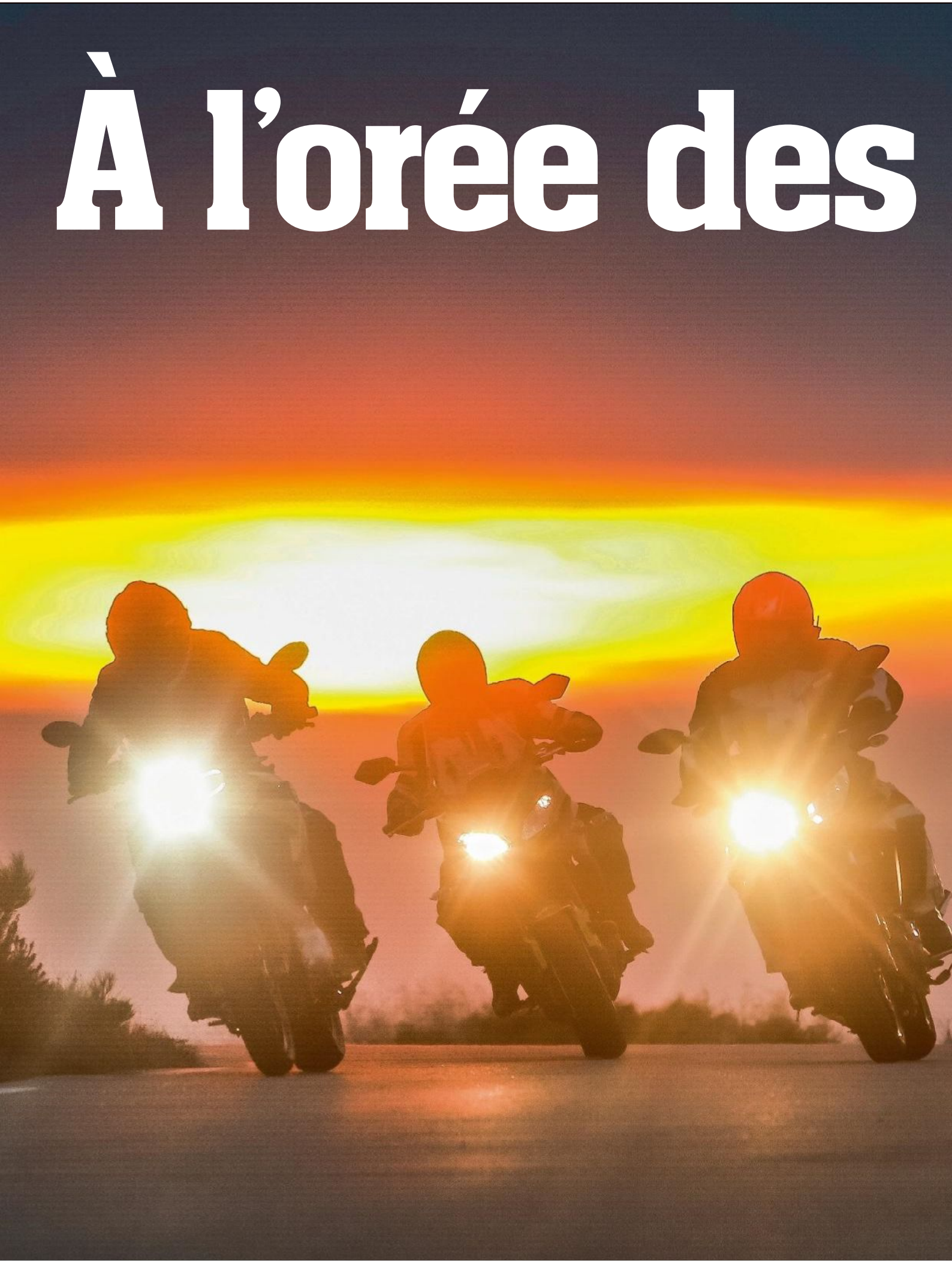
À l'orée des



trails

Chaussées en 17 pouces devant comme derrière, les Yamaha Tracer 700 et Kawasaki Versys 650 usurpent l'appellation trail. Toutefois, à l'instar de la Suzuki V-Strom 650, ni l'une ni l'autre ne pouvaient se soustraire à ce comparatif incluant la BMW F 750 GS. Qui, elle aussi, se revendique du segment middle-size.

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.

Même la Suzuki V-Strom 650, ici dans la livrée standard proposée à 8 399 €, n'embarque pas l'intégralité de la dotation trail puisqu'elle confie plus volontiers cette tâche à la version XT, se distinguant elle-même au moyen d'une paire de roues à rayons (toujours en 17 pouces arrière et 19 avant), à laquelle elle ajoute pare-mains et sabot moteur pour un tarif de 8 999 €. Cela dit, ne perdons pas de vue qu'il s'agit là d'un trail à vocation presque exclusivement routière, une remarque valant également pour les F 750 GS, Versys 650 et Tracer 700. Concernant cette dernière, le doute n'était d'ailleurs pas permis, la monte pneumatique étant assez explicite. 17 pouces devant et derrière, comme la Versys 650 du reste, mais pneumatique arrière en 180/55 x 17 ! Ceci étant, il n'y a rien de bien compliqué à dégoter un boudin typé off-road dans ces fameuses dimensions, des fois que l'envie d'aller tracer quelques sillons au moyen d'un diapason devienne irrésistible. Pour un même exercice en BMW, il faudra préférer la F 850 GS, qui retient une paire de roues à rayons dont l'avant atteint un diamètre de 21 pouces, tandis que ses débattements de suspensions dépassent les 200 mm.

