

Idylle de



**Honda NT 1100 / Yamaha Tracer 9 GT /
Suzuki GSX-S 1000 / Kawasaki Ninja 1000 SX**

GT

Où aller courant février au guidon de quatre GT prêtes à rouler ? J'ai consulté l'oracle : il voyait un gros vaisseau jaune baigné d'une mer de virages... Un ferry ? La Corse ? Mais oui, j'avais tout compris ! Ainsi naquit cette idylle entre l'île de Beauté et notre équipage.

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.



a vie n'est que tendresse...
Enfin... Lorsqu'elle le veut bien.
Là, manifestement, on était dans
un bon jour, j'irais même jusqu'à dire
dans une (très) bonne semaine. Le
coup des planètes alignées, vous y croyez ?
Moi, oui. En vérité, je ne consulte pas.
Pas plus l'oracle que les astres d'ailleurs,
encore moins cet escroc d'horoscope.
En revanche, j'ai la foi. Enfin, j'veux dire,
ma foi, pas l'autre. Ouais, c'est comme ça,
j'ai foi en ma foi. Plus simplement, je sais
m'écouter. Au pire, mesurant qu'avec l'âge
et les kilomètres à moto, mes récepteurs

auditifs ont perdu en sensibilité, j'ai mon
fidèle palpitant sur qui compter. Lequel
ne manque jamais d'envoyer du lourd, façon
double pédale/grosse caisse sitôt que le destin
semble s'engager sur la bretelle d'accélération.
Résumons : j'ai ces quatre joujoux calés sur
dix jours pour la réalisation d'un comparatif GT.
Février, traditionnellement, c'est la purge...
Globalement, ça caille, ça glisse un peu
partout sur le territoire, ne parlons même pas
de la moitié nord. Poussons même jusqu'à
dire : les trois quarts nord. Pour nous, il est
de coutume, en cette saison, que de filer
dans les quartiers ensoleillés. On vise les



routes sèches, la belle lumière et, soyons honnêtes, le maximum de degrés ambiants. Heureusement, pour tout ça, notre beau pays est sacrément bien doté, surtout dans sa zone baignée par la Méditerranée.

« Des GT ? Elles ont le profil pour les routes corses ? »

C'est parti de là, au moment où le coup d'œil s'est propulsé trop loin sur la carte ! Enfin, pas « trop » loin à proprement parler, seulement un brin plus au sud que les destinations où nous nous rendons habituellement à

cette période de l'année. Mais à peine le temps de réaliser ce que nous faisons qu'il était déjà l'heure d'embarquer à bord de Mega Andrea ! Et dire que Thomas (le Loraschi, notre opérateur en chef des actus, essayeur et maître ès équilibre, mais en équilibre précaire quant à cette destination pour ce sujet) était sceptique... Bref, il n'y croyait pas vraiment Thomas, et pourtant si, on y est allé, rouler sur l'île de Beauté, même qu'avec nos GT, on s'y est régalé ! Et Thomas aussi ! Enfin, je crois... Certains nous disaient : « Des GT ? Elles ont le profil pour les routes corses ? » Non mais allô, les gars ?! Vous étiez où tout ce temps ? Vous

êtes en retard d'un siècle là. Il suffit de détailler le casting pour piger : Yamaha Tracer 9 GT toute refondue en 2021, Honda NT 1100 et Suzuki GSX-S 1000 GT fraîchement débarquées sur le marché, Kawasaki Ninja 1000 SX, icône de la catégorie. Non seulement ces quatre-là étaient tout à fait prêtes à festoyer mais en plus, on comptait bien exploiter leurs capacités de chargement. De toute manière, quand tu te fais embringuer dans un tel alignement de planètes, c'est trop tard pour douter. Tu la boucles, tu loves tes fesses sur la selle, tu lances la mécanique et tu enclenches ton plus franc sourire. Une idylle de GT, j'vous dis. ■





La sauce Ninja apporte toujours une bonne dose de piquant au voyage.

