

LES ANNÉES
90

FLASH BACK
PARTIE 3

L'ÂGE D'OR DES SPORTIVES
CBR 900 FIREBLADE, GSX-R SRAD, 916, R1, DOOHAN...

MEMOIRS



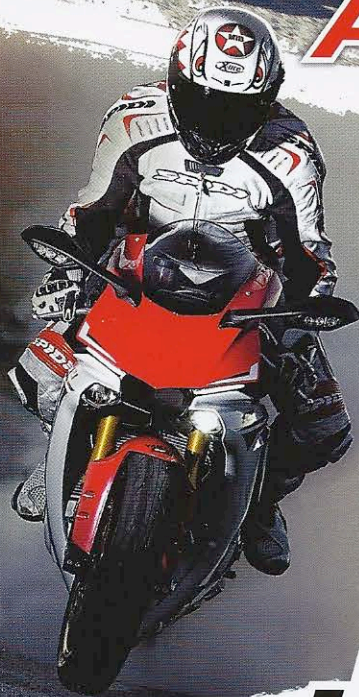
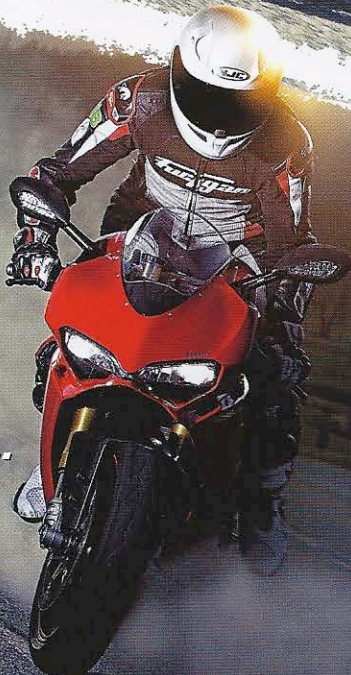
M 06640 - 188 - F : 5,20 € - RD

NOUVEAUTÉ
GSX-S
1000
SUZUKI
CONTRE-ATTAQUE

COMPARO
ROUTE

YAMAHA
R1
DUCATI
299 S

**DEUX STYLES...
UN RESULTAT**



"ON A FUMÉ
45 000€!"

MAI 2015
#188
ANDORRE: 5,40€ - BELGIQUE: 8,90€ - CANADA: 10,90 CAD - DUBAÏ: 7,80€ - DOMA: 7,80€ - LUXEMBOURG: 10,90€ - MAROC: 6,50€ - PORTUGAL: 6,60€ - POLYNÉSIE FRANÇAISE: 11,00€ - SUISSE: 10,90€ - TAIWAN: 11,00€ - TURQUIE: 11,00€ - VENEZUELE: 11,00€

ESSAIS APRILIA
2015

TOUJOURS +



201 CH

RSV4 RF



175 CH



TUONO V4 1100 RR

MONSTER 1200 S / ZERO SR

BALLE AU CENTRE !



ELLES ONT AUTANT DE COUPLE. ELLES COÛTENT LE MÊME PRIX. L'UNE EST ÉLECTRIQUE. L'AUTRE THERMIQUE. LA PREMIÈRE PRÉFIGURE CE QUE SERA L'AVENIR. LA SECONDE DÉFEND UN PASSÉ CONDAMNÉ À DISPARAÎTRE. C'EST LE MOMENT DE VÉRITÉ, EN 8 QUESTIONS.

TEXTE : FRANÇOIS « LE RUN ÉCOLOGIQUE » PONCET
PHOTOS : FABRICE « LA CATASTROPHE ÉCOLOGIQUE » LHÉRITIER



« EST-CE QUE ÇA ENVOIE ? »