Mélange de douceur et d'efficacité

Voilà donc quatre machines se voulant faciles d'accès, malgré des hauteurs de selle somme toute encore assez élevées avec, comme valeur la plus basse, les 815 mm de la F 750 GS et (qui peut se réduire jusqu'à 790 mm en adoptant selle basse et kit de surbaissement de la suspension arrière). Du haut de ses 840 mm, la Versys invite de son côté à une bonne prise d'élan au moment de l'enfourcher. Reste que ces motos demeurent étroites, ou du moins pas trop encombrantes, voire franchement fines concernant la Tracer 700. Globalement, toutes savent mettre en confiance, collant parfaitement à l'idée que l'on peut se faire du segment middle-size. En organisant ce comparatif vers la fin janvier, nous étions plutôt préoccupés par les différentes menaces d'épisodes neigeux que par l'idée de se faire emporter par une avalanche de puissance ! De 69 à 77 chevaux, ces quatre twins font montre de douceur depuis leur fiche technique respective. Des valeurs certes contenues mais qui réservent malgré tout de bien bonnes prestations, mêlant douceur et efficacité. Autre atout de taille : l'homologation A2 dont elles bénéficient toutes les quatre. Quoique concernant la BMW F 750 GS, avec autant d'exigences sur le plan budgétaire, pas sûr qu'elle dope ses chiffres de vente par le biais des nouveaux accédants au permis moto. ■

AbracadaBarbara

« Tu sais, même dans le Sud, on n'est pas certain de trouver du soleil pour cet essai », me laissait entendre Bruno la veille du départ. Ce à quoi je lui répondais : *« T'inquiète pas camarade, il me suffit de convier Barbara à nous rejoindre sur place et on l'aura, notre rayon de soleil. »* Mercredi matin, c'est effectivement sous le crachin que l'on découvre le petit port de la Pointe Rouge, au sud de Marseille. Barbara est en route, elle nous arrive du Beausset, son lieu de résidence. Quand elle nous rejoint, il est l'heure de passer à table, tandis que déjà le ciel s'éclaircit. Post-déjeuner, pour les dernières images du sujet, le soleil brille sur la Gineste. Alors Bruno, on dit merci qui ? Merci Barbara !

Barbara Collet, après de nombreux faits d'arme tant en rallye routier qu'en vitesse et même en enduro, la voilà ambassadrice Yamaha et en activité sur différents événements de la marque. Elle est également pilote-accompagnateur sur des voyages motos France/monde pour l'agence Trail Rando, et aussi marraine d'une jeune pilote d'enduro féminine sur la Yamaha Outsiders Academy « bLU cRU ». Brillant, ce p'tit diamant de bonne femme rayonne de mille facettes sur la planète moto que même une énoooooorme XTZ 1200 Super Ténéré ne parviendra pas à éclipser du paysage moto féminin !

La « grosse » V-Strom 650 avale les kilomètres dans le confort et avec appétit. Une moto facile et efficace, pas franchement sexy certes, mais qui s'apprécie pleinement guidon en main.

Dire que l'on n'affectionne pas franchement le froid n'est un secret pour personne. Mais plus que le froid, que l'on brave finalement bien assez souvent sur la longueur d'une année d'essais, ce sont les conditions de roulage qui nous préoccupent. Alors quand les services météorologiques annoncent un épisode de neige sur une large étendue du territoire, nous, on met gaz plein Sud !

Qualité de présentation

BMW
Kawasaki
Suzuki
Yamaha

Kawasaki Versys 650 et Suzuki DL 650 V-Strom sont comme de vieilles rivales connaissant chacune par cœur les forces et faiblesses de l'autre. Ces deux-là partagent une même conception : un moteur de petit roadster simple et abouti, un niveau d'équipement contenu, un encombrement assez semblable, une finition globale très correcte malgré un tarif serré. La Suzuki paraît toutefois plus logeable, presque trop pour les petits gabarits. Dans l'ensemble, la Kawasaki laisse suggérer une approche plus sportive, ou disons moins placide que la Suzuki,

Antipatinage et prise 12V font partie de la dotation de série. En version USB, cette prise serait encore plus appréciable.

Il est toujours intéressant de pouvoir disposer d'une bulle réglable même si c'est moins sympa quand celle-ci est vissée, exigeant de l'outillage. Reste que le niveau de protection est très bon.

Le réglage déporté de la précharge d'amortisseur s'ajoute à celui de la voie hydraulique de détente hydraulique. Le gros silencieux impose un déport conséquent du support repose-pied passager.

Encore un gros atout en faveur de la V-Strom : l'accueil passager.

ce que l'essai dynamique viendra confirmer. La Tracer 700 joue dans la même catégorie : fine, compacte, taillée en pointe, d'apparence légère, gros pneu arrière en 180 mm, bulle taillée en pointe, etc. En matière de finition, elle tient la comparaison avec ses deux opposantes alors que question gabarit, elle se révèle beaucoup plus petite. La BMW F 750 GS jouera le rôle d'intermédiaire avec sa face toute menue et sa moitié arrière plus généreuse. Ainsi bardé d'options, notre modèle d'essai fausse cependant la donne à ce stade de la présentation ; il convient donc de faire abstraction des nombreux équipements pour tâcher de la juger en toute impartialité. Dans l'absolu, question assemblage, traitements de surface, qualité des matériaux, la F 750 GS ne fait pas mieux que ses rivales du jour mais pas moins bien. Fort heureusement.

