

CERTAINS PRÉFÈRENT LES GROSSES...

L'ardoise de ce comparatif s'élève à près de 67.000€, ce qui ne met pas ces machines à la portée du plus grand nombre d'entre nous. Constituent-elles pour autant un absolu? À voir! La perfection n'est pas de ce monde ; les incohérences, malheureusement si!

TEXTE BRUNO WOUTERS | PHOTOS JONATHAN GODIN



STYLE TRÈS AMÉRICAIN POUR CETTE DÉCLINAISON DU SIX CYLINDRES ALLEMAND.



LES UP

- ▲ Tempérament moteur
- ▲ Quickshifter très agréable à l'usage
- ▲ Allemande à la sauce américaine

LES DOWN

- ▼ Comportement à haute vitesse
- ▼ Finition et équipements en retrait
- ▼ Proposition modérément cohérente

PRIX DU MODÈLE ESSAI : 31.600€

MESURÉE
7,7L/100KM 26.515€

Deux motos, 67.000€, près de 750kg... pour sûr, cette fois-ci, on ne joue pas dans la catégorie poids plume! On n'a pas non plus tous les jours l'opportunité de choisir entre deux machines motorisées à six cylindres. Car en effet, pour ce comparatif «hors normes», nous allons confronter deux nouveautés de cette année. Chez BMW, la K 1600 chapeaute la gamme depuis un moment, et cette variante Grand America en constitue la quatrième et la plus récente variation. Nous allons lui opposer la Honda Gold Wing, qu'on ne présente plus. Ou plutôt si, car entièrement repensée pour le millésime 2018, cette Gold Wing «new age» ne respecte pas complètement les codes de sa devancière. Petit tour des forces en présence... Présentée en octobre 2010 à Cologne, la K 1600 s'est d'abord déclinée en deux versions, la GT, dans la veine des K 1200 et K 1300 GT, et la GTL, en remplacement de la K 1200 LT, concurrente à l'époque de la Gold Wing. Remise à jour régulièrement, la BMW six cylindres s'est enrichie l'an dernier d'une variante «Bagger» destinée au marché américain, friand de ce type de machine. Ce que le succès constant de la Harley-Davidson Street Glide confirme.

SIX, SINON RIEN

Mais revenons à la BMW. Le choix du six cylindres ne s'est pas fait par hasard: il fallait bien ça pour entamer quelque peu l'aura de la Honda, seule «six» du marché! La Bagger, qui vise clairement le marché des grosses américaines Harley et Indian, ne fut pas trop compliquée à dériver des GT et GTL: une boucle arrière abaissée de 7cm, une selle basse à deux étages, des valises fixes et effilées, de nouveaux (et encombrants!) échap-

67.000€, 750KG
ET 12 CYLINDRES:
PLACE AUX
SUPERLATIFS!

Bien décidé à booster ses ventes outre-Atlantique, histoire sans doute d'atteindre au plus vite son objectif de 200.000 motos par an, le constructeur allemand décline désormais son Bagger en une version Grand America, histoire de tailler la route 66 avec un peu plus de confort et de bagages... De son côté, le géant japonais construit depuis 1975 le mythe de la Gold Wing avec une constance sans faille. Celle qui débute son existence sous la forme d'un gros roadster flat four de 1.000cc n'a cessé d'évoluer (et de forcer!) au fil des générations. En 1987, le quatre cylindres cède la place à un flat six de 1.500cc, qui gon-

flera à 1.800cc en 2001. Cette cinquième génération évolue en douceur jusqu'à l'an passé mais marque pourtant les esprits avec son équipement pléthorique: la grosse Honda reste à ce jour la seule moto à pouvoir être équipée d'un airbag! Enfin, en 2018 arrive la révolution avec cette sixième génération: néanmoins immédiatement reconnaissable en tant que Gold Wing, cette nouvelle mouture bouscule les habitudes, et surtout celles des tatoués aux ailes d'or!

avec toutefois des solutions technologiques diamétralement opposées. Ce choix fut remis en question en 2018 avec une machine plus compacte, plus sportive (tout est relatif), plus légère, plus moderne d'aspect. Bref, une machine sans doute plus européenne... histoire de combler l'absence de la Pan-European, paradoxalement toujours présente au catalogue sur le marché US!

