

# Nouvelle moto : mes premiers essais ?

1 septembre 2024



Suite à l'article sur [mes critères de sélection pour une nouvelle moto](#), vous avez été nombreux à réagir et à donner vos critères ou suggestions de modèles de moto. Merci à tous pour votre participation ! Cet article va permettre de préciser quelques points et de partager mon expérience suite à mes visites dans les concessions.

## Critères

Sur les critères, il y a deux points qui ont été soulevés :

- Le régulateur de vitesse ;
- La bagagerie.

Effectivement, je n'avais pas évoqué le **régulateur de vitesse**, car étant plutôt adepte des petites routes sinueuses, je n'en ai pas besoin. Pourtant, cela commence à être un critère décisif pour vous. Par exemple, c'est un reproche assez courant pour les récentes V-Strom 800 ou la Transalp.

Les marques réservent souvent cet équipement aux modèles les plus haut-

de-gamme et dans les finitions les plus chères. Il est d'ailleurs souvent couplé à un radar à l'avant avec un freinage assisté si le véhicule devant vous freine brusquement. On trouve ces systèmes sur les Multistrada V4, Tracer 9 GT+, 1290 Adventure ou R1300GS.



KTM 1290 Super Adventure, avec son radar bien visible à l'avant

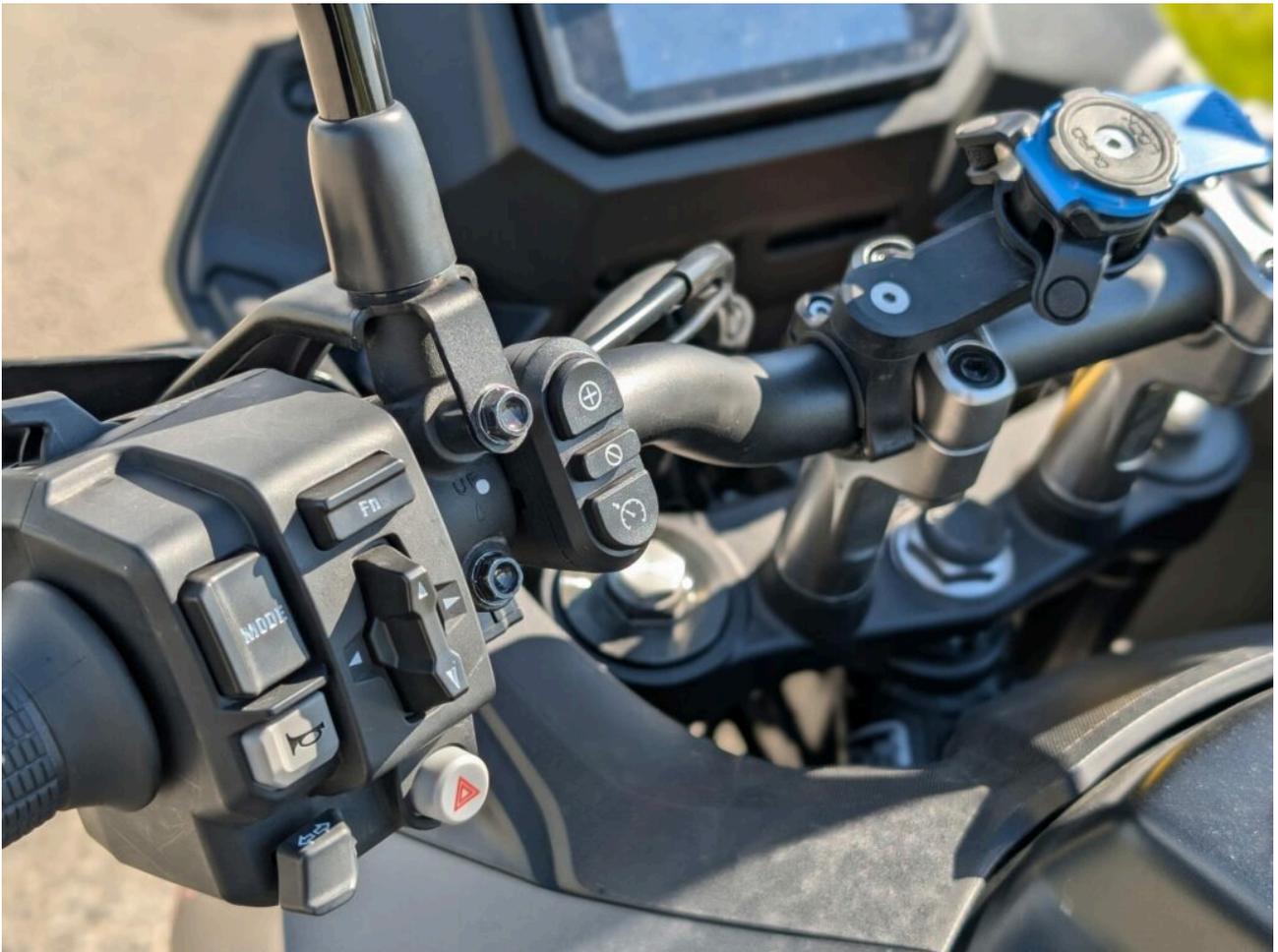
A défaut d'un régulateur d'origine, de série ou en option, il existe :