La Corse resplendit sur 184 kilomètres dans son plan vertical, 83 suivant l'horizontal. Notre petit convoi généreusement motorisé s'est avalé 850 kilomètres de ses routes, répartis en quatre étapes, majoritairement par le littoral. Ça commence à faire quelques heures de moto tout ça... Et puis, nous avons dénombré quelques virages dans les parages. Combien ? Hmmmm... Environ... Ah non, beaucoup plus en fait ! Mais assez causé et comme le dit si bien Barbara : «*Let's Go 2 Ride !*»

Présentation



Trois de celles-ci laissent échapper des suggestions sportives depuis leur béquille, la Honda NT 1100 se présentant plus classiquement sur un registre GT. Cette

dernière s'affiche dans des volumes plutôt généreux, insistant immédiatement sur son niveau de confort, tout en omettant de nous saupoudrer ne serait-ce que de fines particules de sex-appeal... Il y a certes de la douceur dans ce design, une rondeur rassurante également mais point de piquant, il faut bien l'avouer. Suzuki GSX-S 1000 GT et Kawasaki Ninja 1000 SX penchent très clairement en faveur du sport-GT, la première citée ne cédant toutefois pas aux demi-guidons, reprenant à son compte l'idée du guidon droit du roadster



Les suspensions de la Ninja 1000 SX proposent un large spectre d'utilisation grâce à leurs nombreux réglages : on aime.

Seuls demi-guidons du comparatif, ceux-ci peuvent se vanter d'avoir été très judicieusement dessinés.



Oui, on aime aussi vous montrer les excentriques de tension de chaîne Kawasaki. Les rétroviseurs en alliage et repliables méritaient tout autant de passer en détail.



Les attaques concurrentes pleuvent, la Ninja 1000 SX ne couine pas. Et encore de gros points empochés grâce à cet accueil passager !

Kawasaki Ninja 1000 SX

L'énergie verte

Nous l'avons d'abord connue sous l'appellation Z 1000 SX, la voilà Ninja 1000 SX depuis 2020 (ainsi nommée aux US depuis ses débuts). Ce concept de déclinaison sport-GT sur base de roadster (ancienne Z 1000) nous habite depuis 2011. Signe que l'idée était judicieuse puisque 11 ans plus tard, les ventes se poursuivent à bon rythme. Ce qui ne doit rien au hasard, la moto étant effectivement réellement compétente dans son secteur d'activité. Clairement, si son design divise, ses qualités dynamiques rassemblent. Avec 1403 cm³ et 142 chevaux dans les cylindres, la moto sait faire preuve de tonus, d'autant qu'elle tend à tirer un braquet relativement court. Celle qui paraît assez imposante à première vue se révèle finalement très raisonnablement dimensionnée une fois en place à son guidon. Cette moto est vraiment complète pour affronter sereinement la classe sport-GT avec un véritable confort de selle (pilote et passager), une bulle réglable, des demi-guidons bien relevés, une interface digitale simple, claire, complète et lisible, une mécanique dynamique, une belle vivacité et, sans oublier de le souligner : une aptitude coquette au sport. Livrée très libérée en hydraulique pour d'abord privilégier le confort, quelques clics plus tard, la voilà apte à mettre du gaz. Une vraie sport-GT. Le modèle testé ici recevait le pack Tourer facturé 1 200 € (bulle large fumée, valises, poignées chauffantes à trois niveaux de chauffe 20, 60 et 100 %). Soit 14 599 € + 1 200 € (pack Tourer) + 200 € (coloris) pour un total de 16 100 €.



