

LE JEU DES 100 000 BORNES

C'est la question qu'on s'est tous posée au moins un fois : ça fait combien de kilomètres, une moto ? Peut-on acheter une occasion de plus de 50 000 km sans crainte ou garder la sienne bien au-delà ? Pour le savoir, nous avons rencontré 10 gros rouleurs qui ont franchi, parfois de beaucoup, la barre des 100 000 km.

spécial 100 000 km

Special 100 000 km

Special 100 000 km



100 000 km, c'est le kilométrage minimal de ces machines qui ne font toujours pas grise mine et qui donnent toute satisfaction à leurs propriétaires.

PUISSANCE 10

A l'heure de l'obsolescence programmée et du tout jetable, comment se situent nos motos modernes ? Sont-elles plus durables que leurs vénérables ancêtres, ou au contraire était-ce mieux avant ? Soyons clairs, non, ce n'était pas mieux avant. Ceux qui ont un peu de bouteille se souviennent qu'à une époque reculée, pour être motard, il fallait être un peu bricoleur, voire beaucoup. Ayant commencé à rouler en 1979 sur des motos d'occasion des années 70, j'ai connu deux très gros serrages sur ma Yamaha 350 RD de 1973, des bielles coulées sur ma BSA Lightning de 1972 (en me tirant une bourre avec une R8 Gordini !) et des carters moteurs fendus sur une Ducati 750 des mêmes années. Inutile de dire que quand on n'a pas le sou, on apprend vite la mécanique de base, ses rudiments... Ensuite, ça s'est clairement calmé avec les générations

suyvantes, à telle enseigne que bon nombre de motards modernes ne savent plus changer leurs bougies. Et s'en portent très bien ! Hors moteur, les motos sont-elles plus fiables ? Sur ma BSA, tout s'est découpé selon les pointillés à cause des vibrations, les aiguilles de compteurs Smith sont tombées dans le fond et je ne vous parle pas de mon budget ampoules. A l'arrière, j'avais fini par mettre des lampes 24 V heavy duty utilisées sur les camions de chantier. Quant aux habillages polyester de ma Ducati, ils ne vieillissaient pas aussi bien qu'Amanda Lear ou Jane Fonda... si l'on s'en tient à l'aspect extérieur. Que dire des échappements qui rouillaient et se perforaient ?

La garder ou pas ? Autant de symptômes qu'on ne rencontre quasiment plus désormais. Autre atout, et non des moindres, les pneus modernes qui offrent un grip incroyable et réduisent sérieusement les risques de gamelles lors des prises d'angle ou au freinage, particulièrement sous la pluie.

Ça aussi, ça aide à garder une moto – et un motard – en bon état. Tous satisfaits de leurs montures, au point de bien souvent vouloir racheter la même ou son équivalent plus moderne, nos motards conservent souvent leur machine... parce qu'ils ne peuvent pas la revendre ou parce qu'ils vont en tirer si peu qu'ils préfèrent la garder. Les légendes ont la vie dure, sauf rares exceptions, peu de marques peuvent se targuer d'une bonne valeur de revente avec un fort kilométrage. BMW est dans ce cas, Harley-Davidson également parce que leurs propriétaires ont la réputation d'être plus soigneux. A l'heure du choix, garder sa moto ou la changer avant qu'elle ne devienne invendable, c'est à prendre en compte. Et les monocylindres ? Pas de mono pour notre essai, mais on en trouve tout de même quelques-uns qui atteignent 100 000 km. C'est rare, il faut chercher du côté de Honda et de BMW, mais ça existe. D'ordinaire après 50-60 000 km, il faut ouvrir, car la mécanique devient bruyante. Les grosses gamelles, ça use ! ●