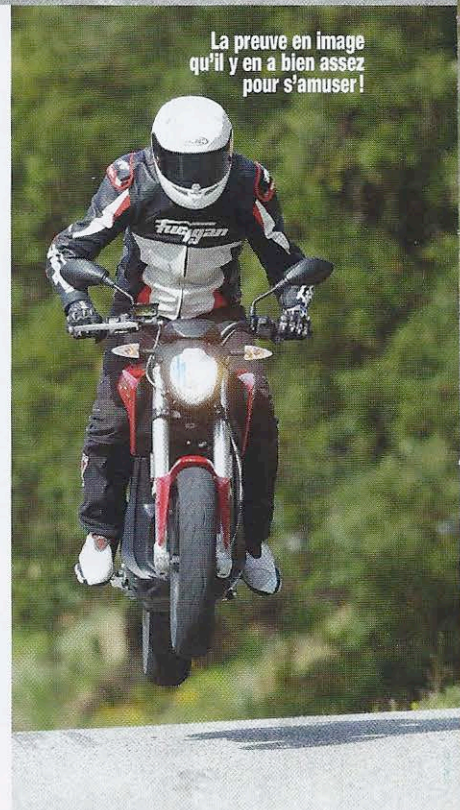
ÉLECTRIQUE  **1 > 0**  **THERMIQUE**

En un mot : oui ! L'intérêt de la propulsion électrique réside dans la disponibilité immédiate de l'intégralité du couple. Quelle que soit la vitesse. Du coup, la Zero SR explose sa concurrente sur quasiment tous les tests de reprise. Dans son genre, la Monster 1200 S n'est pourtant pas radine en mkg. Il s'agit même d'une des motos les mieux dotées en la matière. À 50 km/h, il n'y a que sur le deuxième rapport que la Ducati tiendra tête à notre moto électrique. Les sorties de courbes canon sont l'apanage de la Zero SR. Pas de prise de tête, il suffit de viser la sortie de la visserie la poignée droite. La

puissance déboule et arrache la Zero du virage. La Ducati reste sur place. Sa puissance et son couple n'y pourront rien. Le constat semble bien sombre pour le twin de Bologne. Mais ne jetez pas votre moteur thermique tout de suite. Car tout n'est pas rose dans le merveilleux monde des motos branchées. En premier lieu, ça chauffe. Tout se passe à l'intérieur, donc vous ne vous rendez compte de rien, mais après quelques kilomètres en mode vénére sur nos petites routes, la moto s'est mise automatiquement en sécurité (c'est-à-dire avec très peu de puissance) le temps de refroidir ses batteries. En second

lieu, la Zero plafonne à 170 quand une Monster 1200 S dépasse tranquillement les 250 km/h. Elle ne tiendra donc pas encore la comparaison entre deux péages. En mode Eco, les performances sont évidemment beaucoup moins élevées afin de préserver la batterie. En revanche, sachez que la Zero SR est accessible directement au permis A2. Oui oui ! Du coup, cela en fait la moto A2 la plus performante du marché ! Rien que ça. Bref, dans le cadre pour lequel elle a été conçue, à savoir la ville et les petites routes, notre moto du futur réalise un quasi-sans-faute.

La preuve en image qu'il y en a bien assez pour s'amuser !



Le roadster au coeur très sportif ou une moto électrique ? Vous seriez surpris du résultat, car la Monster 1200 ne prend l'avantage qu'à partir de 90 km/h !



BALLE AU CENTRE !

MONSTER 1200 S / ZERO SR



« ÇA TIENT LA ROUTE ? »

ÉLECTRIQUE



1 > 1



THERMIQUE

En un mot: oui !
Développée comme un roadster classique, la Zero SR est le modèle le plus sportif de la marque. Au programme, des suspensions Showa entièrement réglables, une paire de Pirelli Diablo Rosso II, une géométrie privilégiant la maniabilité et zou ! D'autant que, intérêt de l'électrique, l'absence de

pièces mécaniques internes en mouvement limite l'inertie et rend la machine étonnamment neutre à la mise sur l'angle. Le frein moteur réduit déstabilise au départ. D'autant que les suspensions sont réglées souples d'origine. Après quelques clics et quelques kilomètres pour prendre en main la bestiole, tout va mieux et on regrettera

simplement une garde au sol très limite pour l'attaque et un freinage un poil faible au regard des qualités d'accélération de la moto.
Question efficacité, on se situe à peu près au niveau d'un roadster de moyenne cylindrée (Z 800, FZ8 et consorts). Par contre, on reste encore assez loin du niveau de prestations

dynamiques offertes par la Monster 1200 S. Sur l'italienne, l'ensemble Öhlins assure confort et tenue de route de haut vol tandis que les pincés Brembo stoppent l'équipage avec la violence d'un Rafale appointant sur le Charles de Gaulle.
Égalisation de l'antiquité, donc.