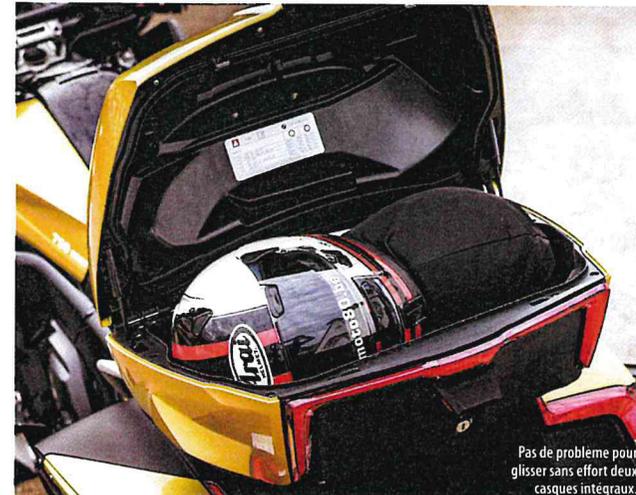
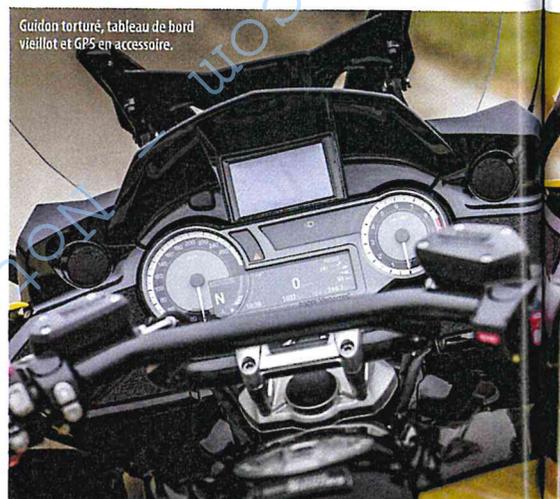
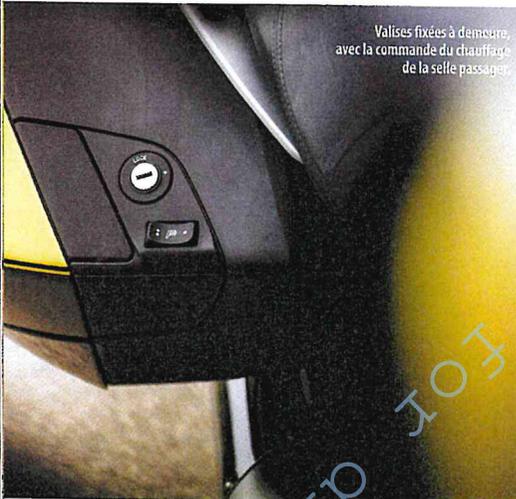
Dans la foulée, Honda rend la monnaie de sa pièce au constructeur allemand en reprenant, pour la Gold', le train avant à double triangulation, un système mis au point dans les années 70 par l'ingénieur Norman Hosack et repris par BMW en 2004 avec la K 1200 S, un système exploité depuis sur toutes les K 1600! La Grand America utilise «tel quel» le six cylindres de ses frangines, avec à la clé ses 160ch et son couple de 175Nm à 5.250tr/min. Ça va causer dans le poste, pour sûr! Oui, enfin... jusqu'à 162km/h, vitesse maximale limitée! Une décision de BMW, arguant que ce type de véhicule «est souvent personnalisé au moyen d'équipements supplémentaires à l'arrière»... Bon, d'accord, on peut remplir le top-case et encore ficeler un sac pardessus, comme sur n'importe quelle moto, en fait! Bizarre, cette histoire! Trois modes de pilotage sont prévus (Rain, Road et Dynamic), qui influent aussi sur la réactivité du contrôle de traction. La suspension ESA dynamic est également incluse dans la dotation standard, laissant le choix entre les modes «Road» et «Cruise». La précontrainte pouvant, quant à elle, se régler (à l'arrêt) via les menus.

DU LOURD CÔTÉ ÉQUIPEMENTS

Pour enrichir l'équipement, il faut regarder du côté des packs, quasiment incontournables. Notre machine d'essai se voit donc dotée du Pack Sécurité, soit l'éclairage directionnel adaptatif, l'éclairage de jour, le contrôle de la pression des pneus, l'aide au démar-

Valises fixes à demeure, avec la commande du chauffage de la selle passager.

Guidon torturé, tableau de bord vieillot et GPS en accessoire.