Suzuki V-Strom 650

La besogneuse

Depuis 2004, le trail mid-size Suzuki embarque son V-twin 645 cm³ ouvert à 90° depuis quinze ans déjà ! Enfin... ne nous méprenons pas : s'il traîne effectivement son V-twin depuis un moment, il n'a rien d'un ventre mou collé au bitume ! OK, la V-Strom 650 a aussi le potentiel pour embarquer une partie de votre maison sur son dos mais pour ce qui est de tailler des coquilles à ses concurrentes, elle n'est assurément pas la dernière ! Douée d'un bel équilibre comme d'un rapport qualité/prix remarquable, la p'tite Suz' est de celles qui assurent le maximum quand vient l'épreuve du quotidien. Facile, fiable, efficace, c'est une besogneuse, jamais boudeuse, qui autorise tout à son pilote. L'improvisation, elle gère ; le duo, elle assure ; l'attaque, elle accepte ; l'hiver, elle assume... Calquée sur l'esthétique de sa grande sœur de presque 1 000 cm³, la petite – pas si petite que ça d'ailleurs – 650 cm³ s'est longtemps laissée aller à l'immobilisme avant de faire (enfin) évoluer son design à compter du millésime 2012, allégeant considérablement une ligne initiale « pataude ». Mais soyons honnêtes : dans sa version 2012, la DL 650 n'avait toujours pas grand-chose de sexy à proposer... Ceci alors que sa cote d'amour auprès des utilisateurs du modèle ne faiblissait pas, ceux-ci sachant précisément à qui ils avaient affaire. En 2017, nouvelle marche en avant avec cette troisième livrée, toujours aussi chiche sur le curseur des émotions visuelles mais largement à la hauteur de ses revendications dynamiques. Depuis 2004 donc, son V-twin emprunté au roadster SV 650 a su élever son niveau de puissance, passant de 67 à 71 chevaux. Un moteur développé avec des carburateurs (SV 650 uniquement, la V-Strom ayant toujours bénéficié de l'alimentation par injection) et qui aura su s'affranchir des diverses exigences environnementales. Misant toujours plus sur l'efficacité, cette dernière génération s'est même attaché les services d'un antipatinage électronique.

Suzuki V-Strom 650 / 8 399 €
+ 180 km/h • 71 ch* – 6,2 mkg*
213 kg tous pleins faits*
*données constructeur

Kawasaki Versys 650

Ninja Spirit

On se souvient tous de son débarquement sur notre planète motarde. C'était en 2007, un an après l'accouchement par Kawasaki de l'inénarrable ER-6. Reprenant la base technique de cette dernière, la Versys 650 première du nom interpellait par son esthétique pour le moins... surprenante ! Nous avions alors le choix entre la détester ou l'admirer pour son audace. Avec le recul, cette bouille de 2007 ne manquait pourtant pas de cohérence dans le design, signant un look certes spécial mais aux lignes équilibrées. Dans sa définition, la Versys et son twin parallèle de 649 cm³ venaient clairement prendre une position d'attaque frontale vis-à-vis de la Suzuki DL 650 V-Strom. La petite Kawasaki s'élançait alors sur un segment bien défini et douée d'un bagage technique apte à faire un malheur. Un peu à la manière de sa concurrente toute désignée, l'esthétique n'était pas pour elle un critère d'achat déterminant puisqu'elle proposait par ailleurs un excellent équilibre et un dynamisme mécanique des plus jouissifs. Aujourd'hui, la Versys 650 s'est engagée vers un style très tranché, marchant sur les traces de sa grande sœur, la Versys 1000 aux lignes tendues et anguleuses. La 650 réalise quant à elle le compromis parfait entre l'idée que l'on se fait d'une moyenne cylindrée accessible et celle d'un potentiel routier décuplé. La coquine y ajoute des aptitudes sportives absolument délicieuses ! Finalement très proche de la philosophie d'une V-Strom 650, la Kawasaki mêle confort, onctuosité et facilité. Elle se distingue toutefois de sa concurrente japonaise en proposant d'étendre ses bonnes dispositions à un comportement plus joueur. Loin d'être aussi menue que la Yamaha Tracer 700, la Versys 650 révèle toutefois des cotes inférieures à celles de la Suzuki, notamment en ce qui concerne le triangle selle/guidon/repose-pieds. *Idem* concernant sa géométrie avec des valeurs d'empattement, d'angle de colonne et de chasse au sol inférieures, auxquelles viennent s'ajouter des éléments de suspensions multi-réglables et une fourche de type upside down. Un ensemble qui profite donc à la vivacité.

Kawasaki Versys 650 / 8 049 €
+ 180 km/h • 69 ch* – 6,5 mkg*
215 kg tous pleins faits*
*données constructeur

Seul élément inversé du comparatif, cette fourche Showa aux tubes plongeants de 41 mm dispose d'un réglage de précharge (tube gauche) mais également de détente hydraulique (tube droit).

Le duo d'étriers flottants Nissin à seulement deux pistons a lui aussi été hérité du Ninja : ça freine fort et précisément.

Avec ces molettes de verrouillage placées à « l'extérieur », c'est sûr, pour régler la hauteur de bulle, il faut s'arrêter ! La protection est vraiment bonne.

Ajustement de précharge déporté et montage de l'amortisseur façon « Cantilever » pour une progressivité très correcte.