Pourquoi les moteurs tiennent plus longtemps

> De nombreux facteurs expliquent la fiabilisation des motos. Sur un plan purement mécanique, il faut noter la métamorphose des moteurs longue course (la valeur de la course est supérieure à celle de l'alésage) en supercarrés (alésage plus important que la course). C'est un facteur de diminution de l'usure important. En effet, à régime de rotation égal, moins le piston à de chemin à parcourir, moins il se fatigue, comme un marcheur qui met dix minutes au lieu de 5 pour faire 1 km. Car plus le piston va vite, plus il doit accélérer fort pour atteindre une vitesse élevée, entre ses deux arêtes aux points morts haut et bas. Accélération et efforts étant directement liés, les contraintes mécaniques ont été réduites par l'augmentation du rapport alésage/course. Un phénomène que l'on quantifie en calculant la vitesse moyenne du piston, et qui reste faible, même sur les sportives modernes tournant très vite, grâce à leurs moteurs supercarrés. La métallurgie, l'évolution des traitements thermiques et les énormes progrès des lubrifiants sont aussi des éléments essentiels dans la longévité des moteurs modernes. Enfin, n'oublions pas l'électronique qui nous a affranchis de l'usure des rupteurs et du dérèglement de l'avance qui pouvait faire chauffer les pistons et même les percer. Même chose pour la carburation grâce à l'injection qui a mis un terme aux richesses approximatives des carburateurs, elles aussi sources de surchauffes moteur et de casses mécaniques. Mentionnons encore le refroidissement liquide qui maintient le moteur à bonne température, lui permettant de fonctionner avec des jeux corrects en minimisant l'usure. Bref, c'est mieux maintenant !

Special 100 000 km

DUCATI ST2



VINCENT
52 ans
Ingénieur informatique

ON AIME

- Le caractère moteur
- La tenue de route
- La faible consommation

ON N'AIME PAS

- La position trop sportive
- La béquille latérale
- La conduite fatigante

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR
Bicylindre en V à 90°, 1 ACT, 2 soupapes par cylindre, 944 cm³, 83 ch à 8 500 tr/mn, 8,5 mkg à 6 500 tr/mn, injection, boîte 6 rapports, transmission par chaîne.

PARTIE-CYCLE
Cadre treillis en acier, fourche inversée Ø 43 mm, déb. 130 mm, mono-amortisseur AR, déb. 148 mm, 2 disques AV Ø 320 mm, étriers 4 pistons, 1 disque AR Ø 245 mm, pneus 120/70 x 17 AV, 170/60 x 17 AR, hauteur de selle 785 mm, réservoir 23 l, poids avec pleins 232 kg.

Suivi des ST4 et ST4S dotés du Desmo 8 soupapes, la ST2 était déjà une routière orientée sport.

Le bloc Ducati a été changé à 110 000 km. Une belle performance qui tempère l'image pas toujours flatteuse de la fiabilité des bolognaises.

MODÈLE 2002

121 500 KM



DESMO SANS LES MAUX

ACHAT NEUF. Il aura fallu trois amortisseurs Sachs (dont deux changés sous garantie) pour atteindre 70 000 km, après quoi Vincent a monté un Ohlins qu'il a reconditionné à 98 000 km. L'embrayage a reçu un kit Motomania (équivalent du "Ducadisc") qui réduit le bruit, les à-coups et améliore la longévité de l'ensemble. Une utilisation sur circuit a déformé la culasse arrière, problème connu sur les premières ST2. Après quoi la moto chauffait. 20 000 km plus tard, Vincent a changé le bicylindre à 110 000 km contre un bloc d'occasion totalisant 50 000 km. Les disques de frein ont duré 93 000 km. Les roulements de roue avant durent parfois moins de 10 000 km.

LA REMPLAÇANTE ?
« C'était déjà ma deuxième ST2. Peut-être une troisième d'occasion ? La Multistrada est trop chère. Ou alors une routière avec le moteur de la MT-09, si Yamaha se décide à la faire. »

L'AVIS DE MOTO JOURNAL
Le sport-tourisme selon Ducati, c'est avant tout un moteur qui doit rester vif et la possibilité d'emporter des bagages. C'est de cette définition qu'est née la ST2. Les ingénieurs ont donc fait appel à la version à eau et injection du twin. Le résultat est très convaincant. Il ne s'agit pas d'une sportive rhabillée mais bien d'un engin pensé pour rouler. Le confort est excellent même si la position est inadaptée aux grands gabarits. Le moteur se montre assez souple et très disponible. Les qualités routières ne sont pas en reste. L'équipement achève de faire de la ST2 une machine aboutie.



SUZUKI GLADIUS 650



XAVIER
34 ans
Chef de projet web

ON AIME

- L'agilité
- Le moteur vif
- Le gabarit accessible

ON N'AIME PAS

- La suspension arrière moyenne

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR
Bicylindre en V à 90°, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre, 645,1 cm³, 72 ch à 8 500 tr/mn, 6,4 mkg à 6 400 tr/mn, injection, boîte 6 rapports, transmission par chaîne.