Pas de problème pour glisser sans effort deux casques intégraux.



Des commandes mal placées pour une sono qui avoue ses limites.



**UNE VITESSE DE
POINTE LIMITÉE
A 162KM/H:
FRUSTRANT
SUR L'AUTO-
BAHN...**



Des repose-pieds «Foot Forward» peu accessibles à cause de la largeur du six cylindres.

rage en côte ; du Pack Confort, soit le Shifter Pro (haut et bas), le verrouillage central, le système d'alarme, le démarrage sans clé, les projecteurs additionnels à LED ; et enfin du Pack Style, avec sa peinture bicolore Blackstorm metallic/Austin Yellow metallic et ses inutiles applications chromées sur le garde-boue avant. Tout ça a un coût : 1.080€ pour la sécurité, 1.805€ pour le confort, et 1.080€ encore pour la couleur jaune, seule échappatoire au déprimant Blackstorm metallic livré en standard. Notons toutefois que la bulle électrique, les phares au Xénon, les poignées et selles chauffantes, le régulateur de vitesse et la marche arrière font partie de la dotation de série. Pour faire bonne figure, rajoutons encore aux options de notre Grand America l'appel d'urgence intelligent eCall, histoire de se la jouer moderne (dorénavant obligatoire sur les voitures présentées après le 31 mars), 330€, et la béquille centrale (150€), une dépense parfaitement inutile: impossible de la déployer,

même en nous mettant debout dessus! Chez Honda, on fait un peu plus «simple». La nouvelle Gold Wing est disponible chez nous en trois niveaux de finition: Standard, Touring et Touring Deluxe. La «Standard» correspond à l'ancienne F6B, à savoir un «bagger» sans top-case et à l'équipement moins généreux, tandis que la Touring (reprise dans nos fiches) possède le top-case. Pour bénéficier de la transmission DCT, pas le choix, il faudra casser la tirelire et choisir la Touring Deluxe, avec l'airbag. Pas possible d'opter pour l'un sans l'autre. Et pan! 3.500€ de plus dans la vue, alors que sur le marché US par exemple, la Touring DCT ne vaut que 1.000\$ de plus que la Touring à boîte manuelle... Quelle erreur de la part de Honda Europe! On finirait par regretter la politique des options à la carte de BMW... Nous avons bien sûr droit au top du top, une Touring Deluxe raide neuve! Petit tour du propriétaire... Tout, absolument tout est nouveau sur cette Gold Wing, avec pour



Dans notre prochain Hors-Série, la BMW & la Honda affronteront la Harley-Davidson Ultra Limited et l'Indian Roadmaster pour l'élection de la meilleure voyageuse.

L'HUMEUR DU JOUR

J'ai rarement entamé un essai avec tant d'envie et de curiosité. Tester une toute nouvelle Gold Wing, cela ne nous arrive pas fréquemment! Et lui mettre dans les roues la réplique signée BMW, le constructeur qui ne cesse de monter et qui, désormais, fait figure de référence quand il s'agit de construire des «best-sellers» capables d'avalancer de la borne, prodiguait à notre comparatif ce petit assaisonnement «juste comme il faut». Après une semaine de roulage, de sessions photos, de décarottage des

postes de pilotage et autres «topos» avec les collègues, même si ce ne fut pas la soupe à la grimace, je dois bien avouer que j'ai trouvé mon repas plutôt fade... Attention, mécaniquement, nous avons ici deux excellentes motos. Moteur, tenue de route, freinage, suspensions... c'est du beau travail. Mais ça manque cruellement d'âme et de charisme... La Grand America n'a pas encore trouvé la bonne carburation. Je lui préfère par exemple la version Bagger. Et la Gold Wing... semble l'avoir perdue. En effet, son âme de voyageuse a fondu comme neige au soleil. Mais bon sang, qui m'a pondu ces valoches et ce top-

case? Contenance limitée, formes tarabiscotées, finition cheap... La protection? Également en retrait par rapport à l'ancienne version. Bref, pour un week-end au Luxembourg, cela suffira. Mais pour descendre une semaine dans le Sud, il conviendra de faire des choix, si l'on veut éviter le sac bouddin sanglé sur le top-case! Sur ces différents points, la BMW ne fait malheureusement pas beaucoup mieux. Gavant, pour de soi-disant grandes voyageuses...



De nombreuses commandes au guidon, dont le fameux Multi-Controller.