Avec un pilote bien énérvé, la Zero sera capable de suivre un paquet de roadsters sur petites routes ! Et ça, c'est nouveau.



Gros couple, commandes précises et super freins : la Monster est faite pour les galipettes !

ET C'EST FUN ? »

ELECTRIQUE



1

2



THERMIQUE

...orie, l'électrique dispose absolument tout ce qu'il faut pour être fun. Une énorme quantité de couple disponible immédiatement, une répartition des masses qui n'est plus étrangère à un moteur thermique : une propulsion permettant de passer à peu près toutes les tranches de puissance suivant une utilisation désirée. Imaginez : passez en mode piste et la patate saute tout en haut ; passez en mode stunt et le couple déboule dans les premiers millimètres d'ouverture des gaz. Sauf que les belles théories se heurtent à l'instant à quelques freins puissants au côté grand public de la chose. Sur le plan mécanique, d'abord, l'arrivée assez progressive de la puissance, pour rendre maîtrisable, annihile toute tentative de wheeling, mais d'être vraiment bon, comme avant reste collée par le guidon et il faudra trouver une bonne bosse et toute notre volonté pour parvenir à décoller. Alors que dans ce genre de chose, la patate de la Ducati est à une gestion parfaite de la puissance et une boîte douce

autorise de belles longueurs. Conceptuellement ensuite, l'ABS de la Zero n'est pas déconnectable et demande, encore une fois, beaucoup de bonne volonté pour lever la roue arrière (d'ailleurs, un jour, je vous raconterai à quel point avoir l'ABS qui se déclenche en plein stoppie est une expérience flippante). Soit tout l'inverse de la Monster, qui semble faite pour ce genre de chose. Mais il y a les runs... Ah ! les runs. Au guidon d'une moto électrique, on caresse le divin. On frise l'orgasme. Il suffit de lécher le frein avant, de se basculer et d'accélérer. L'absence d'embrayage et le couple immédiatement disponible font le reste. La gestion de la glisse est plus simple que dans vos rêves les plus fous et vous n'entendez que le bruit du pneu sur le bitume. Magique... mais comme les pneus, ça coûte cher et que sans boîte de vitesses et sans bruit, la roue tourne comme si vous étiez fond de six, ça ne suffit pas à lui donner l'avantage... Mais quand même, c'est bon !



La Zero a été conçue pour réduire les émissions polluantes. Mais si on lui demande poliment, elle saura faire un peu de fumée.

BALLE AU CENTRE !

MONSTER 1200 S / ZERO SR

Un burn tout en silence. Finalement, c'est pas si mal, l'électrique !



« ÇA FAIT UN BRUIT DE RASOIR... »

ÉLECTRIQUE



2 2



THERMIQUE

Au premier abord, c'est naze. Le motard contemporain aime qu'on le remarque. C'est comme ça. Du coup, il parle fort, rote, pète et se ruine en accessoires coûteux destinés à faire toujours plus de bruit... pour finalement se faire pruner, devoir tout enlever et revendre sur le good corner (ne dites pas le contraire, on l'a tous fait). Bref, faites des économies. Avec la moto électrique, le motard apprend un nouveau mot : la discrétion. Vous voyez où je veux en venir ? Vous n'avez jamais rêvé de pouvoir vous lâcher sans attirer l'attention ? Attendez, je vous entends déjà hurler. « Une moto, ça doit chanter ». « J'ai collé un Akra à ma Z, c'est pas

pour rouler sur un sèche-cheveux avec des roues ». Et je vous rejoins. La noblesse d'une moto réside aussi dans sa sonorité. Ceci étant, j'achète une moto avant tout pour le plaisir qu'elle est supposée me procurer, pas pour ses éructations. Sans quoi il suffirait de s'acheter un CD de moto, de pousser le son à fond et de kiffer. Nous sommes donc d'accord. Considérant qu'aujourd'hui, un des freins au plaisir motocycliste réside dans l'acharnement policier, l'électrique permet, en théorie, de prendre son pied en toute discrétion. En revanche, cette absence de son provoque un problème inattendu : les automobilistes font comme

si vous n'étiez plus là. Car oui, pour eux, vous n'êtes plus là. Pour un caisseux, une moto, c'est un phare et du bruit. Et il entend en général le bruit avant de voir le phare, notamment dans les bouchons. Là, il ne vous entend plus et fait donc moins gaffe. Illustration à plusieurs reprises dans la journée, lorsqu'ils s'écartèrent à l'arrivée de la Ducati avant de se rabattre juste devant la Zero, pourtant 3 ou 4 mètres derrière. Mais comme l'idée de péter un gros burn dans le dos de la maréchaussée ne vous laisse pas indifférent, je suis prêt à vivre dans le silence et la fumée.

