'appliquer et la brutaliser un peu, surtout face aux autres motos testées lors de cette journée. Du coup, la conduite devient un peu plus nerveuse et cela se fait sentir quand on est dans les courbes. Dans ces conditions, la Voge devient beaucoup plus sensible à chaque petit mouvement dans le guidon et au niveau de la poignée de gaz. Du coup, on se concentre sur le style de conduite qui devient un peu plus 'supermotard' si on veut profiter complètement de la Voge. Après avoir parcouru quelques kilomètres, je me suis rendu compte que les turbulences se font vraiment sentir à haute vitesse. La selle n'est pas super-confortable, même plutôt assez dure, et les vibrations du moteur vous envahissent à un tel point qu'on continue à les ressentir après être descendu de selle. Mais bon, un monocylindre, ça vibre, n'est-ce pas? Moins puissante que les autres motos du jour, la Voge devait davantage se conduire haut dans les tours. Pour y arriver, il convenait de jouer avec les vitesses pour gagner en réactivité. Et à ce moment, cela devenait très amusant! Et puis, cette 650DSX cachait bien son jeu. Quelle ne fut pas notre surprise lorsqu'en s'arrêtant tous à la pompe à essence juste avant le retour vers Bruxelles, la Voge vit son réservoir se remplir bien plus rapidement que celui des autres motos! Une machine visiblement super-économe avec laquelle on peut quand même s'amuser en roulant à petit prix. Cela dit, même si son tarif de base peut faire hésiter quand on le compare avec les alternatives disponibles dans cette gamme. Pour moi, la Voge remporte le prix de la moto la plus économe.*»

CETTE MOTO DISPOSE D'UN ÉCRAN TFT COMPLET MAIS L'AFFICHAGE EST UN PEU CONFUS.

Esthétiquement, **Anaïs**, elle non plus, n'a pas accroché avec la 650DSX. «*Les goûts et les couleurs, comme on dit… Côté style, je lui trouve des ressemblances avec la série BMW F GT. Au niveau de la selle, elle m'a semblé très haute pour ses 825mm annoncés. À son guidon, j'ai mettais quand même difficilement les pieds au sol. J'ai également relevé la position fort relevée des repose-pieds. Ce qui, pour mon gabarit, oblige à plier sérieusement les jambes. Pas trop confortable pour de longs trajets. Mais ce qui m'a le plus dérangé, comme mes collègues d'un jour, ce sont les vibrations ressenties aussi bien à bas régime qu'à haut régime. Un petit bémol aussi au niveau de l'accélération: pour une si imposante machine, ça manque de reprises. Mais le plus gros point négatif, pour ce qui me concerne, reste la tenue de route. Je ne me suis absolument pas sentie en confiance avec la Voge. Pas trop stable en ligne droite: la moto vibre beaucoup et bouge. Et en virage, autant je suis assez franche sur n'importe quelle machine, sur celle-ci, j'ai vite été calmée par le manque d'accroche. Et pour ce qui concernant le confort de la selle, en plus des vibrations constantes, avoir les fesses sur une planche de bois, ce n'est pas trop appréciable pour allonger les kilomètres... Je trouve donc que son*

ESSAI LECTEUR.indd 103 25/05/22 16:47

Les vibrations fort présentes et la spécificité d'un monocylindre ont désarçonné nos lecteurs.

Un compteur en couleurs, avec affichage de la pression des pneus.

L'AVIS D'ANTHONY

La Voge 650DSX était le seul trail à l'essai muni d'un... monocylindre. Oui, vous avez bien lu, un gros mono 4T de 652cc à carter sec comme on n'en voit plus, similaire à celui qui équipait la BMW F 650 GS. Adapté à la norme Euro 5, celui-ci produit 48 canassons à 6.750tr/min pour un couple de 60Nm à 5.500tr/min, ce qui n'a pas tout à fait sustenté la soif de grands frissons liés au mono que j'avais. Mais peut-on le blâmer, sachant qu'il fallait emmener les 224kg de la machine et mon quintal? En revanche, elle est pourvue d'atouts intéressants pour la pratique du tout-terrain, qu'elle partage d'ailleurs partiellement avec la X-Cape. Ce qu'elle avait de plus? Une position et un réservoir plus adaptés, ainsi qu'un frein moteur appréciable. Alors oui, la boite est un peu rêche et ça vibre fort, mais un mono sans vibrations, c'est un peu comme un baiser sans moustache, non? De surcroît, j'ai trouvé dérangeant le son ferrailleux du moteur ou encore la qualité de certaines finitions comme le câblage trop apparent au niveau du tableau de bord, dommage.

prix de 8.399€, avec valises et top-case, s'avère quand même assez élevé pour ce qu'offre cette moto, aussi bien du côté moteur que pour ce qui concerne son confort.»