BMW, premier constructeur à équiper (en option) ses motos de l'appel d'urgence.

préalable une solide réflexion sur les évolutions du marché et les besoins des utilisateurs. Heureusement, le principe du six cylindres à plat est conservé, même s'il ne doit rien au précédent. Le rapport alésage/course est différent pour rendre le bloc plus court. Il s'allège, hérite de quatre soupapes par cylindre, propose quatre cartographies (Rain, Economy, Tour et Sport), auxquels correspondent à chaque fois différents réglages de suspension, d'antipatinage et même de freinage, ainsi que de gestion de la boîte automatique à double embrayage (DCT) dans le cas qui nous occupe.

UPGRADE TECHNIQUE

D'ailleurs, parlons-en de cette transmission! Si la boîte classique compte six rapports, la DCT en affiche sept, pour rendre les passages

encore plus progressifs et transparents, l'onctuosité et la douceur des passages ayant été le principal objectif de cette nouvelle génération de DCT qui permet à présent d'adopter le Start&Stop déjà connu sur des scooters. La marche arrière est prévue sur les deux types de transmission, un mode «manœuvre» permettant aussi d'avancer à 1,8km/h avec la DCT. Notons également la présence d'une assistance au démarrage en côte: comme pour la BMW, le frein reste bloqué 3 secondes, de quoi largement avoir le temps de démarrer sans reculer. Pas négligeable au vu du gabarit de tels engins! Mais la transmission DCT ne constitue pas la seule nouveauté qu'apporte cette Gold Wing 2018. La partie-cycle privilégiée elle aussi de nouvelles solutions, comme cette suspension avant à triangles superposés, et une technique qui nous vient de l'auto-

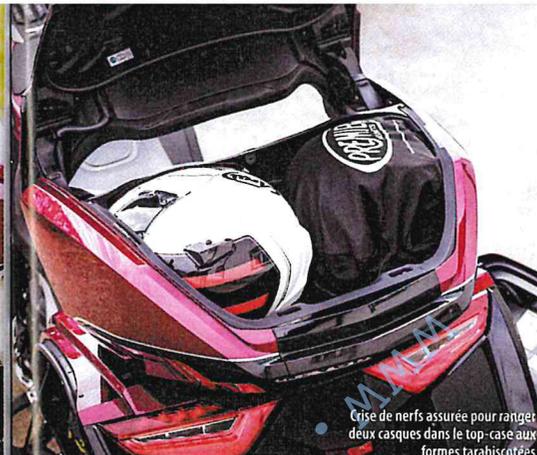
	BMW GRAND AMERICA	HONDA GOLD WING TOURING
TABLÉAU DE BORD		
COMMANDE AU TDS / VIA COMANDO	●●	●●
TRIP 1	●	●
TRIP 2	●	●
JAUGE	●	●
AUTONOMIE		
CONSUMATION INSTANTANÉE	●	●
CONSUMATION MOYENNE	●	●
ECONOMÈTRE	●	●
HORLOGE	●	●
CHRONOMÈTRE	●	●
TEMPS DE PARCOURS	●	●
VITESSE MOYENNE	●	●
TEMPÉRATURE DU MOTEUR	●	●
TEMPÉRATURE DE L'AIR	●	●
INDICATEUR DE RAPPORT ENGAGE	●	●
RÉGULATEUR DE VITESSE	●	●
INDICATEUR DE BATTERIE	●	●
SHIFTLIGHT	●	●
CONFORT		
PRISE 12V	2	0
PRISE USB	1	1
POIGNÉES CHAUFFANTES	●	●
SELLES CHAUFFANTES AV / AR	●●	●●
RADIO	●	●
MP3 / BLUETOOTH	●	●
GPS	●	●
SUSPENSIONS DYNAMIQUES	●	●
QUICKSHIFTER UP / DOWN	●●	●●
DÉMARRAGE SANS CLÉ	●	●
BULLE RÉGLABLE / ÉLECTRIQUE	●●	●●
LEVIER EMBRAYAGE / LEVIER FREIN RÉGLABLES	●●	●●
SELLE RÉGLABLE	●	●
ACCÈS PASSAGER	●	●
VERROUILLAGE CENTRALISÉ VALISES	●	●
DÉMARRAGE EN CÔTE	●	●
MARCHE ARRIÈRE	●	●
BEQUILLE CENTRALE	●	●
VALVES SOUDES	●	●
VOLUME DE CHARGEMENT TOTAL (TOP-CASE / VALISES / AUTHRES)	111,5L (45,5H / 238L / 0H)	110L (NC)
SÉCURITÉ		
ALARME	●	●
APPEL D'URGENCE	●	●
CTVABS	●●	●●
ABS DE VIRAGE	●	●
PROJECTEURS XÉNON	●	●
PHARE DE VIRAGE ADAPTIF	●	●
FEUX DIURNES À LED AV/AR	●●	●●
CLIGNOTANTS LED	●	●
ANTIBLOUILLARD AVANT	●●	●●
INDICATEUR DE PRESSION PNEUS	●	●
AIRBAG	●	●