- soit des systèmes mécaniques, avec un élément en plastique qui bloque la poignée d'accélérateur, comme le propose [Kaoko Cruise Control](#) pour un peu plus de 100 € ;



#### Kaoko Cruise Control

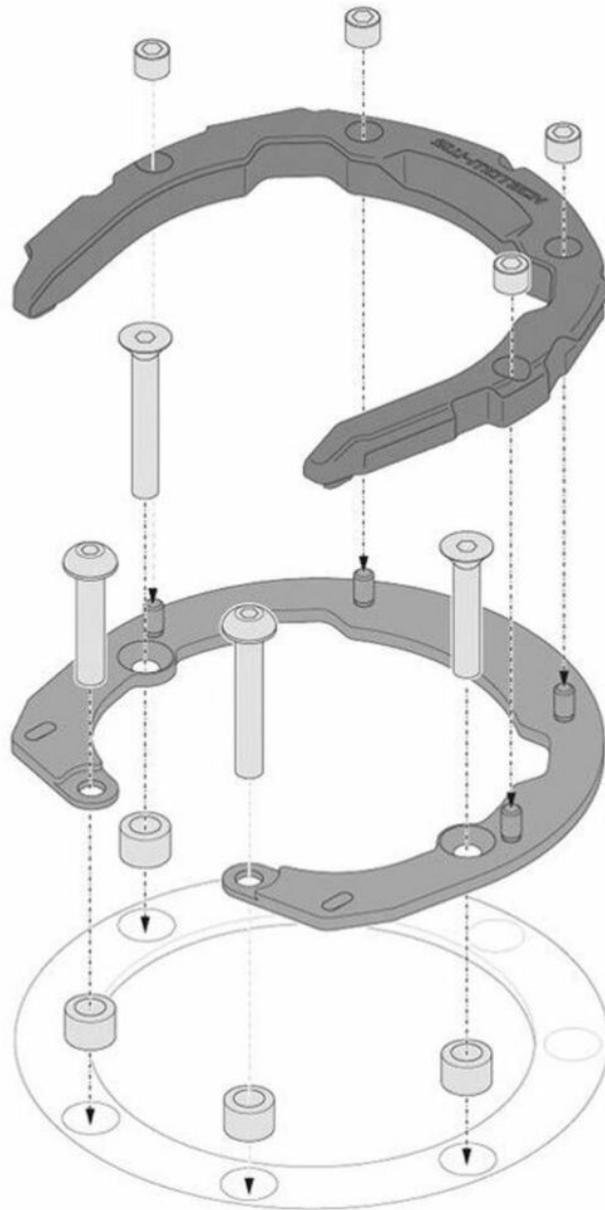
- soit des systèmes électroniques, c'est ce que propose la marque [Veridian Cruise](#) autour de 300 € avec, par exemple, un modèle dédié à la Transalp, ou annoncé pour la Suzuki V-Strom 800 (à partir de l'automne 2024).



