

Premiers essais de notre XTZ 1200 First Edition

Super Ténéré

A défaut d'admirer le Ténéré à travers la visière de mon casque, je suis assis dessus et cela est super !

Acte I

Deux balades express pendant la coupure du déjeuner et les premiers tours de roue de notre Super Ténéré s'affichent au compteur.

Après ces 240 kms, les premiers commentaires à chaud sont d'une grande évidence :

- Position de conduite décontractante
- Pas de vibration
- Protection (bulle origine position haute) satisfaisante du buste, excellente au niveau de jambes), pour info je mesure 1.82m.
- Freinage rassurant (frein avant couplé (système UBS) avec l'arrière et ABS au cas où !)
- Excellente motricité (essai réalisé avec l'anti patinage en position 1)
- Réglage de l'amortissement d'origine ferme plus particulièrement ressenti sur l'arrière (les muscles fessiers et le bas du dos gardent quelques souvenirs à ce propos).

Cela étant Yamaha a pourvu cette moto de réglages sur la fourche (précontrainte du ressort, détente et compression hydraulique) et sur l'amortisseur arrière (précontrainte du ressort et détente hydraulique).

Je décide d'assouplir la précontrainte et la détente de 3 crans dans chaque cas. A suivre.

Acte II

Poursuite de notre test avec un aller-retour Epinay – LILLE.

Départ samedi 18h20, trafic fluide sur l'A86 et l'A1, température idéale 27°C.

Les premiers constats se confirment et point important, l'amortissement arrière a gagné en confort sans dégrader l'impériale tenue de route.

Tout devient facile sur cette moto et les kms défilent.

Le rythme que j'imprime s'accélère.

Le tableau de bord informe, entre autre, sur la consommation instantanée.

J'ai noté à 90-100 km/h 4,8l, à 130 5,6l, à 140 5,9l.

20h10, le beffroi de Lille est à mes pieds. Tout va pour le mieux, aucune fatigue particulière après ces 220 kms réalisés sans pose.

Le lendemain promenade dominicale après les orages du matin. Un petit tour par les monts des Flandres. Le ciel est dégagé, mais il souffle un vent de Nord Ouest qui a bien rafraîchi l'atmosphère, et qui oblige à composer avec la prise au vent de l'imposant ensemble carénage-réservoir.

La montée dignement pavée du Mont Cassel (c'est le Nord disait Gala bru) me confirme la pertinence des réglages de l'amortisseur arrière, et ce n'est pas ma compagne qui me contredira.

La fourche réagit plus sèchement, il faudra modifier son réglage afin d'obtenir un peu plus de confort et d'équilibre avec l'arrière.

On quitte Cassel, et le dernier carré de la jauge clignote. Le compteur égrène automatiquement les Kms effectués depuis le passage en réserve. Fonction rassurante.

Passage à la pompe après 30km sur la dite fonction réserve : 18.57l

La réserve n'usurpe pas son nom car la capacité du réservoir étant de 23l, il restait donc 4.43l.

Un petit détour par le Mont des Cats et le Mont Noir, puis retour vers Lille. Pour le coup on en viendrait à avoir froid.

Acte III

Retour vers la capitale. Départ 6h00 pétante. Le temps est humide au sol, toutefois les pluies nocturnes s'évacuent.

Il se confirme que la protection est réellement efficace.

Pour être optimale nous testerons la bulle haute et les déflecteurs de tête de fourche lors du prochain voyage.

A la hauteur d'Amiens, la couche nuageuse se morcelle et le soleil vient apporter un peu de chaleur grâce à ses premiers rayons néanmoins timides.

Senlis, le péage et la réserve clignote. Un stop à la pompe s'impose.

Avec 18.13l le plein est concrétisé. Confirmation, il restait 4.87l.

La réserve est de pratiquement 5l quand le Switch en fonction réserve s'opère ; cela traduit une autonomie d'au moins 80 kms en adoptant une vitesse de 90 km/h. Au-delà il faut pousser.

Les bouchons sont bien là. Après Roissy CDG et jusqu'à l'embranchement de la A15 les 4 roues et plus sont ventousées les unes aux autres.

La moto malgré son gabarit est très très facile dans cette confusion quotidienne.

La hauteur de selle est un atout, le champ de vision est au dessus des toits de voitures. Aucun effet de masse ne vient gêner la déconcertante facilité de passage entre les files où je reste zen en adoptant une conduite souple.

Le freinage est un allié précieux dans cette configuration, la conjugaison avant arrière est judicieuse et si jamais il y a l'ABS.

Bien qu'elle soit taillée pour les grands espaces, on se prendrait à utiliser cette moto au quotidien tellement elle est bluffante de facilité.

Le cardan a une prestation vertueuse, il se fait totalement oublié.

La fonction antipatinage TCS en permanence en position 1 (activation totale) pendant tout ce périple fera l'objet d'une attention particulière par la suite lorsque les conditions climatiques seront moins favorables.

Quoi qu'il en soit le capital confiance est remarquable.

Il est 8h00, je suis à Epinay et une nouvelle fois je suis des plus frais et dispo pour attaquer cette nouvelle semaine.

Un élément important du budget de fonctionnement de tout véhicule est bien sûr la consommation.

Celle-ci se résume à 34.40l pour 581kms, soit 5.92l/100km.

L'ordinateur de bord donne un chiffre rond de 6.0l.

Considérant les vitesses pratiquées pendant cet essai, il est acceptable d'avancer une consommation moyenne de 5.5l en circulant dans le cadre des limitations de vitesse et sur un parcours mixte route - autoroute.

Nous poursuivrons nos investigations avec le test des accessoires et équipements proposés par Yamaha ou tout autre fournisseur.

Nous approfondirons également le comportement en charge (valises+ passager) et la tenue de route.

Nous seront heureux de recueillir les avis des nouveaux utilisateurs de cette prometteuse et attachante moto.

Notre mail Epinay@leboose2roues.com

A bientôt pour la suite

Jean-Louis

Lebossé 2 Roues Epinay