Trappe pratique pour charger son téléphone ou ranger un ticket de péage.



La selle offre un excellent confort à l'usage.



Crise de nerfs assurée pour ranger deux casques dans le top-case aux formes tarabiscotées.



Tableau de bord flatteur, commandes éclairées au guidon et sur le panneau central.

mobile et qu'exploite avec bonheur BMW. Le mouvement plus vertical de la roue et le bloc moteur plus compact ont permis d'avancer celui-ci de 40mm dans le nouveau cadre en aluminium coulé, tandis que la roue arrière est fixée à un monobras – complètement repensé – ayant recours à un système de biellettes (le célèbre Pro-Link) garantissant la progressivité du mouvement. Indépendamment des lois d'amortissement qui varient en fonction du mode de conduite choisi, il reste loisible de régler électriquement la précharge: pilote seul, seul avec bagages, avec passager, avec passager et bagages. Comme pour la BMW, la Gold Wing bénéficie d'un freinage combiné.

REVUE DE DÉTAILS

Côté équipement et vie à bord, la BMW Grand America ne surprendra pas les habitués de la marque. Hormis pour la partie arrière, la petite – pardon, la grosse – dernière ne se démarque guère des autres K 1600: même haut de carénage avec ses optiques évoquant un regard de rapace, même triste tableau de bord dont le style désuet commence vraiment à dater, mêmes commandes au guidon avec la fameuse molette rotative baptisée Multi-Controller, et à peu de choses près, même équipement, à savoir trip 1 et 2, jauge à essence, autonomie restante consommation moyenne et instantanée, horloge, temps de parcours, vitesse moyenne, températures moteur et air, indicateur de rapport engagé, charge de la batterie, leviers réglables, deux prises 12V, et un raccord prise usb et audiojack soigneusement cachés dans une pochette nichée dans la valise droite, qu'on retrouve plus logiquement dans un vide-poches sur les flancs du carénage des K 1600 GT et GTL. Sacrifié sur l'autel de l'esthétique en devenant bagger... Résultat, pas le moindre emplacement où ranger ne fût-ce qu'un ticket de péage! Point de vue aspects pratiques, on a vu mieux. Côté bagagerie, les valises sont données pour 33 litres, le top-case pour 45,5. Rien d'extraordinaire, mais j'ai

pu caser sans difficultés deux intégraux dans le top-case, et un dans chaque valise.

C'est le moment de retourner voir la Gold Wing, avec le sujet qui fâche, et à raison! La capacité d'emport a été réduite de quarante litres, passant de 150 à 110 litres. Et quels litres! Valises complètement mal fichues et tarabiscotées dans lesquelles n'entre pas le moindre casque, et qui accueilleront plus facilement vos chaussettes et les petites culottes de Madame en vrac que dans un sac de voyage: pratique, à l'étape! Et ce n'est pas le top-case, fort joli au demeurant, qui sauvera la mise: c'est un combat d'y rentrer un intégral, et deux, comme le prétend Honda, c'est tout bonnement de la publicité mensongère, ou alors vous avez des têtes de nains. Pour couronner le tout, pas d'éclairage dans la bagagerie, ni le moindre soupçon de garnissage: que du plastique, dur et noir; au moins BMW a consenti à tapisser le fond de son top-case mais fait aussi l'impasse sur l'éclairage. Je comprends parfaitement la démarche d'affiner la Gold, de l'alléger, de la rendre plus ludique, plus européenne, plus «tout-ce-que-vous-voulez». Mais côté bagagerie, là on

LA GOLD WING TENTE LE PARI OSÉ DE LA REMISE EN QUESTION, AU RISQUE DE DÉPLAIRE AUX HABITUÉS!

s'emm... Il reste un espoir, que Honda redessine vite fait un top-case plus logeable mais pas trop moche, et le propose, ne fût-ce qu'en option. Sinon, un certain nombre de propriétaires d'anciennes Gold ne pousseront pas la porte des concessions...