## Veridian Cruise

Autre critère de choix, celui de la **bagagerie**. Je ne l'avais pas évoqué [dans le premier article](#), mais c'est un point très important pour moi. Avoir une moto compatible avec un système d'attache au réservoir, type [Tanklock](#) chez Givi ou l'[anneau Pro aimanté](#) chez SW Motech est un gros *plus*.

Avec mon ancienne Scrambler Desert Seld, aucun accessoire de ce type n'était disponible, car le réservoir n'avait pas de vis apparente. La seule façon d'avoir une sacoche au réservoir était de prendre un modèle à sangles ([Evo Enduro](#)) ou un modèle aimanté ([Day pack](#)). J'ai pu tester les deux. Le modèle aimanté est le plus pratique, mais la contenance est plus faible.



Anneau Pro aimanté, SW Motech

Pour la bagagerie arrière, les choix sont multiples :

- sacoches cavalières de chaque côté de la moto ;
- sacoche de selle ;
- sac ou *top case* sur un porte paquet au dessus de la roue arrière.

Se pose aussi la question d'un modèle rigide, qui ferme à clé, ou de la bagagerie souple, plus légère mais moins sécurisée.

Comptez-vous laisser votre moto sans surveillance avec la bagagerie remplie ? À vous de connaître votre usage pour choisir le bon modèle.



La Desert Sled en mode road trip, ici avec les sacoches cavalières

Certaines motos haut-de-gamme ont aussi une fermeture centralisée qui permet de verrouiller toutes les valises quand la moto est à l'arrêt. D'autres modèles utilisent simplement la même serrure.

Des motos ont des fixations spécifiques, c'est le cas pour les versions GT des Tracer 7 ou Tracer 9 chez Yamaha ou de la Tiger Sport 660. Mais cela impose d'utiliser les valises de la marque qui sont souvent très chères et spécifiques à un seul modèle.

De mon côté, je préfère des modèles génériques, non spécifiques à une moto, et qui pourront être réutilisés lors du changement de moto. A ce titre, la sacoche de selle [Rearbag Pro](#) de chez SW Motech que j'avais sur ma Desert Sled m'accompagnera sur la nouvelle moto : soit directement

sur la selle, soit en déporté sur un porte paquet.



En mode road trip, sur les hauteurs du barrage de Puylaurent

## Modèles

Concernant les motos, il y a eu beaucoup de suggestions pour d'autres modèles.

Si la possibilité de bridage pour les permis A2 est un *plus* pour la revente, avoir une moto nativement A2, donc limitée à 47,5 ch n'entre pas dans mes critères. Je pense que me laisserais vite du manque de puissance. Mon souhait est d'avoir une moto d'une puissance raisonnable entre 70 et 100 cv.

### Honda

La **NX500**, le nouveau nom de la CB500X chez Honda, a pas mal été citée.

C'est une moto cross-over, d'où le X, dérivée du roadster, l'ancienne CB500F, devenu CB500 Hornet. Moteur bi-cylindre, nativement A2, faible consommation. Un look qui devient de plus en plus baroudeur au fil des générations. Je pense que c'est un bon choix pour un débutant ou une reprise de guidon. Je me vois mal « redescendre » vers cette cylindrée. Voilà donc pourquoi cette NX500, comme toutes les motos A2, n'a pas été sélectionnée.

Honda a frappé fort avec la CB750 Hornet qui a réussi à détrôner la MT-07 au niveau des ventes en France. Et si la Translap est en concurrence avec la Ténéré 700, où est la concurrente à la Tracer 7 ? Il y a certes une NC750X mais elle est vieillissante. L'arrivée d'une hypothétique **NX750**, c'est-à-dire une version routière avec ce nouveau bi-cylindre, aurait du sens dans la gamme Honda. C'est elle qui est vraiment attendue. Malheureusement je ne vais sélectionner une moto qui n'existe officiellement pas encore.



La NX500 n'est qu'une CB500X relookée



La NC750X est encore là !