Dimitri a entamé sa journée d'essai au guidon de la 650DSX. «*Le seul monocylindre de la bande, une machine chaussée de pneus tout-terrain. Ses 48 chevaux ne demandent qu'à être cravachés et c'est bien ce qu'il a fallu faire pour suivre le rythme. Force est de constater que la Voge s'en tira honorablement. Admettons cependant qu'elle ne remporta pas un franc succès auprès des 6 essayeurs: un mono, ça vibre, et celui-ci excelle dans la discipline. Toutes les parties de mon corps en contact avec la moto s'en rappellent. Ces vibrations réduisent d'ailleurs à l'état de tache floue, tout ce qui se trouve dans vos rétros. L'un d'eux n'a d'ailleurs pas attendu la fin de la journée pour se desserrer et se balancer de gauche à droite à chaque virage.*» La bonne surprise est néanmoins venue de la pompe: la 650DSX s'est montrée sobre durant notre roulage. Par les temps qui courent, ce n'est pas un détail. Selon lui, la Voge était également la moto la plus à l'aise en tout-terrain. ■

La Voge 650DSX de notre essai est entièrement de série. Désormais, elle se vend en version LX, soit avec un set de valises en aluminium et un top-case, au prix de 8.399€.

FICHE TECHNIQUE

VOGE	650DSX
MOTEUR	
Type	Monocylindre, refroidissement liquide
Cylindrée	652cc
Puissance maximale	48ch à 6.750tr/min
Couple maximal	60Nm à 5.500tr/min
Cartographies	Non
Norme	Euro 5
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	À 5 rapports
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Treillis en acier
Chasse / Angle de chasse	NC / NC
Suspension AV / Débattement	Fourche inversée 53mm / 179mm
Suspension AR / Débattement	Monoamortisseur monté sur biellettes / NC
Frein AV	Double disque 298mm, étriers 4 pistons
Frein AR	Simple disque 2405mm, étrier simple piston
Pneus AV / AR	110/80-19 - 150/70-17
DIMENSIONS	
Longueur	2.155mm
Empattement	1.485mm
Hauteur de selle	825mm
Poids	224kg (en ordre de marche)
Réservoir	18l
FINANCES	
Prix de base	8.399€ (avec valises et top-case)
Taxe de circulation	60,46€
Taxe mise en circulation	61,50€

ESSAI LECTEUR.indd 104 25/05/22 16:47

LES ⊕

+ Moto joueuse et fun
+ Prise en main immédiate
+ La plus légère

LES ⊖

- Confort d'assise à confirmer avec selle standard
- Protection à confirmer avec bulle standard
- Suspension ferme

PRIX DE LA MOTO ESSAYÉE: 10.241€

CONSOMMATION ANNONCÉE
4,3L/100KM

PRIX DE BASE
9.099€

YAMAHA TRACER 7

Une bouille résolument moderne, un moteur de référence et un prix mesuré: il n'en fallait pas plus pour faire de la Tracer 7 (autrefois Tracer 700 et MT-07 Tracer) un véritable succès commercial. Le plus gros défi que doit à présent affronter Yamaha, c'est de réussir à contenir une concurrence de plus en plus redoutable. Voici le verdict de nos essayeurs.

La Tracer 7 a très vite plu à **Dimitri**. «*À peine installé en selle, la position du corps et le large guidon mettent tout de suite à l'aise. On a l'impression de la connaître depuis toujours et elle donne envie de mettre du gaz et d'enchaîner les virolos. J'avais déjà essayé la MT-07 et je connaissais les qualités dynamiques de son bloc CP2. Mais sur la Tracer, il en offre encore plus en termes de confort et de perspectives. Certainement la moto plus joueuse et la plus fun du jour.*»

De son côté, **Michael** souligne le nouveau design de la Tracer 7. «*Ici aussi, on aime ou on n'aime pas. Mais une fois en selle, on se retrouve instinctivement bien assis. Je n'avais jamais testé une MT-07 avant. Mais comme sur la Versys, les commandes, les boutons de navigation dans le menu, tout tombe bien sous la main. La selle optionnelle se révèle confortable, légèrement moins que la Versys à mon avis, mais tout à fait respectable malgré tout. Par contre, le moteur se veut beaucoup plus joueur. J'ai également apprécié la bulle réglable d'une seule main: pratique, pas besoins d'outillage. Le superbe tableau de bord LCD affiche le compte-tours ou le témoin de rapport engagé en couleur. Toujours sympa visuellement. En conclusion, je dirais que c'est une moto confortable mais avec un look plus jeune et agressif. Elle devrait donc séduire davantage un public jeune à la recherche d'une machine avec un certain look et offrant du confort.*»