GSX-S 1000 S. Mais n'oublions pas que la Ninja 1000 SX s'articule, elle aussi, sur une base de roadster. Vous n'avez tout de même pas sorti de votre mémoire la Z 1000 avec laquelle elle partage nombre de spécificités techniques ? La déclinaison de plateforme est un art, et on relève l'avancée de Kawasaki sur Suzuki en la matière, la Ninja 1000 SX proposant (entre autres) une bulle réglable et une place passager choyée. L'une et l'autre revendiquent un très bon niveau de finition et avec un avantage en termes d'équipement

Kawasaki Ninja 1000 SX / à partir de 14 599 €
(modèle essayé : Tourer 16 100 €)

+ 260 km/h • 142 ch* – 11,3 mkg* • 235 kg tous pleins faits*

*données constructeur

Honda NT 1100

Ferry-bike

Faire d'un trail une GT, opération sensée ou culottée ? Surprenante, *a minima*, mais l'exercice étant signé Honda, on est plutôt confiant. N'empêche, la NT 1100 partage le même cadre type simple berceau dédoublé (à quelques points d'ancrages près), le même moteur (le twin parallèle de 1084 cm³ calé à 270°) et la même interface digitale que les Africa Twin, si particulière à appréhender. Ce qui change fondamentalement dans la conception de la NT 1100 concerne son bras oscillant (qui, au passage, réduit l'empattement de 40 mm vis-à-vis d'une Africa), ses roues (en fonte d'aluminium) qui passent à 17 pouces (chaussées d'un train de Metzeler Roadtec 01), ses pneus, que l'on mesure à 180/55-17 derrière et 120/70-17 devant, ses suspensions, toujours fournies par Showa mais aux débattements sérieusement revus à la baisse puisqu'ils s'affichent à 150 mm devant et derrière, ceci quand l'Africa dispose respectivement de 230 et 220 mm. Détail d'importance : seul le réglage de précharge arrière est proposé à bord de la NT 1100, les voies hydrauliques calibrées en usine étant fixes. Et bien sûr, il y a cet habillage sur-mesure secondé d'un accueil pilote et passager de haute volée, sans oublier ses deux valises. Notre moto d'essai ne recevait pas la boîte automatique DCT facturée 1000 € mais bien la garantie constructeur de 5 ans ! Et encore la possibilité de doper l'équipement au moyen des options Honda telles que : top-case 35 litres (350 €), top-case 50 litres (500 €), Quickshifter (350 €), selles confort (pilote à 135 € et passager à 100 €), pack Touring (820 €), pack Urban (670 €), pack Voyage (1490 € = pack Touring + pack Urbain), etc.

S'il y a bien une place passager où l'on se sent considéré, c'est ici !



Le réglage de hauteur sur 5 niveaux a le mérite d'exister mais n'est pas possible en roulant. Cette bulle et ses déflecteurs sont d'une efficacité record face aux éléments.



Depuis l'apparition de cette génération de commodos Honda, nous sommes sous traitement contre la démenche tellement ça rend dingue !



**Honda NT 1100 / à partir de 13 999 € (modèle essayé : 14 734 €)
+ 220 km/h • 102 ch* – 10,6 mkg* • 238 kg tous pleins faits***

*données constructeur



Le twin ne nous est pas apparu aussi souple en bas qu'à bord des Africa. Ici, sans la DCT, le carter d'embrayage se fait peu encombrant et les déflecteurs inférieurs sont très efficaces.

en faveur de la verte. Insistons tout de même sur le travail effectué par Suzuki sur sa GSX-S 1000 GT qui reçoit un ensemble arrière et un afficheur TFT inédits. La Tracer 9 GT joue à fond sa carte du trail GT, incarnant avec force la volonté de Yamaha de proposer une génération de motos routières à l'encombrement réduit, ainsi qu'au poids et à la puissance maîtrisés. La Tracer 9 GT épate par sa dotation en équipements vis-à-vis de son prix. L'évocation sportive s'accompagne habilement d'une promesse de confort, reste un ou deux petits points de finition à revoir, à l'image du faisceau électrique courant le long de la colonne de direction. Pour paraphraser maître Julien Toniutti : « *Je ne sais pas combien ça ne leur a pas coûté* », sous-entendu, économiser là-dessus, c'est un peu mesquin.