## Triumph

Chez Triumph, j'ai donc présélectionné la **Tiger Sport 660**. Beaucoup ont plutôt évoqué la **Tiger Sport 850**. Cela a du sens car j'ai aussi sélectionné la V-Strom 800. En fait ce sont deux motos très différentes. Sur le plan de mes critères, la Tiger Sport 660 est plus cohérente, et j'ai presque envie de dire, qu'elle est « meilleure » :

- Consommation plus faible (4,5l / 5,2l)
- Intervalle d'entretien plus long (16000 km / 10000 km)
- Plus légère (206 kg / 212 kg)
- Aussi puissante (81 ch / 85 ch)
- Jantes avant de 17 pouces (19 pouces)
- Prix plus bas (9 695 € / 12 295 €)

Mais surtout, la Tiger Sport 660 est un dérivé du roadster Trident 660. C'est donc la version *supérieure*, plus valorisante et mieux équipée, du roadster.

À l'inverse, la Tiger Sport 850 a été commercialisée sous le nom de Tiger 900 (tout court) à côté des GT, GT Pro, Rally et Rally Pro. Les

gens ne comprenant pas son positionnement, Triumph l'a renommée Tiger Sport 850 l'année suivante. C'est donc la version *inférieure* des Tiger 900.

En 2024, Triumph a d'ailleurs bonifié les 900 avec une puissance montée à 108 cv alors que la 850 reste à 85 cv afin d'être bridable de moitié pour les permis A2. Finalement, à 12 295 €, est-ce que vous préférez une Tiger Sport 850 neuve, ou prendre une Tiger 900 GT d'occasion ?



Triumph Tiger Sport 850

Mon objectif est de prendre la plus « petite » moto qui correspond à mes critères. Donc pourquoi envisager une Tiger Sport 850 quand la 660 fait l'affaire ?

### **Suzuki & Kawasaki**

Comme j'ai présélectionné la Tracer 7 et la Tiger Sport 660, beaucoup n'ont pas compris pourquoi j'avais écarté la **Suzuki V-Strom 650** et la **Kawasaki Versys 650**. Tous ces modèles sont effectivement proches.

Suzuki était sur le déclin et le renouveau passe par le nouveau bicylindre de 800 cc. Seule cette motorisation a du sens en 2024. Voilà pourquoi j'ai sélectionné la nouvelle V-Strom 800 et pas le modèle 650

ou sa déclinaison 650 XT.

Côté Kawasaki, c'est la même histoire. La marque est sur le déclin, sauf que le renouveau tarde à arriver. A part la Z900, rien ne se vend, et sûrement pas les nouveaux modèles hybrides. Sur Montpellier, il y a avait même deux concessions Kawasaki dans la ville. Il n'y en a plus qu'une aujourd'hui et encore, c'est une multi-marques.

Mais à l'occasion d'une vidéo en 2017, j'avais justement évoqué ces deux modèles comme future moto. Mais c'était il y a 7 ans déjà ! Pour un achat d'occasion, oui, c'est peut-être un bon choix avec un tarif abordable, mais en neuf, il est préférable d'envisager des motos de conception plus moderne.



Suzuki V-Strom 650 XT



Kawasaki Versys 650

## Visites en concession

Egalement, dans les commentaires, vous avez été nombreux à me dire qu'il ne fallait pas se limiter à une recherche *théorique*, et qu'il fallait aller sur place en concession, voir les motos, faire des essais. Et potentiellement avoir un coup de coeur sur un modèle non envisagé initialement.

C'était bien mon objectif, mais ma réflexion avait pour but de limiter mes visites aux concessions qui avaient vraiment des modèles qui me correspondaient afin de ne pas perdre de temps.

Après une phase de présélection, j'avais donc retenu 6 motos dans 6 marques différentes, dont :

- 2 marques où j'étais déjà client (Honda pour la CB750 Hornet et Ducati pour le Monster 950)
- 4 marques que j'allais découvrir : Husqvarna pour la Startpilen 801, Suzuki pour V-Strom 800 SE, Triumph pour la Tiger Sport 660 et

Yamaha avec la Tracer 7.