Ergonomie et confort

BMW
Kawasaki
Suzuki
Yamaha

On le répète, la V-Strom 650 semble volumineuse eu égard à cette classe de cylindrée. La selle nous repousse assez loin du guidon comme des repose-pieds et le guidon propose un bon grand bras de levier. Cela dit, les commandes aux mains et aux pieds adoptent des dimensions raisonnables, bien qu'un levier d'embrayage à écartement réglable eût été apprécié ici. Quand vient le moment de juger du niveau de confort de la V-Strom, de l'avis général, elle excelle. Densité de selle sur long parcours, protection au vent, douceur des suspensions, onctuosité mécanique, progressivité d'embrayage, la V-Strom est un loukoum à roulettes ! La Versys n'en propose pas moins, ajoutant à ces mêmes caractéristiques un levier gauche, ainsi qu'une bulle réglable par molettes. Placé plus au centre de la moto, proche du guidon, le pilote profite d'une bonne préhension et d'une belle agilité. Mais ce qu'elle a gagné d'un côté, elle le laisse légèrement filer au rayon progressivité de

Douée d'une réelle polyvalence, la Versys se tient également prête à réveiller le Ninja qui sommeille en elle sitôt les virolos arrivés.

suspension arrière ainsi qu'en douceur de sélection, deux points sur lesquels la V-Strom s'est montrée imbattable. C'est d'ailleurs côté suspensions que la Tracer laisse échapper ses bonnes dispositions : ça pompe, ça talonne, ça s'affaisse en duo, etc. Et puis question progressivité d'embrayage, ça n'est pas ça non plus. Sa selle ? Limite, dirons-nous... Avec son guidon très étroit et sa bulle correcte mais sans plus, la Tracer n'est clairement pas une voyageuse au long cours. Ici encore, la F 750 GS propose une alternative intéressante, elle qui accueille royalement les fesses de ses occupants alors qu'elle se révèle chiche en protection.

Rigueur et précision

BMW
Kawasaki
Suzuki
Yamaha

À ce stade, le tableau est le suivant : une Versys et une V-Strom à l'aise dans toutes les conditions. La première affirme son potentiel sportif avec une véritable envie d'imposer son rythme aux trois autres. Ce petit avantage dont elle bénéficie lui est conféré, entre autres bonnes dispositions, par sa roue avant de 17 pouces et sa fourche Showa proposant d'ajuster la précharge sur le tube gauche et le rebond (la détente, c'est pareil) hydraulique sur le droit. Une spécificité qui est aussi une exclusivité dans ce comparatif. Un bon point pour elle. Derrière et sur bons revêtements, le combiné dénué de mécanisme de progressivité fait lui aussi preuve d'une belle tenue. Et puis le pilote peut profiter de sa position centrale pour faire parfaitement corps avec l'engin qui, en retour, lui communique de bonnes sensations. La V-Strom, moins incitative de par sa définition, profite toutefois d'un sacré bel équilibre. Elle qui paraît presque pataude au premier abord se montre en

La F 750 GS se laisse emmener en toute décontraction. Mais elle n'aime pas franchement être bousculée, alors autant enrouler pour en profiter.

réalité parfaitement équilibrée, prête à répondre aux moindres sollicitations, que ce soit depuis le guidon ou les appuis repose-pieds. Toujours très stable, elle est vive et d'une remarquable précision. La F 750 GS se montre moins à l'aise en cas de pilotage un peu soutenu. Question réactivité, elle ne pèche pas, mais sur des placements brusques, elle perd de sa superbe. Pour autant, sa garde au sol est intéressante et sa stabilité rassurante. Profitant de ses Michelin Pilot Road 4, la Tracer 700 bénéficie d'un grip rassurant. Dommage que les placements restent brouillons. Facile à emmener, jouant de légèreté, elle virevolte d'un virage à l'autre mais à peine haussons-nous le rythme qu'elle perd le fil de sa trajectoire. Elle autorise toujours une improvisation, un changement de cap urgent mais décidément, elle manque de tenue, surtout à deux.

Moteur et transmission

BMW
Kawasaki
Suzuki
Yamaha

Que de mécaniques bien élevées ! Ces quatre twins font preuve d'un ronron tout doux, tout rond, qui permet d'évoluer très bas dans les tours et d'en ressortir en toute décontraction. La mention très bien revient à la V-Strom qui, équipée d'un V-twin à 90°, ne partait pas forcément gagnante. Et pourtant... quelle démonstration de souplesse en bas et de volonté dans les tours ! Ce moteur a clairement su évoluer de la meilleure façon qu'il soit. La commande et la progressivité d'embrayage, la précision de sa boîte de vitesses, l'absence de vibrations, la sonorité depuis la boîte à air... ce V-twin est, à n'en pas douter, un sacré bon compagnon. La version parallèle du

Voilà le genre de détails qui gâche un peu le tableau : les écrous et axe de support moteur sont franchement disgracieux.

Si l'on vous dit que cette prise 12V est bel et bien servie en série sur la F 750 GS, vous nous croyez ?

Une bulle, quelle bulle ? Minuscule, non réglable, il y a là un concept qui nous échappe...