BRÈVES DU COMPTEUR



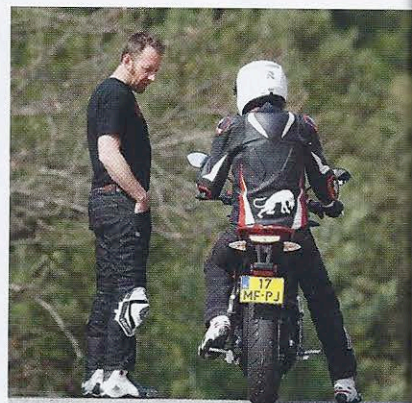
NOUVEAU CASQUE

C'était le premier essai de Ponpon depuis sa chute il y a deux mois. Et c'était aussi la première fois qu'il mettait son nouveau casque : un superbe HJC RPHA 10 + qu'il s'est déjà empressé de customiser. Du coup, il était tout content, a fait des petits bonds toute la journée, a fait des burns, des runs, des stoppies, des genoux et tout ce qui lui manquait depuis.



RÉGLAGES

Le secret de l'efficacité réside avant tout dans une mise au point mûrement réfléchie. « C'est un peu souple ? Ben mets tout à fond » - « de toute façon, les réglages c'est dans la tête » - « Appelle Steph », il paraît qu'il a le numéro de Rossi ». Bref, 3 clics de plus en bas, 2 clics en haut et pareil derrière, et tout allait déjà beaucoup mieux. Conclusion : les suspensions réagissent bien aux réglages.



DUBITATIF

Will, il est un peu ancienne école. D'où son air un peu dubitatif à chaque fois qu'il regardait la Zero en se demandant si le moteur était en route et comment un truc qui ne fait pas de bruit pouvait accélérer aussi fort.

BALLE AU CENTRE !

MONSTER 1200 S / ZERO SR

« PAR CONTRE, C'EST VACHEMENT PLUS MODERNE ! »

