

Passionnés de l'essai : duo de Gégé :
Gé, CDLR 71, Gé Rabbit "on/off"

Nouveauté

Préambule

13 ans... 13 années déjà que Triumph, précurseur de la vague "néo-rétro" à la mode de nos jours, avait lancé sa Bonneville 900 Scrambler, en 2006 exactement, bouleversant les codes du moment. Hommage aux Seventies et leurs courses mythiques (les Bajas 1000) californiennes ou mexicaines, dans lesquelles s'élançaient des pilotes lambdas comme des célébrités (Steve MacQueen) juchées sur des motos de route transformées en bécanes de tout terrain...

Les modèles avaient rencontré un succès d'estime à l'époque et le soufflé était retombé assez vite, laissant la place aux "vrais trails" jusqu'à l'arrivée en 2015 des Scrambler Ducati...

Les ingénieurs de la firme d'Hinckley commencent donc à bosser à nouveau sur ce concept avec tout le sérieux qu'on leur connaît et voilà que nous avons eu la chance, par cette belle journée printanière, de tester cette splendide machine, la Triumph 1200 XE, pour notre mag préféré.



Performances

Wahooooooooo ! Avant de faire parler la poudre, il convient d'enfourcher la belle anglaise aux dimensions pour le moins ahurissantes avec un empattement plus que conséquent (1 530 mm pour être précis) et une hauteur de selle plus importante que la majorité des trails actuels (soit 830 mm). Pas grave, on en a vu d'autres, mais attention : pilotes non aguerris s'abstenir ou du moins modérez vos ardeurs car dès la première torsion de la poignée de gaz, c'est une envolée de chevaux immédiate.

Le bicylindre en ligne High Torque qui équipe aussi la Thruxton R n'est pas là pour faire de la figuration et ne vous fiez pas aux seulement 90 cv annoncés sur la fiche du constructeur, ça envoie de suite du gros gazzzzzzzzz.

Le Gé Rabbit ne s'y est d'ailleurs pas trompé et son mètre 75 qui l'oblige à être sur la pointe des pieds à l'arrêt, ne lui empêche en rien d'enchaîner force virages avec une facilité déconcertante.

Seule une protection quasi inexistante modère ses habituelles ardeurs à pousser la belle british dans ses derniers retranchements.

Échange de guidon, je me régale dans les belles courbes de ces routes chalonnaises grâce à un couple des plus agréables qui incite à la balade bucolique comme à l'attaque sauvage.

Les 220 kg de la bête ne gênent en rien le lâcher de bourrins et le couple du moteur fait merveille, rappelant une certaine Africa Twin dans la facilité, véritable épouvantail de la catégorie des "vrais trails".

Tiens, d'ailleurs, et si on allait s'encanailler hors des sentiers battus pour tester réellement cette princesse du désert ? Allez, les

chemins de vignes de cette belle région de Montagny et les terrains boueux du mont St-Vincent nous ouvrent leurs portes.

Off-Road !

Bon, même si je ne peux concurrencer les potos Eric et Jean-Mi, spécialistes du club en off-road, les quelques expériences vécues au Ladakh, Argentine et Népal (*un sacré reportage à savourer p.70*) me permettent d'attaquer immédiatement sur les pistes bourguignonnes.

Bien évidemment, j'ai d'abord réglé, au superbe tableau de bord TFT dernier modèle, le mode off-road puis par la suite, le plus pointu off-road pro, afin d'optimiser le contrôle de traction et de limiter les travers.

Tu parles... Je fais le kéké en longeant le vignoble sur des portions herbeuses et gravillonneuses mais dès que le terrain devient gras, la Scrambler, lourde, longue et haute me donne des sueurs froides. Ça glisse, le train avant s'avère lourdingue et engage avant l'heure... Bref, je galère et comme je ne suis pas un expert des paramétrages manuels de la fourche Showa et des combinés Ohlins, il va falloir trouver une solution pour réellement prendre du plaisir.

Damned, "Capt'ain kirk" ! Et si on arrêtrait le côté trialisant pour préférer l'attaque franche comme stipulé dans les pubs Triumph ?

C'est la solution en fait : cette machine nécessite une conduite sportive en tout terrain et là, la stabilité est de rigueur, les suspensions encaissent sans soucis les parties chaotiques, les longs travers dans le gras boueux deviennent faciles à maîtriser pourvu que l'on reste en traction.

Heureusement, pour cet essai, nous avons le temps et il nous faudra une bonne partie de l'après-midi pour commencer à prendre du plaisir et comprendre la philosophie de l'engin.



Amortisseurs à gaz, combinés Ohlins à paramétrage manuel.



Support de béquille bien adapté aux terrains chaotiques.



Freinage de qualité, comme toujours avec Brembo. Garde-boue minimaliste à l'avant.

princesse du désert

Honnêtement, ce 1200 Scrambler XE peut en remonter à nombre de soi-disant trails, c'est un plaisir que d'attaquer en profitant d'une boîte de vitesse précise et d'un couple moteur impressionnant.