Pour **Anaïs**, la Tracer 7 arbore un look agressif avec ses doubles feux avant. «*J'y vois une ressemblance avec un roadster mais version trail, esthétiquement parlant. Dotée de la selle confort, l'assise de cette moto de test était très souple. Notre Tracer était également équipée d'une bulle aérodynamique réglable sur 60mm. À son guidon, la position de conduite est assez droite. Le réservoir peut embarquer 17 litres de carburant et j'ai noté une consommation moyenne de 4,3 litres sur le tableau de bord LCD, par ailleurs facilement réglable. La fourche et les suspensions de la Tracer 7 sont également réglables, notamment en détente et en précharge de l'amortisseur. La prise en main se fait instantanément, en grande partie grâce à la légèreté de l'ensemble et à la maniabilité de cette*

ESSAI LECTEUR.indd 105 25/05/22 16:47

L'AVIS D'ANTHONY

Malgré le faible temps passé sur cette moto, la Yamaha Tracer 7 m'a fait forte impression. Concurrente directe de la Tiger Sport 660, son bloc CP2 (le bicylindre parallèle de Yamaha, qui équipe entre autres les MT-07) m'a séduit par sa rondeur et son couple. Avec 75 chevaux (à 8.750tr/min), 68Nm de couple (à 6.500tr/min) pour 196kg en ordre de marche (ce qui, comparativement avec les autres, fait de la Tracer 7 le trail le plus léger), les virages s'enchaînent avec rigueur mais souplesse. Alors que s'opère la grande surenchère des assistances électroniques entre les constructeurs, la Tracer 7 échappe à la règle. En effet, mis à part l'ABS (parce qu'il fallait bien en mettre un), vous ne trouverez ni compromis au niveau des modes de conduite, ni d'antipatinage. Et ce n'est pas déplaisant. Du reste, la nipponne fait preuve de confort grâce à une selle et une bulle bien conçues. Elle est située dans la même gamme de prix que la Tiger, le choix dépendra surtout de votre prédilection pour les chiffres pairs ou impairs... plus sérieusement, deux ou trois cylindres.

moto. Avec un poids tous pleins faits de 196 kilos, la Yamaha était la plus légère de nos 6 motos. Elle m'a tout de suite mise en confiance avec une position de conduite vraiment pas déplaisante. Cette machine offre toutes les sensations parfaites pour avaler des kilomètres. Son moteur de 75 chevaux se révèle d'ailleurs assez surprenant et réactif, avec un couple linéaire qui répond directement aux accélérations. Très facile à emmener en virage, cette Tracer bénéficie également de freins plutôt mordants. Voilà bon compromis qui apportera satisfaction pour les petites arsouilles comme sur les longs trajets.»

ON A L'IMPRESSION DE LA CONNAÎTRE DEPUIS TOUJOURS ET ELLE DONNE ENVIE DE METTRE DU GAZ ET D'ENCHAÎNER LES VIROLOS.

Après son essai, **Nora** n'y est pas allée par quatre chemins pour parler de la Yamaha Tracer 7. «*Quel plaisir de rouler avec cette moto! Super-confortable, de belles réactions et de la maniabilité, des freins super-incisifs et une position de conduite qui ne craint pas d'enquiller les kilomètres. La Tracer 7 affiche les meilleurs chiffres au niveau du couple et cela se faisait ressentir immédiatement. De plus, je me suis sentie immédiatement à mon aise à son guidon. Comme si elle était faite pour moi. Et après seulement deux virages, j'en voulais déjà davantage! D'ailleurs, à chaque changement de moto, tout le monde voulait remonter sur la Yamaha. C'est un signe. À certains moments, on pouvait même être témoin de négociations très animées entre les pilotes pour s'assurer un tour en Yamaha lors du prochain changement de bécanes! La Tracer 7 est une moto super-complète et agréable, la Yamaha ne nous a pas déçus à un seul moment et elle comblera assurément son heureux propriétaire. Sans doute la machine la plus accessible du jour, elle est compacte et dès les premiers mètres, on remarque immédiatement sa légèreté et son agilité.*»

Comme à son habitude, **Virginie** a commencé par une revue de l'équipement proposé par la Yamaha Tracer 7. Le levier de frein est réglable, tout comme la hauteur de bulle, la fourche et la suspension, et on note aussi la présence de protège-mains ainsi que de poignées passager. «*Cette machine s'affiche avec un beau look sportif, compact, et de belles jantes bleues qui rappellent celles de la MT-07 dont cette Tracer est en fait la version 'trailisée'. Mais un trail dynamique avec un guidon surélevé et une position un peu plus haute par rapport au roadster. J'aime vraiment beaucoup sa ligne qui m'inspire une conduite plus punchy. C'est du beau matos, une machine bien équipée, avec une belle ligne d'échappement et un tableau de bord séduisant. J'ai apprécié la position sur la moto, cela convenait très bien pour une personne de ma taille. Je me suis également sentie bien en équilibre, sur une moto légère, maniable, que j'ai assez vite prise en main. Niveau moteur, on profite d'un beau couple et de franches accélérations. C'est une moto avec laquelle on peut s'amuser. La Tracer 7 pousse bien et on attend les belles routes à virages pour jouer un peu et conduire de façon plus sportive. Et effectivement, quand se présente le terrain idéal, la Yamaha se révèle très agréable dans*

Le CP2 est devenu une référence dans le segment.