ÉLECTRIQUE



2

3

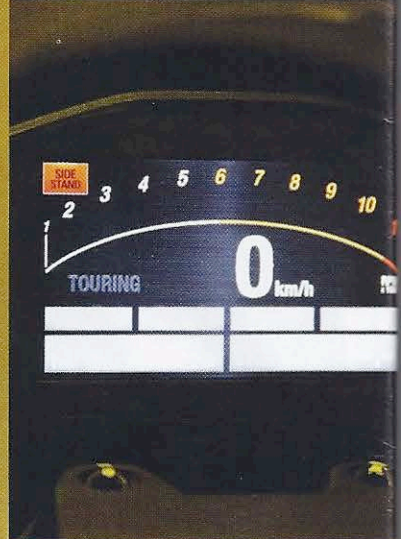


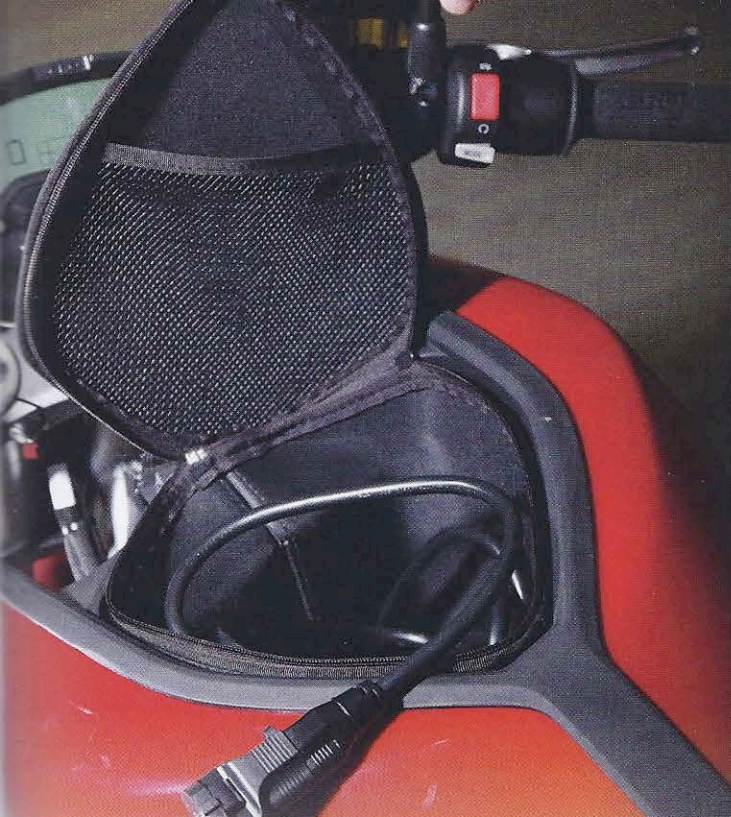
THERMIQUE

Là, on gratte la corde sensible. Car si l'électrique est le futur, cette technologie doit s'appuyer sur des solutions ultra modernes pour espérer draguer le client pionnier qui osera franchir le pas et se passer d'essence. Et vu sous cet angle, on peut penser qu'effectivement, l'électricité présente un caractère plus actuel que notre bonne vieille, sale et puante essence dans nos archaïques moteurs à explosion. Sauf qu'en réalité, les moteurs électriques et à explosion sont nés dans la même période. En effet, au début du XX^e siècle, il y avait plus de véhicules électriques en circulation aux États-Unis

que de véhicules à essence. Par conséquent, la différence doit se faire sur d'autres points de détails. Pas sur l'équipement, sommes toutes assez semblable. Ni sur le groupe propulseur, puisque le twin Ducati est le fruit d'un assemblage mécanique qui tient de l'orfèvrerie. Mais dans les détails. Comme cette connexion à votre smartphone, permettant de tout savoir sur votre machine en direct (état de charge, cycles de consommation, moyennes, etc.), mais également de programmer différents types d'affichages pour l'ordinateur de bord ou même d'avoir une revue de presse en live des

actes de la marque. Et ? Ben c'est tout. Si vous êtes prêt à vous contenter de ça, tant mieux. Car en face, notre Monster offre un ordinateur de bord extrêmement moderne qui, s'il ne communique pas avec votre iPhone, est en couleur et permet un accès à tous les modes et toutes les aides au commodo gauche. Car oui, à contrario de la moto électrique, la Ducati offre différents modes moteur ainsi qu'un traction control et un ABS ajustables et déconnectables. Et si c'est le tableau de bord qui vous branche, sachez que la pièce existe en adaptable pour la Monster – entre autres.





« ET PUIS ÇA NE POLLUE PAS... »

ÉLECTRIQUE **2** **4** **THERMIQUE**

attention aux raccourcis. C'est une erreur de croire que, parce qu'il n'y a pas de pot d'échappement, un véhicule électrique ne pollue pas. Tout ce que nous faisons à la planète d'une manière ou d'une autre. Si ça se voit moins, l'électrique génère une importante « pollution grise », c'est-à-dire indirecte, qu'on ne voit pas. Il existe peu de données pour la moto, mais nous avons un peu plus de recul en voiture et les procédés sont proches. Notons d'abord que, selon certaines études, la fabrication d'un véhicule électrique rejeterait plus de CO2 que celui d'un véhicule classique, utilisant des procédés éprouvés et moins gourmands en personnel et en énergie. De plus, les batteries utilisent du lithium, des métaux minéraux rares, dont l'extraction s'avère extrêmement polluante. De même, celle-ci est souvent effectuée dans des pays un peu moins regardants sur la préservation de l'environnement et des populations. Et on ne parle pas du recyclage du lithium, compliqué et polluant. Et puis d'où vient l'électricité, selon vous ?

Du nucléaire pardi. Plus efficace en ce qui concerne la dépollution immédiate. Mais la question des déchets nucléaires n'est toujours pas résolue. Résultat, du puits à la pompe, le coût pour la planète entre un véhicule électrique et un diesel moderne muni d'un FAP est sensiblement le même. Et dans les pays où l'électricité provient principalement du charbon ou du fioul (en Allemagne, aux États-Unis ou en Chine, au hasard), rouler électrique devient une ineptie écologique. Conclusion : si tout le monde roulait électrique, nos villes sentiraient meilleures et seraient plus silencieuses. Mais le tiers-monde, grand pourvoyeur des matières premières indispensables et sous-traitant pour la fabrication des véhicules, pourrait voir son bilan carbone exploser. Donc pour l'instant, affirmer qu'on roule électrique pour servir de grands desseins écologiques reste un poil hypocrite. Et humainement discutable. Mais les progrès sont exponentiels, donc ne tirons pas sur l'ambulance.