AU GUIDON

Pour le reste, quel travail accompli! Ce nouveau millésime classe l'ancienne Gold Wing au rang des antiquités mais donne aussi un sacré coup de vieux à la concurrence: regardez simplement les tableaux de bord de nos deux machines. Si la BMW peut afficher la navigation, ce n'est qu'après avoir ache-

té un GPS à près de 850€, alors que la Honda l'intègre dans l'écran TFT de sept pouces du combiné, écran qui affiche aussi toutes les infos et réglages des différents (et nombreux) menus, accessibles depuis les commodos ou la console centrale posée sur le réservoir. La Honda n'évite toutefois pas l'accueil d'une arborescence touffue, pas toujours logique ou facile à appréhender. Ce n'est pas beau... La modernité est de mise, vous bénéficierez même de l'Apple CarPlay. Et il faut bien admettre que le système audio japonais enterre l'allemand, avec une qualité de son audible à plus haute allure. Venons-en, à l'allure! Allumés de l'Autobahn et de ses libertés, passez votre chemin: si la K est limitée à 162km/h, la Gold l'est à 180! BMW se retranche derrière l'esprit «cruisin» à l'américaine pour justifier une limitation des performances, en réalité nécessitée par l'instabilité relative de la machine à haute vitesse. Rien de réhibitoire, rassurez-vous, mais parfois un léger flottement perceptible sur autoroute, qu'un réglage de la précontrainte limite un peu, au prix d'un confort qui se dégrade. Au fait, oubliez le réglage «Cruise»

des suspensions. C'est trop mou, on se croirait dans une vieille Chevrolet des années 50. Dommage de ne pas retrouver ici les qualités pourtant éprouvées sur une K GT. Soyons de bon compte, hormis ce léger flottement à haute vitesse, la Grand America convainc par son comportement dynamique, malgré une position de conduite plus typée custom que routière.

La Honda fait le chemin inverse, abandonnant son style palace roulant pour une position digne des meilleures GT: un régall! Bien qu'un peu plus lourde que la BMW, la Honda s'appréhende plus facilement, grâce à cette position plus naturelle, grâce aussi à

LE COMPORTEMENT IMPÉRIAL DE LA GOLD WING SERA UNIQUEMENT TEMPÉRÉ PAR UNE GARDE AU SOL RÉDUITE.



LES UP

- ▲ Le moteur, qui justifie à lui seul l'achat
- ▲ Agrément du DCT
- ▲ Comportement impérial en toutes circonstances

LES DOWN

- ▼ Pas de DCT sans airbag
- ▼ Bagagerie trop petite et mal fichue
- ▼ Prix conséquent du modèle essayé

PRIX DU MODÈLE ESSAYÉ: 35.999€

MESURE 7,0L/100KM 25.699€

**LE SIX CYLINDRES
A PLAT SE MARIE
PARFAITEMENT
AVEC LA DERNIERE
GENERATION
DE DCT A
7 VITESSES.**



un centre de gravité beaucoup plus bas. Ça se ressent immédiatement, rien qu'à redresser les motos de leur béquille latérale. Au fait, la Gold Wing se béquille sans réelle difficulté sur la centrale, livrée d'origine. À l'usage, les différences se marquent. Le flat six constitue un sommet de raffinement: suave, ouaté, puissant, rond et rempli, il colle parfaitement à l'usage de ce genre de motos et offre un agrément auquel nul autre bloc peut prétendre. Celui de la BMW ne manque bien sûr pas d'attraits: capable d'enrouler en sixième sur le régime de ralenti et de reprendre sans rechigner à la première sollicitation de la poignée pour ensuite libérer la hargne de ses 160ch n'est pas la moindre de ses qualités. Bien sûr plus expressif que le flat, il n'atteint toutefois pas sa rondeur et son agrément. Et les volumineux pots de la BMW ne chantent pas aussi joliment que ceux de la Honda. Le mode Dynamic de la gestion moteur sied bien au six en ligne, et correspond au mieux à son caractère: vif, réactif mais toujours policé. Nous l'avons privilégié tout au long de l'es-

sai, usant et abusant d'un quickshifter parfaitement calibré et utilisable quasiment en toutes circonstances.