Spécifique aux « petites » GS (750 et 850), le montage d'un axe de roue déporté vers l'avant a été préféré pour mêler grosse ouverture d'angle de colonne (27°) et chasse au sol inférieure à 105 mm.

bloc Kawasaki a également de quoi rougir sous les compliments : ses prestations sont tout aussi remarquables. Et dans les tours, il revendique une petite rage bien agréable ! Intelligemment étagée, la boîte est en revanche un peu moins douce que celle de la Suzuki. Enfin, rien ne vibre à bord. Avec son moteur emprunté à la F 850 GS, la 750 profite d'une bonne dose de couple supplémentaire pour surprendre les trois autres au moment des reprises. Sans les enterrer, avouons qu'elle tient ici le leadership. Son moteur – bridé à 77 chevaux et encore bridable jusqu'aux 48 requis par les obligations de la réforme A2 – est une réussite. Contrairement à son prédécesseur, il ne vibre pas et propulse la F 750 GS avec vigueur. À signaler tout de même que parfois, il se montre bruyant au démarrage, quand la pression d'huile n'est pas encore arrivée jusqu'aux organes de distribution. Le bicylindre parallèle face à la route de la Tracer 700 brille, lui, par sa réactivité. Peu sensible à l'inertie de son équipage mobile, ce bloc bondit dans les tours, proposant une plage d'utilisation franchement large. Associé au poids plume de l'engin, il régale celles et ceux à qui revient le droit de jouer avec la poignée de gaz. Il faudrait cependant revoir la rampe d'accroche de l'embrayage. C'est assez peu progressif, et c'est regrettable.

BMW F 750 GS

Classe... aisée !

Figure de la classe moyenne, la F 750 GS ? Avec sa dotation optionnelle pléthorique, elle ferait plutôt partie de la classe aisée. Jugez plutôt : des 9 950 € de départ, la voilà affichée à plus de 14 500 € une fois dopée à grand renfort de pack équipement (Pack Confort à 780 € : béquille centrale, Keyless, poignées chauffantes, capteurs pression pneus ; Pack Dynamic à 740 € : ABS Pro, DTC, Modes pilotage Pro, Shifter pro ; Pack Touring à 870 € : Esa Dynamic, régulateur de vitesse, supports valises et porte-bagages ; Pack Eclairage 295 €) et autres options au détail (coloris Austin Yellow Metallic à 55 €, appel d'urgence à 315 €, silencieux titane à 705 €, préparation GPS à 205 € et écran TFT connecté à 615 €). Pour le prix de cette F 750 GS, il serait presque possible de s'offrir deux Kawasaki Versys 650 ! Avec 77 chevaux et 225 kilos tous pleins faits, ce sont d'ailleurs 8 chevaux de mieux que la Versys mais également plus de poids sur la balance. Pour rappel, la F 750 GS dispose de la même mécanique que la F 850 GS – soit un inédit vertical twin cubant 853 cm³ dont la puissance initiale est fixée à 95 chevaux. Ce qui, au regard du rapport poids/puissance, place la F 750 GS sur un quasi-pied d'égalité vis-à-vis des trois autres. Pourtant, la Tracer 700 profite de sa cylindrée de 689 cm³ exactement pour se rapprocher un peu plus des valeurs servies par le twin bavarois, lui opposant 75 chevaux et 6,9 mkg de couple contre 8,4 mkg. Une valeur de couple sur laquelle la F 750 GS construit son opposition dans le segment, elle qui répond également à l'homologation A2. Dans sa présentation statique, la bavaroise propose un gabarit entre une Tracer 700 et les deux autres japonaises de 650 cm³. Elle laisse donc suggérer une prise en main facile, tout en faisant montre d'une certaine stature. On remarque que sa petite bulle n'est pas réglable, prenant d'ailleurs plutôt des airs de simple saute-vent. Toujours depuis la vue avant, comme ça, hâtivement, on estime sa fourche toute rikiki (tubes de 41 mm, *idem* que les Tracer 700 et Versys 650), alors que l'axe de roue déporté surprend tout autant.

BMW F 750 GS / 9 950 €
+ 180 km/h • 77 ch* – 8,5 mkg*
225 kg tous pleins faits*
*données constructeur

Yamaha Tracer 700

Mini-mid-size

Ce qui caractérise la Tracer 700 dans ce comparatif, c'est sa légèreté, sa compacité, sa simplicité. Elle sort du lot au premier coup d'œil, grâce à des lignes acérées et un habillage relativement minimaliste. Il y a du tempérament sportif dans cette silhouette, bien plus que des notes de grand-tourisme. Du fait de son gabarit très contenu, cette Yamaha se destine davantage aux petits gabarits que ses concurrentes du jour. Tout l'opposé de la généreuse, voire gironde V-Strom, ça, c'est net ! Affichant 689 cm³, 75 chevaux, moins de 200 kilos tous pleins faits, une géométrie de boule de nerfs, l'engin pétille déjà depuis sa béquille. À l'instar de la Kawasaki Versys 650, la Tracer 700 retient une roue avant de 17 pouces, ceci quand V-Strom et F 750 GS misent sur du 19 pouces. Elle affirme ainsi son engagement routier auquel elle ajoute un boudin arrière de 180 mm ! Un choix qu'aucune des trois autres n'a jugé bon de retenir, un choix évidemment plutôt lié aux exigences marketings que dynamiques. Un choix que la Tracer 700 partage avec sa petite sœur MT-07, comme une large majorité des éléments techniques qui la caractérisent du reste. C'est ainsi que l'on retrouve ce bouillonnant vertical twin, ces roues, ces freins, fourche, bras oscillant, etc. La MT-07 roadster étant une petite machine un brin délurée, la Tracer 700 trempe les roues dans une substance non moins acidulée. Globalement, on retrouve les mêmes atouts et faiblesses de part et d'autre du miroir, avec un niveau de vivacité et de réactivité décuplé mais également un manque de rigueur générale.
Et puis la Tracer 700 se vit surtout en solo, l'accueil passager demeurant plutôt succinct, ou du moins à réserver aux petites distances et, encore une fois, aux gabarits les moins imposants.