Ergonomie et confort



Bien sûr, toutes les quatre prennent de gros points ici. On relève évidemment des nuances dans la bande mais au global, ce sont véritablement de très bons éléments à qui nous avons affaire. Donc, où se situent les unités manquantes ? Concernant la NT 1100, c'est d'abord du côté de l'encombrement, les petits gabarits se sentant encore plus mini à ses commandes. Mais surtout, c'est son interface qui pêche. Clairement, il faut avoir

participé à son développement pour en comprendre la logique, sans quoi il y a de quoi virer dingue. Question confort, elle est au top ! La Ninja 1000 SX approche de près de la note maximale de 5/5. Personnellement, de manière tout à fait subjective, je lui aurais accordé le sans-faute étant donné que ce que propose cette moto me séduit particulièrement. Mais objectivement, il convient de s'en tenir à un 4,5/5, au vu de la position de pilotage légèrement basculée sur l'avant. Par rapport à la vocation sport-GT de la machine, c'est pourtant parfaitement cohérent et même plus puisque l'appui sur les demi-guidons est modéré. Sauf que c'est à prendre en compte, tout comme la distance selle/repose-pieds qui pourra paraître insuffisante aux plus grands. La bleue de la bande propose un triangle guidon/



**Cette grosse moto
saura plaire aux plus
pépères à qui elle offrira
confiance et confort.**



**Derrière la meute de GT, Montemaggiore,
le spot photo qui fait merveille.
Encore derrière : l'hiver corse.**

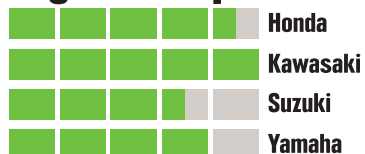




Devant vos yeux, un appareil bourré de talent à l'équipement limite pléthorique.

selle/repose-pieds vraiment excellent. La fermeté d'assise est manifeste et dans l'ensemble, c'est la moto plus virile de ce quatuor. Contrairement à l'élément d'origine, la bulle accessoire offre un niveau de protection très acceptable. La Tracer 9, quant à elle, score parfaitement ici car elle est très cohérente dans son rôle de trail-GT. Position, assise, protection, interface, la Yamaha brille, laissant filer le 5/5 du fait d'une fonction semi-active trop ferme appliquée à sa fourche.

Rigueur et précision



C'est net et sans contestation possible : la Ninja 1000 SX s'adjuge la gagne. Cette moto fait preuve d'une homogénéité ultra-réjouissante. Tout est super cohérent à bord avec une signature dynamique excellente. Si elle se livre dans des réglages très souples en sortie de concessions, elle permet toutefois d'agir sur ses suspensions dans une large plage de réglages. De quoi l'orienter vers davantage de sportivité en quelques clics seulement. Mais surtout, elle ne bascule jamais dans les extrêmes, proposant simplement d'ajuster les curseurs sans jamais dénaturer l'équilibre qui la caractérise. Avec la GSX-S 1000 GT, c'est déjà plus compliqué... Telle qu'elle est livrée, elle réclame beaucoup de pression dans son pneu avant, ainsi qu'une fourche réglée dure pour ne pas rendre son train avant trop engageant, trop lourd, trop

« tombant ». Avec un arrière au contraire réglé plutôt souple (et pourtant déjà quasiment bridé à fond en hydraulique), aucune logique n'est alors respectée. Et pour peu que l'on s'engage dans des modifications (pression pneu et précharge avant revues à la baisse) visant à rétablir des standards dits « passe-partout », alors la moto devient encore plus rétive. Une tendance qui est même allée en s'accroissant au fil des kilomètres (et avec 850 kilomètres parcourus, on a nettement senti le phénomène). Chez Suzuki, que ce soit roadster ou sport-GT, les GSX-S 1000 n'ont manifestement pas reçu la monte pneumatique adéquate (des références Dunlop spécifiques de première monte réclamées par le constructeur). Dommage, parce que cette moto doit être redoutable en vérité. Notre Tracer 9 GT a souffert de sa fourche