INCOHERENCES

Mais quelle mouche a, par contre, piqué Honda avec son mode Sport, tout simplement inexploitable? Violent, difficile à doser, absolument pas en phase avec la transmission automatique, il ne peut s'envisager qu'en mode arsouille couteau entre les dents pour quelques kilomètres, et exclusivement en mode manuel pour le passage des vitesses. Franchement, achète-t-on une Gold Wing pour ça? En outre, nous n'avons pas senti de différence manifeste entre le mode Economy et Tour, celui qui sied le mieux à cette redoutable routière, bizarrement limitée à 180km/h. Pour quelle raison? Le politiquement correct, alors que l'équilibre général de cette Honda semble sans limites? Le comportement routier de la Gold Wing ne souffre en effet pas la moindre critique. La précision du nouveau train avant, la gestion de l'amor-



Finition hors pair et soin du détail omniprésents.

NOUVEAU CONCESSIONNAIRE HONDA EN PROVINCE DE LIÈGE



Plus de 40 motos en stock
Nombreux accessoires & équipements
Entretiens, réparations, pneus, etc.

UMBERTO
LA PASSION DE LA MOTO

Umberto Loncin
Rue de l'Économie 7
B-4431 Loncin
04 / 225 00 18
www.umberto-liege.be



Position des pieds
perfectible pour le
passager de l'allemande.



L'accueil passager n'atteint pas le niveau exceptionnel offert par la génération précédente.



L'AVIS DE...

Laura V, 28 ans,
Saint-Symphorien /
Employée / Passagère sur
Honda CBR600



BMW: Basique mais efficace, l'assise se montre légèrement rigide mais on a le dos bien droit. Les grandes barres de maintien permettent une bonne prise en main. Seul petit bémol de celles-ci: elles ont tendance à être glissantes selon les gants portés et font, esthétiquement, un peu cheap. Les réglages du siège chauffant sont extrêmement simples, avec deux positions de chauffe. Le bouton est facile d'accès et bien visible. Qui plus est, le siège chauffe rapidement, un bon point pour les fessiers un peu fileux. Sur ce modèle on ressent un peu plus la prise de vent, ce n'est pas un gros point négatif en soi à condition d'avoir un bon casque. Par contre, concernant les repose-pieds, on a, selon moi, un gros souci de confort. On ne sait instinctivement pas très bien comment positionner ses pieds, sans gêner le conducteur.

HONDA: Au niveau du confort, la Honda tient largement la comparaison. On a le dos bien droit et le dossier est accompagné d'accoudoirs qui permettent une assise optimale, bien que très légèrement dure. Selon moi, le plus gros point négatif de ce modèle concerne le positionnement des poignées de maintien. Elles se trouvent très près des hanches, ce qui ne permet pas de les agripper facilement car les accoudoirs coïncident alors au niveau des coudes. Cela étant dit, l'utilité de ces poignées n'est que très occasionnelle car on se trouve bien calé dans ce siège. Ici également, l'utilisation du siège chauffant est très facile grâce à une molette intuitive située à gauche, et son efficacité est au top. Dommage pour ce qui concerne le son à l'arrière car il n'est que peu audible et non réglable par le passager. Pour les repose-pieds, j'ai trouvé que ce modèle était le mieux pensé tant au niveau du confort du passager que du conducteur qui ne s'en trouve pas gêné, même lors de manœuvres.

CONCLUSION: Entre ces deux modèles, bien que la décision se joue de peu, j'ai une préférence pour la Honda car la position du passager y est plus confortable grâce aux accoudoirs et au dossier qui a tendance à préserver le dos.

**QUAND LES EUROPÉENNES
RENCONTRENT LEURS HOMO
LOGUES AMÉRICAINES...**





Mérid au Château d'Urspeit, près de Clervaux, pour l'accueil.
Envie de partir en week-end? www.chateau-urspeit.lu ou www.visitluxembourg.com