Cet ensemble arrière est looké mais la compacité globale ne lui permet pas d'atteindre le niveau de confort des trois autres.

Sans être d'une efficacité redoutable en matière de protection, ces protège-mains ont le mérite d'être présents, et avec style de surcroît.

Cette bulle manifeste une belle amplitude de réglage mais la surface proposée demeure encore trop modeste pour supporter la comparaison avec les V-Strom et Versys.

Seule représentante du genre 4 pistons, la machine freine plutôt efficacement quoique dans un feeling plutôt vague.

Yamaha Tracer 700 / 8 399 €
+ 180 km/h • 74,8 ch*
6,9 mkg* • 196 kg pleins faits*
*données constructeur

Un grand gaillard aux commandes et la Tracer 700 paraît encore plus rikiki ! L'accumulation de charge nuit à la précision de l'engin, qui révèle très vite les limites de ses suspensions.

Freinage

BMW
Kawasaki
Suzuki
Yamaha

Avec ses étriers à quatre pistons, on pourrait légitimement miser sur la Tracer 700 pour signer le meilleur freinage du lot. Il n'en est rien. Dans l'ensemble, le duo fonctionne bien mais quand on devient un petit peu exigeant sur un freinage appuyé, on y perd son latin, le ressenti s'évaporant à mesure que l'on tire sur le levier. La F 750 GS est à peu près du même acabit, avec un mordant correct mais une montée en puissance timide et une course au levier qui ne transpire pas la précision. Ça reste sécuritaire mais quand on en veut plus – que ce soit à l'attaque ou sur une improvisation –, c'est trop timide. S'il fallait coûte que coûte en élire une ici, ce serait la Versys la gagnante. Encore une histoire de gènes sportifs du Ninja sans doute... Sans approcher le rendement d'un freinage d'hypersportive, cette dernière n'en demeure pas moins surprenante du haut de ses frêles étriers Nissin flottants à seulement deux pistons : mordant très délectable, puissance convaincante, tenue au levier sérieuse et avec un bon retour d'information, bravo. Et puis une fois encore, la discrète V-Strom vient rappeler à son pilote à quel point elle est disposée à lui renvoyer tout un tas de bonnes sensations ! Le mordant est en léger retrait par rapport à la Versys mais au-delà, c'est tout aussi convaincant qu'à bord de la Kawa. ■

Pratiques
et confortables ?

Des trails, oui, mais à vocation routière. Faciles d'accès, nos quatre concurrentes du jour en offrent-elles autant en confort qu'en prestations ? Une question à laquelle la Yamaha répond sans ambages : c'est en solo qu'elle se pratique, un point c'est tout.

Suzuki V-Strom 650

À DEUX : La Versys fait très bien sur ce point, la V-Strom relève encore le niveau. La selle est accueillante et s'accorde parfaitement à l'ergonomie des poignées. Derrière, on encaisse sans forcer les accélérations et décélérations. À la limite, on peut critiquer le décentrage un brin excessif des supports de repose-pied mais cela ne remet pas en question sa suprématie.

TABLEAU DE BORD : Son potentiel surprise s'étend jusque sur sa planche de bord. Lisible, fourni, fiable, le bloc d'affichage de la V-Strom est à l'image de la moto : simple, pratique et efficace. Comme quoi, finalement, on se passe très bien de la couleur, économisant au passage sur le prix de vente pour un bilan des plus flatteurs.

Kawasaki Versys 650

À DEUX : Déjà, il faut se hisser à bord ! Ici, c'est haut perché mais la vue y est appréciable. Tout comme le confort de selle. Le dessin de celle-ci n'est pas le meilleur pour encaisser les accélérations mais l'ensemble profite de poignées de maintien pratiques et bien placées. Les jambes sont à l'aise, épargnées par la position basse du silencieux d'échappement.

TABLEAU DE BORD : Simpliste, cet afficheur a au moins le mérite d'être correctement lisible et suffisamment riche en informations. On apprécie le compte-tours analogique et le fait que, enfin, depuis 2017, une fonction d'affichage du rapport engagé intègre la fenêtre numérique. Une commande déportée au guidon eut été appréciable.

l'équipement

	Suzuki	Kawasaki	BMW	Yamaha
Jauge à essence	✔	✔	✔	✔
Voyant de réserve	✔	✔	✔	✔
Compte-tours numérique	✘	✘	•	✔
Compteur numérique	✔	✔	✔	✔
Horloge	✔	✔	✔	✔
Trip journalier	✔	✔	✔	✔
Modes moteur	✘	✘	✔	✘
Température moteur	✔	✔	✔	✔
Ride by Wire	✘	✘	✔	✘
Warning	✔	✔	✔	✔
Ordinateur de bord	✔	✔	✔	✔
Indicateur de rapport engagé	✔	✔	✔	✔
Hauteur de selle réglable	✘	✘	✔	-
Bulle réglable	✔	✔	✘	✔
Réglage du levier d'embrayage	✘	✔	✔	✘
Réglage du levier de frein	✔	✔	✔	✔
Béquille centrale	✘	✘	•	✘
Emplacement antivol sous la selle passager	✔	✘	✘	✘
Crochets d'arrimage	✔	✔	✔	✘
Clé antivol	✔	✔	✔	✔

✔ Dispo - ✘ Pas dispo - • Option

BMW F 750 GS

À DEUX : L'emplacement dédié paraît très bas et de ce fait, se montre très accessible. La distance selle/repose-pieds est appréciable mais la présence du gros silencieux impose un gros déport des supports. Sur notre modèle, le support top-case en option venait prendre la place du porte-paquet d'origine qui, lui, dispose de poignées de maintien bien plus ergonomiques. Dommage...