Yamaha Tracer 9 GT

Voie pleine d'issues

Il s'en est écoulé depuis 2015, de la Tracer 900. Tantôt encensée, tantôt décriée, elle n'en a pas moins marqué son empreinte au moyen d'un profond sillon, autant sur les routes que dans les compétitions commerciales. Depuis 2021, ne l'appellez plus Tracer 900 s'il vous plaît mais Tracer 9. Simple subtilité marketing, pensez-vous ? OK, manifestement, vous avez manqué un épisode... THE épisode ! La moto n'est plus la même. Certes, la philosophie demeure, pourtant, tout diffère. Le look et la technique sautent aux yeux : dessin avant très vertical, bulle travaillée et réglable, ensemble arrière destiné à profiter au passager, duo cadre/bras oscillant totalement remanié, tableau de bord inédit, triangle guidon/selle/repose-pieds révisé, assise plus basse (et hauteur de selle réglable), platines repose-pieds réglables également, moteur aux cotes internes majorées (course allongée de 59,1 à 62,1 mm) pour une cylindrée relevée de 847 à 890 cm³, puissance passant de 114 à 119 chevaux, et le couple de 8,9 à 9,5 mkg (avec une économie de 1,7 kilo au passage), la Tracer 9 s'est très, très largement remise en question. Quant à la version GT éternée ici, ça ne rigole pas au moment de livrer la recette de son niveau d'équipement proposé en série : Quickshifter up & down, 2 valises rigides de 22 litres chacune, béquille centrale, éclairage adaptatif, poignées chauffantes, régulateur de vitesse, management électronique largement affiné, suspensions semi-actives, etc. Il ne lui manque que... des commodos rétroéclairés ainsi qu'un vide-poches dans son retour de carénage. Reste quelques options en pack à lui greffer pour les plus enragés du service long courrier.

Le shifter est excellent, les platines repose-pieds réglables en hauteur pour relever la garde au sol un peu justes d'origine. Et la béquille centrale ? On l'a souvent dans le talon en roulant.

Du bon boulot par ici, de quoi s'y laisser facilement inviter.



Un mécanisme à pince qui autorise le réglage de bulle d'une seule main, ça, c'est bien !

Semi-active, la suspension tend à rendre la fourche toujours trop ferme. À côté, un faisceau pas clean et une économie franchement limite.

toujours trop bridée en hydraulique sur ses modes semi-actifs. Ainsi, sur les routes au revêtement chahuté, on ne rêvait pas de lui passer la bague au doigt. À l'inverse, sur un billard, la Yamaha était bien là, incitant d'ailleurs à lui relever les platines repose-pieds dans le cadre afin de récupérer en garde au sol ce qu'elle nous avait chipé en confiance dans le bosselé. La NT 1100 ne propose quant à elle aucun réglage de suspension autre que celui de la précharge de son amortisseur arrière. Ça paraît très réducteur sauf qu'au final, ça fonctionne ! Partout, tout le temps, certes systématiquement dans une certaine mollesse d'ensemble mais toujours avec cohérence. C'est donc par le confort appliqué au toucher de route que la grosse Honda parvient à scorer fort ici.



Yamaha Tracer 9 GT / à partir de 13 999 €
(modèle essayé : 13 999 €)