PARTIE-CYCLE
Cadre tubulaire en acier, fourche Ø 41 mm, déb. 125 mm, mono-amortisseur AR, déb. 130 mm, 2 disques AV Ø 290 mm, étriers 2 pistons, 1 disque AR Ø 240 mm, pneus 120/60 x 17 AV ; 160/60 x 17 AR, hauteur de selle 785 mm, réservoir 14,5 l, poids avec pleins 202 kg.



MODÈLE 2009

100 800 KM

Victime de ses coloris fashion au début de sa carrière, la Gladius s'est refait l'image d'un petit roadster joueur.

Aucune panne à noter en 100 000 km, une fiabilité exemplaire servie par un entretien scrupuleux.

BILAN QUASI VIERGE

ACHAT NEUF. Xavier est venu spécialement depuis Paris jusqu'à Nantes pour nous montrer sa Gladius ! Cette 650 n'aura connu que des entretiens réguliers : vidanges tous les 6 000 km, bougies tous les 12 000 km et jeu aux soupapes tous les 24 000 km. Les chaînes et les patins de distribution ont été changés à 100 000 km. Au chapitre pannes, signalons une bobine crayon qui a pris l'eau à 80 000 km. Les éléments de suspensions, pas fameux, ont été dopés par des ressorts Ohlins et de l'huile 20 W, alors qu'un amortisseur Bitubo a avantageusement remplacé l'origine à 60 000 km. Xavier a aussi installé des durits de frein tressées. Et sinon ? L'embrayage d'origine est bien sûr usé, mais, la moto a aujourd'hui 105 000 km et roule toujours !

LA REMPLAÇANTE ?
« Une autre Gladius, d'ailleurs je l'ai déjà achetée et équipée en Brembo et Ohlins ! »

L'AVIS DE MOTO JOURNAL
Cette petite Suz dissimule derrière sa silhouette branchée un réel caractère sportif. Sa partie-cycle saine et intuitive offre largement de quoi s'amuser. Pas besoin de souder la poignée dans le coin pour se faire plaisir. Le petit V2 issu de la SV 650 fait l'unanimité et permet de conduire efficacement sur le couple. Les suspensions offrent de plus un confort agréable malgré un brin de fermeté. Seul le frein avant manque de mordant. Polyvalente certes, mais pas dévoreuse de grands espaces, ce roadster préfère les routes de traverses où peut s'exprimer son aisance à virer.



YAMAHA FAZER 600



BILLY
30 ans,
magasinier

ON AIME

- Les qualités routières
- Le moteur polyvalent
- L'équipement

ON N'AIME PAS

- La selle glissante
- Le couple du moteur en duo

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR
4 cylindres en ligne, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre, 599 cm³, 95 ch à 11 500 tr/mn, 6,2 mkg à 9 500 tr/mn, 4 carburateurs, boîte 6 rapports, transmission par chaîne.

PARTIE-CYCLE
Cadre double berceau acier, fourche Ø 41 mm, déb. 120 mm, mono-amortisseur AR, déb. 120 mm, 2 disques AV Ø 298 mm, étriers 4 pistons ; 1 disque AR Ø 245 mm, pneus 120/70 x 17 AV, 160/60 x 17 AR, hauteur de selle 785 mm, réservoir 20 l, poids avec pleins 215 kg.



MODÈLE 1999

111 800 KM

Malgré un look austère, la Fazer a séduit d'emblée et durablement grâce à sa formidable homogénéité. Un bon numéro.

Hors entretien courant, la Fazer n'a coûté que 131,50 € de frais en près de 112 000 km. Balèze !

UNE LIGNE ET ÇA REPART

ACHAT D'OCCASION à 27 400 km. Une dot plus qu'une rente la Yamaha de Billy, qui travaille au Village Moto d'Orvault, à côté de Nantes. Un jeu aux soupapes à 42 000 km : 1 soupape seulement à régler sur 16. A 84 000 km, elles étaient toutes dans la tolérance ! Pour le prochain contrôle à 126 000, Billy changera la chaîne de distribution en même temps. Sinon, une durite d'eau qui suintait (coût 1,50 €) et un collecteur d'origine qui fuyait ont constitué les seules anomalies. Il a trouvé une ligne complète d'origine sur Leboncoin pour 130 €, et hop c'est reparti ! L'embrayage a été refait à 90 000 km. Et pis c'est tout ! La consommation n'est en revanche pas très modeste : entre 7,5 et 8 l/100. Ça fait un budget.