« ÇA COÛTE CHER ? »

ÉLECTRIQUE **3** **4** **THERMIQUE**

Si on regarde uniquement le prix de la moto à l'achat, ça n'est pas donné. Sauf qu'une fois votre moto électrique achetée, vous n'aurez quasiment plus aucun frais. Plus de révision, pas de kit chaîne, pas d'embrayage, pas de boîte de vitesses, pas d'huiles ni de graisses diverses, pas de pannes mécaniques. Bref, l'entretien est réduit à néant et la batterie sera HS bien après que vous ayez changé de moto (320 000 km avant une perte significative de performances). Mais surtout, vous ne mettrez plus jamais les pieds dans ces lieux de perte de l'homme moderne que sont les stations-service. Oui, finis les albums de Lucky Luke gratuits après 18 pleins d'essence. Terminés le dernier disque de Chimène Badi et la raclette à pare-brise pour 10 euros de plus. Maintenant, vous branchez votre moto dans votre garage (si vous avez la chance d'en avoir un, sans quoi vous devrez tirer une rallonge au milieu de votre rue... pratique). Une moto électrique coûte

environ 1 centime au km. Ce qui, en considérant que vous roulez environ 10 000 kilomètres par an et que vous faites 150 bornes par recharge, vous coûtera 100 euros à l'année. Dans le même temps, et sans compter les révisions et divers consommables (graisse de chaîne et autres lubrifiants), notre Monster 1200 S nous aura coûté plus de 1 200 euros. À titre de comparaison, la Z 800, moto la plus diffusée de la décennie en France, coûterait entre 1 700 et 2 000 euros par an, entretien, pneus et consommables inclus. Ce qui rendrait la Zero SR rentable au bout de 5 à 10 ans selon le kilométrage. De plus, imaginez que vous avez acheté votre Zero SR à crédit. Les 200 ou 300 euros remboursés tous les mois sont à peine plus élevés que le budget d'entretien total de votre Monster (sans compter le prix de la Ducati). Enfin, imaginez qu'en cas de grosse galère financière, vous n'êtes pas privé de votre liberté de déplacement par une CB bloquée. Ça aussi, ça compte.



BALLE AU CENTRE !

MONSTER 1200 S / ZERO SR

« **BON ALORS, L'ESSENCE, C'EST FINI ?** »

ÉLECTRIQUE



3 > 5



THERMIQUE

Non. Croire au tout électrique est une impasse idéologique. Si demain l'ensemble du parc automobile français passait à l'électrique, vous n'auriez probablement plus de lumière car nos capacités de production sont loin d'être infinies. De même, cette technologie se heurte encore à quelques freins de taille. Écologiques d'abord. Car ceux

qui affirment aujourd'hui que rouler électrique est meilleur pour la planète ne prennent pas tous les paramètres en ligne de compte. Sur un plan purement pratique, ensuite. Car si notre Zero se recharge sur le secteur, une charge complète prend plusieurs heures et demande une réorganisation complète de la manière de voir le transport individuel. Ce qui

fonctionne en usage quotidien trouve ses limites en usage touristique, où les distances sont supérieures. Enfin, en termes de performances, c'est de mieux en mieux. Les motos sont mieux équipées et marchent de plus en plus fort. Mais elles ont encore un énorme problème : l'autonomie. Les constructeurs annoncent 298 km par recharge en ville. Sur routes, si les

150 km sont atteints en conduite tranquille, la batterie était déjà à 50 % au bout de seulement 40 km de conduite très sportive. Soit 80 km avec une recharge. C'est maigre. Bref, au quotidien, l'électrique se pose désormais en solution viable. Mais pour la déconne et les longs trips, l'essence a encore quelques beaux jours devant elle.

« **PETIT À PETIT, L'ÉLECTRIQUE DEVIENT UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE. ENCORE UN PEU DE FUN ET CE SERA PARFAIT...** »



L'essence possède encore quelques avantages. Mais attention ! L'électrique progresse à grands pas !