Au sujet de ces visites, ça s'est globalement ...mal passé !

L'accueil en concession, la qualité de mon interlocuteur, la compréhension de mon projet étaient des points essentiels avant de lâcher plus de 10 000 € dans une moto neuve.

Je précise que les visites ont eu lieu avant la sortie du précédent article, à la fin du mois de mai. Je suis venu en concession de manière anonyme, avec un projet concret, sérieux et finançable.



## Honda

J'ai été client Honda pendant 6 ans. La **Hornet** était donc le modèle qui correspondait le plus à mes critères pour ses prestations simples, et son prix contenu. Au fil de ma réflexion, revenir un roadster, surtout d'une marque déjà connue, n'était plus ma volonté. J'ai pris du plaisir avec la CB650F, mais le changement n'aurait pas été suffisant.

Je savais donc que la Hornet ne serait pas ma prochaine moto, mais j'ai quand même voulu la voir en vrai.

Mon objectif n'était pas de faire un essai, justement pour ne pas faire perdre de temps au commercial et immobiliser la moto inutilement. Je n'avais donc aucune attente particulière. Et heureusement ! La concession, au début de l'été, était surchargée de motos, il y a en avait partout, des scooters, des cross, toute la gamme Honda. Impossible de circuler entre les motos, de bien les voir, de pouvoir montrer dessus et apprécier la position de conduite et la hauteur de selle.

Je n'ai pas été à l'aise dans cet espace de vente. J'ai donc écourté ma visite.



## Ducati

Client Ducati avec ma Scrambler Desert Sled, cette marque était pour moi la plus *légitime* à accepter la reprise de ma moto actuelle. Difficile pour une concession Ducati de dire que la moto est invendable, qu'elle n'intéresse qu'un public restreint, que le kilométrage élevé va faire peur aux acheteurs. En 2021, je m'étais déjà projeté dans la reprise de la Desert Sled pour repartir avec un **Monster 950** qui était alors la nouveauté. Lors de l'essai, j'avais aimé le côté moderne, la puissance disponible, les clignotants à balayage, le shifter up & down, les modes de conduites, le tableau de bord couleur, mais la chaleur dégagée par le moteur était importante et la position de conduite était un peu basse. Le prix de reprise était plutôt intéressant. J'avais estimé un prix de vente entre particuliers à l'époque à 7 800 € et la concession me faisait une reprise à 7 500 €, ce qui était très correct.

Pour 2024, c'était toujours le Monster qui avait ma préférence, notamment dans le nouveau coloris blanc.

Il y avait une belle offre en neuf, soit avec une LOA ([location avec option d'achat](#)) qui, tout compris, avec le rachat après 3 ans, revenait au prix catalogue de la moto ou une remise immédiate de 5 %. Attention, en 2021 le Monster coûtait 11 290 €, en 2024 c'est 1 000 € de plus, donc même avec 5 % le tarif reste plus élevé puisqu'on arrive à 11 675 € ! La

promotion étant « imposée » par Ducati, la concession devait suivre. Résultat : comme la moto bénéficiait de 5 % de réduction, alors il fallait payer plein pot les accessoires, la mise en service, et même le prix de reprise de la Desert Sled était *dégradé* pour se refaire sur le manque à gagner du véhicule neuf. En tant que client, j'aurais bien aimé un petit geste, comme la protection de réservoir à 40 € ou un T-Shirt offert parmi les invendus, un porte clé, etc. Non. Je m'en suis sorti avec un devis de presque 10 000 € pour avoir la chance de repartir avec un Monster ...en échange de la Desert Sled.

La proposition commerciale ne m'a donc pas convenu et je n'ai pas senti l'envie, ni de vendre le Monster, ni de reprendre ma Desert Sled. Changer de marque était donc pour moi une évidence pour la suite de mes recherches.



## Husqvarna

Au printemps 2024, Husqvarna a dévoilé la **Svartpilen 801**. Le lancement presse international a eu dans le sud de la France. À partir de la fin avril, toutes les chaînes YouTube, françaises et internationales, ont diffusé les essais en vidéo de cette moto. Toutes les informations ont été communiquées ainsi que le prix de 11 299 €. Seule inconnue : la date de lancement précise, mais le début de l'été était évoqué.