+ 240 km/h • 119 ch* – 9,5 mkg* • 220 kg tous pleins faits*

*données constructeur

Suzuki GSX-S 1000 GT

Cachet de virilité

GSX-S 1000, une lignée qui commence à s'étoffer. Une lignée toutefois encore bien jeune, puisqu'elle ne date que de 2015 avec, comme point de lancement, le roadster éponyme. Et puis la GSX-S 1000 F est arrivée, avec son carénage intégral et ses ambitions grand-tourisme, son échec commercial aussi... Dommage, cette moto méritait mieux. Et c'est vrai que l'on n'en croise pas souvent sur notre route des GSX-S 1000 F. Mais place à la GSX-S 1000 GT qui, par cette suite alphanumérique, semble clairement vouloir planter les couverts dans la nappe, s'affirmer avec mordant dans le giron des 1000 cm³ aux capacités sport-GT. Pour le sport, avec son quatre-pattes de GSX-R 1000 2005 forte de plus de 150 ch et sa partie-cycle de *bodyguard*, on la sentait parée. L'essai nous aura révélé quelques lacunes dans l'exercice GT à proprement parler mais question sensations, elle fait mouche. L'approche GT, la GSX-S 1000 GT l'honore au moyen de ce justaucorps inédit et taillé pour la protection face aux éléments. À défaut de packs d'options disponibles chez le constructeur, notre modèle d'essai recevait tout de même la bulle accessoire référencée au catalogue Suzuki (220,60 €), ainsi que le kit valises (936 €) accompagné de son indispensable kit de montage (156 €). Ne lui manquait que les poignées chauffantes (453,49 €) mais pas le Quickshifter up & down livré d'origine, ni l'inédit afficheur TFT couleur. Et nous voilà rendus à 16 111 € tout de même.



Cette vue inspirait un beau présage, la réalité est plus ferme qu'elle n'y paraît. C'est correct mais pas au niveau des trois autres.



À l'image de ce clignotant et cet habillage, on note la somme de travail accomplie chez Suzuki pour livrer une moto bien finie.

L'arrivée d'une nouvelle dalle digitale s'est accompagnée d'un nouveau commodo. Ça reste simple quoiqu'un tout petit peu moins intuitif qu'à bord du roadster.



Suzuki GSX-S 1000 GT / à partir de 14 799 €

(modèle essayé : 16 111 €)

+ 260 km/h • 152 ch* – 10,4 mkg* • 226 kg tous pleins faits*

*données constructeur



L'inédite et belle partie arrière en treillis (c'est de l'aluminium) renforce encore le sentiment de rigidité renvoyé par ce duo cadre/bras oscillant.



Kawasaki Ninja 1000 SX



À DEUX : Sa silhouette sportive laisse présager un piètre accueil pour le second occupant, mais cette Kawa propose en fait un bel agrément. Certes, ses repose-pieds passager sont plus hauts que ceux d'un trail routier, mais la selle est large et bien garnie, l'amortissement filtre efficacement les irrégularités de la chaussée et les poignées latérales sont bien placées. Les valises ne gênent pas la montée à bord et leurs poignées offrent même une solution de maintien supplémentaire.

TABLEAU DE BORD : Ce module d'affichage TFT doit vous dire quelque chose. Plus ou moins riche en fonction de la gamme du constructeur, il reprend en effet les derniers codes en vigueur chez Kawasaki. Et nous, on l'aime bien. Il n'a pas cédé au surdimensionnement, et sait par ailleurs répartir habilement ses fonctions. Ce qui lui permet de trouver sa place quasiment partout dans le catalogue Kawa. Une bonne source d'inspiration que ce petit pavé couleur. Honda, si tu nous entends...



Honda NT 1100



À DEUX : La moto la plus GT du lot est celle qui soigne le mieux le passager : celui-ci bénéficie d'une assise large et d'une très bonne protection. L'amortissement s'avère en outre convaincant : efficace sur les revêtements fatigués et gardant assez de tenue pour ne pas dégrader l'assiette de la moto lorsque l'arrière est chargé. Cela dit, les poignées latérales sont placées trop en arrière et à deux, la garde au sol avoue rapidement ses limites.

TABLEAU DE BORD : Mais non ! Quelle complexité d'agencement, de navigation surtout ! Depuis que cet équipement est apparu sur les Africa Twin 1100 (afficheur, interface et commodo), nous, on galère, on peste, puis on finit par démissionner. Une de ces usines à gaz... On ne sait plus par quelle touche passer pour engager une recherche, laquelle pour valider. Peut-être que s'il s'agissait de notre propre moto, on s'y ferait mais là, même après 4 jours et 850 km, on s'est encore planté... Et puis cette fenêtre monochrome qui double tachymètre et rapport engagé... Pourquoi ?