FICHE TECHNIQUE

	BMW K 1600 Grand America	Honda GL1800 Gold Wing Touring
MOTEUR		
Type	Six cylindres en ligne, refroidissement liquide	Six cylindres à plat opposés, refroidissement liquide
Cylindrée	1.649cc	1.833cc
Puissance maximale	160ch à 7.750tr/min	126ch à 5.500tr/min
Couple maximal	175Nm à 5.250tr/min	170Nm à 4.500tr/min
Cartographies	3 (Rain, Road, Dynamic)	4 (Tour, Standard, Sport, Eco)
Contrôle de traction	Oui	Oui
TRANSMISSION		
Boîte de vitesses	À 6 rapports + marche arrière	À 6 rapports + marche arrière
Transmission finale	Cardan	Arbre et cardans / DCT en option
PARTIE-CYCLE		
Cadre	Traîles tubulaire en aluminium	Type diamant, double poutre en aluminium
Chasse / Angle de chasse	106,4mm / 62,2°	109mm / 30,50°
Suspension AV / Débattement	Duolover / 115mm	Double triangle avec monoamortisseur, réglable électriquement en hydraulique / NC
Suspension AR / Débattement	Paralever / 125mm	Pro-Link avec monoamortisseur réglable électriquement en précharge et hydraulique / NC
Frein AV	Double disque hydraulique 320mm, étriers 4 pistons	Double disque hydraulique D-CBS 320mm, étriers 6 pistons à montage radial
Frein AR	Simple disque 320mm, étrier 2 pistons	Simple disque hydraulique ventilé D-CBS 316mm, étrier
Pneus AV / AR	120/70-17 / 190/55-17	130/70-18 / 200/55-16
INFOS		
Coloris	Blackstorm Metallic	Candy Argent, Red, Pearl Glare White
Prix de base	26.515€	32.499€
Garantie	24 mois, km illimités	24 mois, km illimités
Taxe de circulation	57,16€	57,16€
TMC (full power)	1.239€	495€
Rythme des entretiens	12.000km	NC
DIMENSIONS		
Longueur	2.560mm	2.573mm
Empattement	NC	1.695mm
Hauteur de selle	780mm	745mm
Poids	364kg (en ordre de marche)	379kg (en ordre de marche)
Réservoir	26,5l	21,1l

tissement, le freinage couplé rendent la Honda aussi plaisante qu'efficace, et on en vient hélas vite aux limites de la garde au sol, avec les repose-pieds qui lèchent le bitume. La BMW évite cet écueil mais à hauteur de selle égale, les jambes sont beaucoup plus (trop!) repliées sur l'allemande. Et les «Feet Forward» ne sauvent pas la mise, inconfortables vu la largeur du moteur.

CONCLUSION

Au terme de cet essai, je reste perplexe. La BMW, pour chasser sur les terres des belles américaines, propose une machine certes pétrie de qualités mais pourtant moins convaincante que ses sœurs aînées, la GT et la GTL. L'agrément de son six cylindres reste intact mais le tempérament de celui-ci invite à une conduite en complète opposition avec ce type de moto... J'attendais beaucoup de la Gold Wing, et je n'ai pas été déçu! Certes, l'accueil à bord ou la protection restent en-deçà de la précédente mais de si peu face aux énormes progrès qu'apporte ce nouveau millésime dans tous les domaines. Mais bon, sang, pourquoi l'avoir affublée d'une bagagerie aussi peu aboutie? Et ce mode Sport, qu'on pourrait entendre sur un roadster expressif, n'aurait-il pas mérité un peu plus de mise au point pour coller aux réalités de Sa Majesté la Gold Wing? Au vu du chèque à lâcher pour chacune de ces deux machines, c'est rageant! À ce propos, notre BMW, avec toutes ses options (dont son GPS!) n'est jamais que 900€ moins chère qu'une Gold Wing Touring. Toutefois, je n'hésiterais pas à privilégier la Honda, en pestant néanmoins de devoir encore allonger 3.500€ pour jouir de cette fabuleuse boîte DCT qui lui va comme un gant!



BMW Motorrad



GET READY FOR NEW ADVENTURES.

LA NOUVELLE BMW F 850 GS: UN MAKE-OVER TOTAL.

Il y a nouveau et-to-ta-le-ment nouveau. La nouvelle BMW F 850 GS est du deuxième type. Cet all rounder unique en son genre sera à découvrir et à tester chez Gregoir Motorbikes à partir de mi-mai.

Rendez-vous dans notre showroom ou découvrez-la sur www.gregoir.bmw.be
Il y a déjà une moto BMW à partir de 5.150,- euro.

DEMANDER PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

GREGOIR MOTORBIKES - YOUR NEW BMW MOTORRAD CONCESSION!

Tentoonstellingslaan 317
1090 Jette
Tel.: 02 474 04 74
info.motorrad@gregoir.net.bmw.be
www.gregoir.bmw.be