Cette moto est donc arrivée tard dans ma sélection. C'est presque la surprise de dernière minute. Et j'aime ça !

J'ai bien aimé le look, et les caractéristiques techniques correspondaient parfaitement à mes critères.

En France, était organisé le Husqvarna Tour dans 8 villes, notamment lors du salon de la moto à Lyon en février. Pour les dernières dates de la tournée, cette Svartpilen 801 était également à l'essai. On pouvait donc avoir des vidéos de [motards amateurs au guidon de cette nouvelle moto en France dès la fin du mois d'avril](#).

Très intéressé par cette moto, je me suis donc présenté dans la concession Husqvarna. Mon objectif était de savoir « quand » il y aurait plus d'informations sur la moto, notamment la date du lancement et la possibilité de faire un essai. Réponse : « fin d'année ». J'ai été assez surpris, car ce n'était pas la réponse que j'avais lu dans la presse. J'ai insisté en parlant des essais qui étaient déjà disponibles, et que ça n'avait pas de sens de parler si tôt de la moto, mais même réponse : « fin d'année ». J'ai alors évoqué la mise en vente de ma moto avec un projet de remplacement à l'été et que donc la « fin d'année » était trop tard pour moi : pas de réponse. Ultime perche, j'ai évoqué la 401 qui était finalement proche au niveau design et qui était disponible dans la concession. Réponse : « ça n'a rien à voir, c'est un monocylindre ».

Je veux bien croire que le jour de ma visite, la dernière information connue soit « fin d'année ». Mais je me serais attendu à ce que la personne prenne, par exemple, mon contact, pour me rappeler quand il aurait eu des nouvelles informations. Ou à minima me laisser sa carte en me disant « rappelez-moi d'ici quelques semaines », ou alors de m'inciter à les suivre sur les réseaux sociaux. Quand j'ai parlé de la vente de ma moto, il aurait pu me demander quelle moto, et en lui disant que j'avais une Ducati Scrambler, il aurait pu comprendre que j'aimais bien ce style, et que mon choix était donc cohérent. Me présenter la 401 aurait pu être une occasion de montrer la qualité des finitions Husqvarna. Et si la 401 est effectivement un monocylindre, la 801 est un clone de la KTM 790 Duke, il aurait donc pu me proposer un essai de ce modèle pour que je me fasse un premier avis sur ce moteur bicylindre. Est-ce que j'en attendais trop de la concession ?

Mais le pire, c'est que quelques jours après, sur le compte Instagram de la concession, était postée une vidéo avec la Svartipilen 801 exposée devant le mur en pierre de la concession avec le message « à venir découvrir dès à présent dans notre magasin », puis une autre publication pour annoncer la soirée de lancement le 13 juin. J'étais justement vendu en concession pour avoir ces informations ! Après réflexion, cette moto aurait été trop proche de mon ancienne Ducati, je n'envisage donc plus ce modèle pour ma future moto.

À noter que le site [Moto Station vient de sortir les premiers chiffres de vente](#) : 76 motos ont été vendues en deux mois (mais combien sont en fait des motos d'essais ?)

**Husqvarna** : 76 ventes pour le moment pour la Husqvarna Svartpilen 801 ([essai par Rémi](#)) et son positionnement marché un peu flou.

## À suivre...

Voilà pourquoi j'ai réduit ma sélection de 6 motos à seulement 3. Mais pour autant, pour les 3 autres marques, s'il y a eu du mieux au niveau des relations humaines et commerciales, il y a aussi eu du pire ! Malheureusement. Et je suis impatient de partager la suite de mon expérience dans ces concessions car j'avais envie de savoir si, le problème, c'est moi, si mes attentes sont trop hautes, ou si je suis mal tombé ? Réponse la semaine prochaine !

---

- Partie 1 : [Nouvelle moto : mes critères de sélection](#)
- Partie 3 : [Nouvelle moto : un choix par défaut ?](#)