TABLEAU DE BORD : C'est très beau, très qualitatif, connecté même et incroyablement fourni, sauf que c'est en option et que ça coûte 615 € ! De quoi mettre la F 750 GS en sacré décalage avec les trois japonaises ici présentes. D'origine, on retrouve des fonctions analogiques et numériques, mais sans couleur.

Yamaha Tracer 700

À DEUX : Compacte, elle permet de s'installer en toute simplicité derrière. Mais on s'y sent très vite à l'étroit. La selle courte nous colle au pilote, ce qui impose d'écarter les cuisses, avec la prise au vent qui en découle. Les poignées se retrouvent sous les fesses ou les cuisses, et ne sont pas pratiques. Il faudra limiter les duos, d'autant que le poids du passager nuit à l'équilibre de la moto.

TABLEAU DE BORD : En optant pour le petit pavé 100 % numérique de la MT-07, la Tracer 700 mise sur une bonne touche de modernisme. C'est vrai qu'il est sympa ce petit bloc, parfaitement bien intégré et plutôt bien agencé autant que complet. La lisibilité du régime n'est cependant pas exceptionnelle.

BILAN

Notations Moto Revue /20
**dans les versions comparées ici*

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrément général	Confort	Duo	Équipement*	Qualité/finition	Budget*	Note finale	
Suzuki	15	16	15	16	15	17	16	14	15	15	15,4	1re
Kawasaki	15	16	15	16	15	16	15	14	15	16	15,3	2e
BMW	16	15	14	16	15	16	15	14	15	10	14,6	3e
Yamaha	16	14	14	16	14	13	12	14	15	15	14,3	4e

**hors option*

Entretien

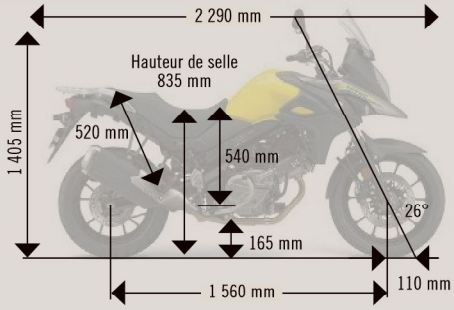
Entre les pièces ou accessoires d'usure et les pièces plus rarement changées sur votre machine (on vous le souhaite), voici de quoi vous faire une meilleure idée du coût de l'entretien (ou de la casse) des motos présentées ici.

	Filtre à huile	Filtre à air	Bougie	Huile	
Suzuki	13,22 €	34,94 €	2 x 10,59 €	2,6 L	69,34 € *(hors huile)*
Kawasaki	10,92 €	25,63 €	2 x 23,06 €	2,3 L	82,67 € *(hors huile)*
BMW	20,75 €	29,08 €	2 x 15,18 €	3 L	80,19 € *(hors huile)*
Yamaha	15,30 €	30 €	2 x 29,60 €	2,6 L	104,50 € *(hors huile)*

	Plaq. AV (2 jeux)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
Suzuki	110,54 €*	65,75 €	307,96 €	193,20 €**	39,12 €	20,03 €	50,29 €	901,10 €	751,34 €
Kawasaki	63,84 €	45,21 €	253,25 €	124,66 €**	54,34 €	20,08 €	61,71 €	937,77 €	1 087,49 €
BMW	148,16 €	53,90 €	301,03 €	389,42 €	93,10 €	98,16 €	76,32 €	756,76 €	789,24 €
Yamaha	86 €	54 €	211€	212,70 €**	73 €	54 €	49,50 €	838 €	301 €

**58 € paire gauche, 52,54 € paire droite **disque et ressorts*

SUZUKI V-STROM 650



• Puissance et couple
71 ch à 8 800 tr/min - 6,2 mkg à 6 400 tr/min
Consommation (au rythme de l'essai)
5,30 litres/100 km

• Diamètre de braquage **5,12 m**

• Poids **NC kg** à sec
213 kg pleins faits

MOTEUR

Type : bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée :** 649 cm³. **Alésage x course :** 81 x 62,6 mm. **Taux de compression :** 11,2 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

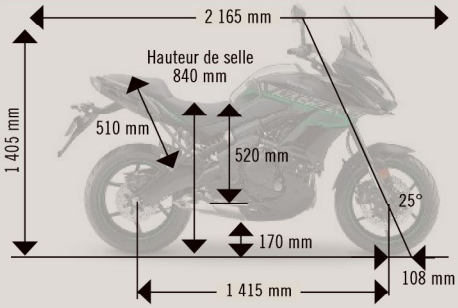
PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en alliage d'aluminium
Suspension AV : fourche télescopique ø 43 mm, déb. 150 mm, réglable en précharge
Suspension AR : mono-amortisseur, déb. 159 mm, réglable en précharge
Frein AV : 2 disques ø 310 mm, étriers flottants 2 pistons, ABS
Frein AR : 1 disque ø 260 mm, étrier 1 piston, ABS
Pneus AV-AR : 110/80 x 19 – 150/70 x 17
Réservoir (réserve) : 20 litres (env. 3 litres)
Garantie : 2 ans pièces et MO
Coloris : noir, blanc, rouge