La bécane passe allègrement sur tous les types de terrains abordés, les suspensions font leur boulot, les pneus accrochent et seul le garde-boue minimaliste à l'avant énerve mon frangin Gégé dans les passages boueux car les projections sont d'importance.

Renseignement pris, on trouvera dans le catalogue d'options hyper fourni un modèle plus protecteur mais au vu du prix de la British beauty, on aurait aimé l'avoir de série...

Freinage / Tenue de route

Digne d'une sportive... en tout cas aussi bien que le monstre de 200 cv de l'ami Gé Rabitt, la ZZR 1400, c'est vous dire, avec en plus un ABS sur l'angle qui fait merveille.

Triumph a fait confiance à l'expérience de Brembo pour ce modèle et la qualité est au rendez-vous. Qualité aussi côté cadre double berceau en acier tubulaire, protégé efficacement par une longue semelle et que dire de

Confort / Ergonomie

Bon, vous l'avez bien compris, chers lecteurs, ce type de machine n'a pas la vocation de voyages au long cours, mais la selle est assez moelleuse et peut permettre même d'envisager un baroud en duo. Le guidon fait partie des plus larges de la catégorie et tombe naturellement sous la main. Il surplombe une belle jante de 21 pouces à l'avant qui nous avait fait craindre le pire au départ... Les repose-pieds sont idéalement placés pour adopter une conduite cool comme pour ouvrir en grand sur tous types de terrains.

ce bras oscillant aluminium d'excellente facture pensé pour encaisser les chocs les plus durs... Les amortisseurs à gaz déjà soulignés sont d'une longueur TRÈS importante avec, excusez du peu, quelque 250 mm de débattement soit plus que la plupart des modèles tout-terrain de la concurrence.

Équipement / Look

L'écran TFT dernier modèle, inclinable en plus, est personnalisable et permet, outre de changer les 6 modes de conduite, de commander sa Go-Pro via la connexion Bluetooth.

À l'arrêt, on pourra même y consulter ses mails ou répondre au téléphone en quelques clics, téléphone d'ailleurs rechargeable grâce à une prise située sous la selle, sûr que Steve le beau gosse

overbooké d'Hollywood aurait apprécié...

Côté esthétique, unanimité au sein des clients de British Avenue avec qui nous avons taillé une bonne vieille bavette entre passionnés, cette machine dans sa livrée azur est tout simplement MAGNIFIQUE.

Son gabarit impressionne, sa finition est exemplaire et les deux pots qui ont bien gonflé pardon, bien chauffé l'entre-jambe du Rabbit pendant l'essai, confère une élégance indéniable à l'ensemble.

Ajoutons de splendides feux à leds, des protège-mains aussi élégants qu'efficaces, la qualité des câblages, visserie... Une superbe réalisation que ce modèle haut de gamme XE vendue, quand même, à 15 800 € (14 800 € dans la version moins classieuse : XC). ■



British Avenue
Pole Moto - Parc Actisud
Allée des Erables
71 100 SEVREY
03 85 93 97 77
<http://british-avenue.com>

Avis du concessionnaire

Notre partenaire Julien de la concession British Avenue est emballé par ce modèle qui peut concurrencer sans complexes des motos dédiées au hors piste.

Il nous confirme que le 1200 XE nécessite d'être bousculé pour donner le meilleur de lui-même en tout terrain et il faut quand même posséder un certain bagage technique pour tirer avantage de l'engin et... une bonne condition physique.

Le combiné néo-rétro / off-road est novateur et grâce à un haut degré de finition, une esthétique aguicheuse et de réelles capacités en tout-terrain, cette machine devrait, pour lui, trouver son public.

Reste le tarif quelque peu élitiste, pour les puristes seulement l'abandon de l'idéologie première du Scrambler liée au dépouillement de la machine façon Bobber...

L'avenir nous dira si les concepteurs de ce projet avaient raison, nous, en tout cas, avons passé un excellent moment, physique certes mais riche en sensations, que ce soit sur bitume ou sur des terrains herbeux et boueux.

Fiche technique

Selon données constructeur

MOTEUR

Type : bicyl., refroidis. eau, 2ACT, 8 soup.

Cylindrée : 1200 cm³

Puissance : 90 ch à 7400 tr/min

Couple : 110 Nm à 3900 tr/min

Boîte de vitesse : 6 rapports

Transmission : par chaîne

PARTIE CYCLE

Cadre : acier tubulaire, berceaux alu

Réservoir : 16 L

Hauteur de selle : 870 mm

Poids : 207 kg à sec

À partir de 15 800 €



- ➡ Machine réellement polyvalente
- ➡ Finitions de TRÈS grande qualité
- ➡ Moteur de caractère
- ➡ On ne voit qu'elle...
- ➡ Échappement chauffant...
- ➡ Empattement, hauteur...
- ➡ Prix
- ➡ Protection sur route