ZERO

→SR

MOTEUR	
Type	Z-Force sans balai, ref. à air
Cylindrée	aimant perm. haute temp. à flux radial (je révais de l'écrire)
Distribution	triphasé, avec décélération générative
Alésage x course	12,5 kWh
Alimentation	11,0 kWh
Injecteur	67 ch à 4 000 tr/min
Puissance (full)	14,7 mkg
Puissance (France)	transmission directe
Couple (full)	ahahah
Couple (France)	courroie

PARTIE-CYCLE

Cadre	N.C.
Suspension avant	fourche inversée Showa Ø 41 mm
Écartement	159 mm
Réglages	précharge, compression, détente
Suspension arrière	mono-amortisseur Showa
Écartement	161 mm
Réglages	précharge, compression, détente
Frein avant	1 disque, Ø 320 mm
Étriers	étrier à 2 pistons
Frein arrière	1 disque, Ø 240 mm, étrier à 1 piston

DIVERS

Aides au pilotage	Pirelli Diablo Rosso II Rouge
-------------------	-------------------------------

MENSIONS

Hauteur de chasse	24"
Angle de chasse	1 410 mm
Empattement	8,6 heures
Réservoir	110/70-17 et 140/70-17
Pneus	188 kg

PRIX : 17 990 euros

DUCATI

→MONSTER 1200 S

MOTEUR	
Type	bicylindre en L, ref. liquide
Cylindrée	1198,4 cm ³
Distribution	désmodromique, 4 soupapes/cyl
Alésage x course	106 x 67,9 mm
Alimentation	injection électronique, injecteur 53 mm
Puissance (full)	135 ch [145] à 8 750 tr/min
Puissance (France)	106 ch
Couple (full)	12 mkg [12,7] à 7 250 tr/min
Couple (France)	NC
Boîte de vitesses	6 rapports
Embrayage	multidisque à bain d'huile, commande hydraulique
Transmission	chaîne (15x41)

PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire en acier, moteur porteur
Suspension avant	fourche Kayaba (Ohlins) inversée, Ø 43 mm (49)
Écartement	130 mm
Réglages	précharge, compression, détente
Suspension arrière	mono-amortisseur Sachs (Ohlins)
Écartement	152 mm
Réglages	précharge, compression et détente
Frein avant	2 disques, Ø 320 mm (330) étriers radiaux monoblocs Brembo M4-32 (M50)
Frein arrière	1 disque Ø 245 mm, étrier 2 pistons

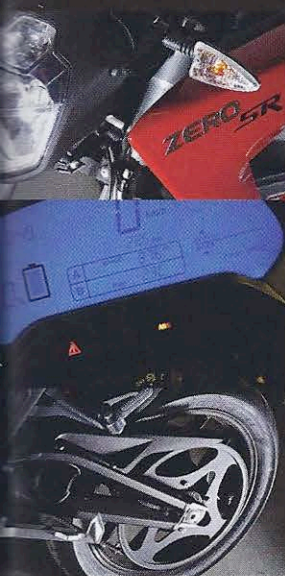
DIVERS

Aides au pilotage	ABS, DTC et cartographies réglables
Monte de l'essai	Pirelli Diablo Rosso II
Coloris	rouge / blanche

DIMENSIONS

Hauteur de selle	786-810 mm (réglable)
Angle de chasse	24,3° / 93,2 mm
Empattement	1 511 mm
Réservoir	17,5 litres
Pneus	120/70-17 et 190/55-17
Poids (avec pleins)	209 kg

PRIX : 16 250 euros



LITHIUM

POWER THUNDER
POWERSPORT BATTERIES

Optimate
lithium

ACTIVEZ LE MODE FULL POWER !



Optimate
lithium

POWER THUNDER
POWERSPORT BATTERIES

Les batteries à technologie LITHIUM nécessitent pour leur entretien, l'utilisation d'un chargeur de batteries Optimate qui répond parfaitement à leurs besoins spécifiques. Choisissez le chargeur Optimate LITHIUM !

Disposant des dernières technologies, la gamme POWER THUNDER LITHIUM se caractérise par :

- ✓ Un gain de poids (90% + légère)
- ✓ Un minimum d'entretien
- ✓ Un contrôle permanent de son niveau de charge

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF

MORACO
Motorcycle parts