Verdict

Il serait intéressant de connaître quelle marge Kawasaki et Suzuki opèrent sur leur Versys 650 et V-Strom 650. Sans doute est-elle douillette, considérant qu'elles partagent beaucoup de leurs éléments avec d'autres modèles de leur marque tout en demeurant fidèles à une conception déjà ancienne. Quoi qu'il en soit, il est habile de les proposer sur notre marché à moins de 8 500 €, elles qui signent des prestations dynamiques franchement remarquables. La Tracer aurait sans doute pu prétendre aux mêmes éloges, c'était sans compter sur les économies drastiques réalisées quant au choix de ses suspensions... Cela dit, même correctement suspendue, elle n'aurait toujours pas été en mesure d'égaler le niveau de confort avancé par les trois autres. Un gros atout que la F 750 GS n'a d'ailleurs pas manqué de saisir. Reste qu'au-delà de ça et à part un tonus moteur un brin supérieur, cette dernière fait payer cher l'image premium qu'elle porte en elle. Encore plus sitôt que l'on se laisse tenter par la multitude des options proposées. Objectivement, en matière de rapport prix/prestations, Versys et V-Strom lui mettent un sacré vent.

KAWASAKI VERSYS 650



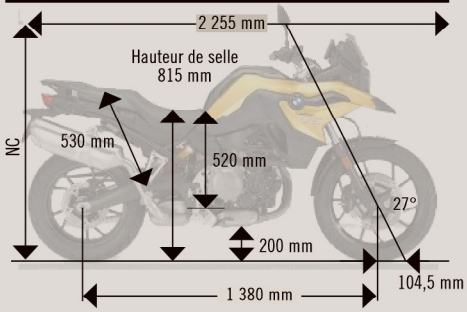
- Puissance et couple
  69 ch à 8 500 tr/min - 6,5 mkg à 7 900 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
  5,10 litres/100 km

- Diamètre de braquage
  5,15 m
- Poids **NC** à sec
  215 kg pleins faits

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée :** 649 cm³.
Alésage x course : 83 x 60 mm. **Taux de compression :** 10,8 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire en acier type Diamant
Suspension AV : fourche inversée ø 41 mm, déb. 150 mm, réglable en précharge et détente
Suspension AR : mono-amortisseur, déb. 145 mm, réglable en précharge
Frein AV : 2 disques ø 300 mm, étriers flottants 2 pistons, ABS
Frein AR : 1 disque ø 250 mm, étrier 2 pistons, ABS
Pneus AV-AR : 120/70 x 17 – 160/60 x 17
Réservoir (réserve) : 21 litres (env. 3 litres)
Garantie : 2 ans pièces et MO
Coloris : noir, vert

BMW F 750 GS



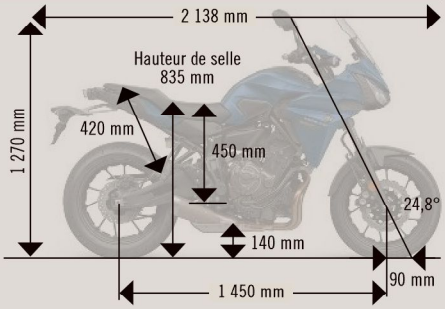
- Puissance et couple
  77 ch à 7 500 tr/min - 8,5 mkg à 6 000 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
  4,85 litres/100 km

- Diamètre de braquage
  3,8 m
- Poids **NC** à sec
  224 kg pleins faits (réservoir à 90 %)

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée :** 853 cm³.
Alésage x course : 84 x 77 mm. **Taux de compression :** 12,7 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire et structure coque en acier
Suspension AV : fourche télescopique ø 41 mm, déb. 15 mm, non réglable
Suspension AR : mono-amortisseur, déb. 177 mm, multiréglable ou ESA
Frein AV : 2 disques ø 305 mm, étriers flottants 2 pistons, ABS
Frein AR : 1 disque ø 265 mm, étrier 1 piston, ABS
Pneus AV-AR : 110/80 x 19 – 150/70 x 17
Réservoir (réserve) : 15 litres (env. 3 litres)
Garantie : 2 ans pièces et MO
Coloris : blanc, jaune

YAMAHA TRACER 700



- Puissance et couple
  74,8 ch à 9 000 tr/min - 6,93 mkg à 6 500 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
  5,00 litres/100 km

- Diamètre de braquage
  5,19 m
- Poids **NC** à sec
  196 kg pleins faits

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée :** 689 cm³.
Alésage x course : 80 x 68,6 mm. **Taux de compression :** 11,5 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire en acier type Diamant
Suspension AV : fourche télescopique ø 41 mm, déb. 130 mm
Suspension AR : mono-amortisseur, déb. 142 mm
Frein AV : 2 disques ø 282 mm, étriers 4 pistons, ABS
Frein AR : 1 disque ø 245 mm, étrier 1 piston, ABS
Pneus AV-AR : 120/70 x 17 – 180/55 x 17
Réservoir (réserve) : 17 litres (env. 3 litres)
Garantie : 2 ans pièces et MO
Coloris : noir, gris, bleu