LA REMPLAÇANTE ?
« Je la garde, elle ne vaut plus rien, mais sinon, une Triumph Street, une MT-09 ou peut-être une Duke 390... car je travaille chez KTM à Nantes ! »

L'AVIS DE MOTO JOURNAL
Conçu sur la base de la Thundercat 600, ce roadster cumule tant de talents qu'il inaugure tout bonnement le grand retour de la routière de moyenne cylindrée. Ville, petite route, montagne, voyage, circuit, elle sait tout faire et ne vous dégoûtera jamais de rien. Et pourtant, à l'origine, aucune innovation technique : un bon cadre double berceau en acier, un quatre-cylindres puissant (95 ch) mais coupleux dès 4 000 tr/mn, des suspensions de qualité cumulant confort et efficacité, un équipement complet et des freins sérieux. Si vous aimez son look, il ne va pas être facile de lui trouver un défaut.



TRIUMPH 900 SPRINT



STÉPHANE
50 ans
Chauffeur

ON AIME

- Le moteur généreux
- La polyvalence
- L'autonomie

ON N'AIME PAS

- Le rayon de braquage
- L'absence de béquille centrale
- La position en ville

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR
3-cylindres en ligne, ACT, 4 soupapes par cylindre, 885 cm³, 98 ch à 9 300 tr/mn, 7,9 mkg à 8 500 tr/mn, 3 carburateurs, boîte 6 rapports, transmission par chaîne.

PARTIE-CYCLE
Cadre monocoultre en acier, fourche Ø 43 mm, déb. 150 mm, mono-amortisseur AR, déb. 126 mm, 2 disques AV Ø 310 mm, étriers 4 pistons ; 1 disque AR Ø 255 mm, pneus 120/70 x 17 AV ; 170/60 x 17 AR, hauteur de selle 680 mm, réservoir 25 l, poids à sec 239 kg.



MODÈLE 1994

130 000 KM

Dès le début de la renaissance de Triumph, en 1990, le 3-cylindres 900 s'est imposé comme un bloc très solide. Un impératif pour faire oublier le passé.

Hormis une roue libre de démarrage qui lâchait souvent, rien à signaler sur le sur le 3-cylindres anglais.

UNE SPRINT EN HIVER

ACHAT D'OCCASION à 32 000 km en 2000. Avec cette moto, Stéphane a été de toutes les concentrations hivernales (Pingouins, Millevaches...) « Je m'en sers toujours quand il ne fait pas beau. Je n'ai pourtant jamais changé un câble ni un roulement ! En revanche, j'en suis à mon troisième amortisseur et à mon troisième jeu de disques de freins. J'ai aussi changé la roue libre de démarrage à 50 000 km (défaut connu à cette époque). Je fais les jeux aux soupapes tous les 30 000 (ils bougent peu depuis 60 000 km) et la chaîne de distribution est d'origine. Le tendeur n'est encore qu'à moitié. Je vidange tous les 10 000 km, ou une fois par an. J'ai monté un radiateur d'huile et je traite au Mécacyl. C'est une mécanique solide ! »

LA REMPLAÇANTE ?
« Une ZZR 1400, pour avoir une moto polyvalente. Le moteur de la 1050 ST m'a déçu. »

L'AVIS DE MOTO JOURNAL
La 900 Sprint est à l'origine une évolution de la Trident ayant bénéficié d'un tête de fourche. Le caractère du trois-temps continue de charmer, offrant à la fois couple à mi-régimes et allégresse dans les tours. Bâti sur le même châssis que la première génération de Triumph, la Sprint en possède les atouts (stabilité) mais aussi les faiblesses (centre de gravité haut perché et rayon de braquage limité). Grâce à de bonnes suspensions, le confort est appréciable même si la selle parait un poil ferme à la longue. Boîte de vitesses et freinage sont sans reproche, de même que l'autonomie.

