



De quelle moto l'homme a-t-il besoin?

Choppers tape-à-l'œil, cruisers décontractés, supersport prêtes à bondir et enduros hautes sur pattes, l'offre des fabricants asiatiques, américains et européens n'a jamais été aussi étoffée qu'aujourd'hui. Pour définir la moto dont chaque individu a vraiment besoin, il convient d'étudier l'utilisation envisagée et le budget disponible.

Les choppers...

sont conçus pour épater la galerie devant les terrasses des cafés et se balader tranquillement sur des routes de préférence plates et pas trop sinueuses. Ils sont animés par un gros et paisible bicylindre en V à quatre temps et disposent d'une fourche allongée et inclinée, d'un pneu avant étroit et d'un pneu arrière très large. Spartiate et étagée, la selle se doit d'être aussi basse que possible. En raison de la faible marge d'inclinaison et de la position d'assise particulière, jambes allongées en avant, les vrais choppers sont totalement incompatibles avec une conduite sportive. Ils se prêtent par contre parfaitement à l'«american way of riding», qui consiste à apprécier le paysage plutôt qu'à explorer les limites d'accélération latérale et longitudinale.

Les machines de tourisme...

offrent au pilote et à sa passagère un haut niveau de confort sur longues distances, un moteur soyeux et doté de bonnes reprises à bas régime, et la plupart du temps un système porte-bagages intégré. Elles sont animées par des moteurs quatre temps V2 ou V4, à quatre cylindres en ligne ou à deux ou six cylindres opposés. Une vraie

machine de tourisme se prête à des étapes quotidiennes comprises entre 600 et 1200 kilomètres et à une conduite fluide sur routes et autoroutes.

Les routières sportives...

privilégient la recherche des performances, du comportement dynamique et de la vitesse de pointe. Les magnifiques cadres en aluminium de haute rigidité abritent des moteurs à quatre temps de haute technologie, des bicylindres en V ou des quatre cylindres en V ou en ligne. De plus, ces machines sont équipées de freins à hautes performances, d'une partie-cycle très élaborée et d'un carénage intégral soigné sur le plan aérodynamique. Le savant mélange d'agilité et de puissance brutale fascine surtout parce le pilote d'une telle machine est amené à penser: «Je pourrais si je voulais, ou si j'y étais autorisé...» Les sportives de 50, 125 ou 250 cm³ sont généralement animées par un monocylindre deux temps à hautes performances. Dans les cylindrées supérieures (de 600 à 1200 cm³), les moteurs sont des quatre temps à deux ou quatre cylindres en V, ou à deux, trois ou quatre cylindres en ligne. Pour rouler en sécurité sur routes ouvertes au guidon de tels bolides, il faut disposer d'une

certaine force de caractère et d'une bonne formation de motard.

Les motos non carénées et les roadsters...

sont la plupart du temps dérivés de routières sportives dépourvues de carénage. Grâce à une architecture différente des repose-pieds et du guidon, ces machines offrent souvent une position de conduite plus confortable. En raison de l'abandon des pièces aérodynamiques en plastique, la mécanique est visible et aisément accessible. Les motos non carénées et les roadsters sont techniquement très proches des routières sportives de même marque et de même cylindrée. On les destine à une utilisation aussi bien routière que périurbaine. Sur les longues distances, la pression de l'air due à l'absence de protection du pilote, assis de surcroît relativement droit, devient rapidement fatigante.

Les enduros soft...

sont d'excellentes machines pour débutants, tout particulièrement dans les classes de cylindrée de 50 et 125 cm³. Ces motos à tout faire, pas trop exigeantes, peuvent être utilisées aussi bien pour se rendre à son travail que pour franchir à l'occasion quelques cols. Au premier regard, les enduros soft ressemblent beaucoup aux enduros pures et dures, les principales différences étant les suivantes: les suspensions ont moins de débattement, les composants de la partie-cycle sont plus simples et moins chers, les moteurs sont plus civilisés et moins puissants. La plupart des enduros soft sont équipées d'un moteur monocylindre ou deux cylindres à deux ou quatre temps, mais l'offre comprend aussi quelques bicylindres en V à quatre temps.

Supermoto (ou supermotard)...

est la désignation d'une hybride à cheval entre le motocross et la compétition routière. L'esthétique, le poids et le genre de moteur s'apparentent aux attributs d'une machine de cross, mais les composants de la partie-cycle sont ceux d'une routière sportive. Les machines de supermotard sont légères, très agiles et puissantes. Elles s'adressent aux adeptes de la vitesse en courbe et du circuit. Il existe des supermotos à moteur monocylindre ou deux cylindres à deux ou quatre temps.

L'offre est gigantesque et la qualité de haut niveau. Mais en fin de compte, chacun fera son choix en fonction de ses envies et de ses moyens financiers.