Sur notre moto de test: une selle confort optionnelle.

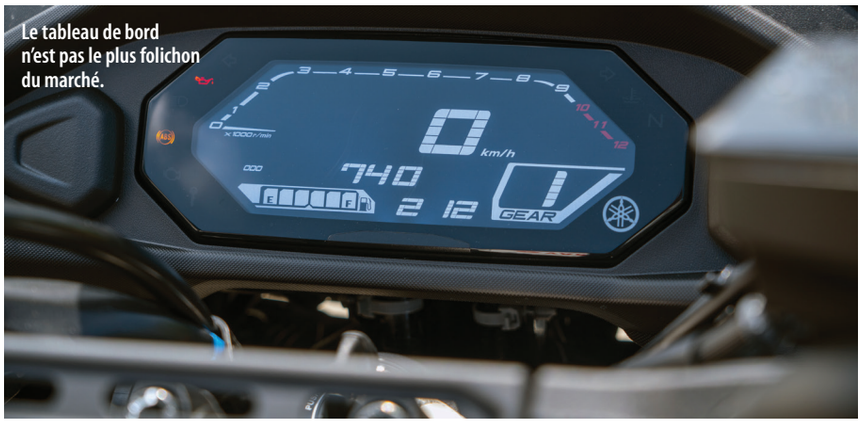
Les commandes pour accéder aux informations sont au guidon.

Relativement discutée à sa sortie, l'esthétique de la Tracer 7 semble aujourd'hui rentrée dans le rang.

ESSAI LECTEUR.indd 106 25/05/22 16:47

LA TRACER 7 AFAIT L'UNANIMITÉ DANS LES RANGS: UNE MOTO FUN, JOUEUSE ET PARTICULIÈREMENT FACILE À CONDUIRE.

Notre machine d'essai était équipée d'un Pack GT à 900€ composé d'une bulle touring, d'une selle confort et de valises latérales (retirées pour l'occasion) mais également d'un porte-paquet (207,50€) et d'un support pour sacoche réservoir (34,50€).



Le tableau de bord n'est pas le plus folichon du marché.

le sinueux. J'ai pris du plaisir à fendre le vent et aborder les virages avec une certaine fluidité. La suspension était assez ferme mais cela ne m'a pas dérangée. J'aime aussi les motos à l'ancienne, un peu plus brutes. Par contre, le manque de souplesse dans les changements de rapports m'a davantage embêtée. J'ai ressenti un frein moteur assez important en rétrogradant. Même avec le petit coup de gaz avant de descendre d'une vitesse, aussi en ralentissant significativement. J'ai noté comme un fort à-coup qui tapait dans mes épaules et mes poignets. Après une journée entière en selle et avec un passager, cela doit vraiment être pénible. Et sur route glissante, cela peut provoquer des glissades si on ne reste pas vigilant. Sur l'autoroute, la Tracer 7 est moins confortable car elle protège moins du vent. Donc, elle conviendra mieux pour une utilisation limitée sur autoroute. Avec elle, privilégiez les petites routes. En résumé, il s'agit d'une moto dynamique et avec laquelle on peut s'amuser en conduisant sportivement. La sonorité, par contre, reste discrète.» ■

FICHE TECHNIQUE

YAMAHA	Tracer 7
MOTEUR	
Type	Bicylindre, refroidissement liquide
Cylindrée	689cc
Puissance maximale	75ch à 8.750tr/min
Couple maximal	68Nm à 6.500tr/min
Cartographies	Non
Norme	Euro 5
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Treillis tubulaire en acier de type diamant
Chasse / Angle de chasse	90mm / 24,8°
Suspension AV / Débattement	Fourche télescopique 41mm réglable en précharge et détente / 130mm
Suspension AR / Débattement	Monoamortisseur sur biellettes réglable en précharge et détente / 142mm
Frein AV	Double disques 282mm à commande hydraulique, étriers 4 pistons
Frein AR	Simple disque 245mm à commande hydraulique, étrier simple piston
Pneus AV / AR	120/70-17 - 180/55-17
DIMENSIONS	
Longueur	2.140mm
Empattement	1.460mm
Hauteur de selle	835mm
Poids	196kg (en ordre de marche)
Réservoir	17l
FINANCES	
Prix de base	9.099€
Taxe de circulation	60,46€
Taxe mise en circulation	61,50€

ESSAI LECTEUR.indd 107 25/05/22 16:47