Cap Corse, Moulin Mattei, si vous n'y avez jamais posé les roues, c'est sûr, vous ne savez pas ce que vous manquez mais un conseil, si vous le pouvez, programmez ça très prochainement.



Yamaha Tracer 9 GT

Suzuki GSX-S 1000 GT



À DEUX : La géométrie trail de la Yamaha lui offre une bonne distance selle/repose-pieds mais la hauteur de l'assise ne facilite pas l'accès aux petits gabarits. Une fois installé, on profite d'une position de jambes détendue mais, la moto étant compacte, on se retrouve très près du pilote. L'amortissement s'avère très correct, nettement au-dessus de celui de la première génération de Tracer 900 mais attention à la garde au sol qui, en duo, en prend un coup. Des petites lacunes sans gravité.

TABLEAU DE BORD : Il ne faut pas en avoir peur, car cet afficheur est en réalité plutôt convivial. Séparer ainsi les niveaux de lecture fonctionne bien, surtout une fois paramétré à notre convenance. À droite, les 4 fenêtres proposent chacune les mêmes informations, charge à nous de les organiser. C'est très complet même si, au final, les segments de gauche sont un poil petits. Enfin, l'ensemble aurait mérité d'être disposé un peu plus haut et/ou de proposer un réglage d'inclinaison.

À DEUX : La Suzuki semble prometteuse : les repose-pieds passager ne sont pas placés trop haut et l'accès à bord est aisé. Mais à bord, on découvre des poignées latérales trop en arrière et surtout, une surépaisseur à l'arrière de la selle qui appuie sur le coccyx. Ce n'est pas douloureux mais assez gênant pour ternir un peu le plaisir de la balade. Dommage, car la moto offre un bon confort et avec sa bulle optionnelle, une protection au vent convaincante.

TABLEAU DE BORD : L'afficheur monochrome retenu notamment sur les GSX-S 1000 et V-Strom 1000 se prend là un violent coup vieux ! Ce nouvel élément couleur n'invente rien certes, mais il se présente joliment, et est parfaitement lisible. Dans l'absolu, la surface réservée aux paramétrages électroniques aurait pu être moins importante, considérant que l'on ne change pas ces fonctions toutes les 5 minutes. Le fond blanc est trop puissant la nuit, à moins que l'on soit passé à côté d'une fonction jour/nuit...





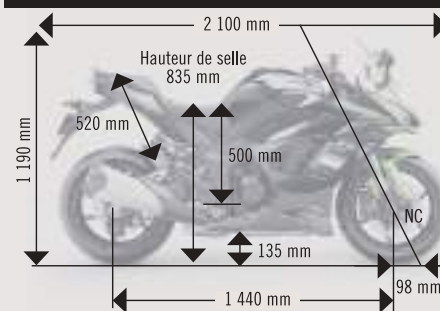
Entre Calvi et Galeria, Julien Toniutti (en bleu) jure qu'il y a moyen de tracer le Tourist Trophy corse ! Dans le même espace-temps, il se fait faire l'intérieur par Barbara et la Tracer 9 GT...

BILAN

Notations
Moto Revue /20

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrément général	Confort	Duo	Équipement*	Qualité/ finition	Budget*	Note finale	
Kawasaki	17	18	17	16	18	16	15	16	17	14	16,4	1 ^{re}
Honda	14	16	16	16	15	18	17	16	17	15	16	2 ^{ex}
Yamaha	16	15	17	17	17	15	14	18	16	15	16	2 ^{ex}
Suzuki	17	15	17	15	16	15	12	15	17	14	15,3	4 ^e

KAWASAKI NINJA 1000 SX



*hors option

- Puissance et couple
142 ch à 10 000 tr/min - 11,3 mkg à 8 000 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
Env 6,83 litres/100 km

- Diamètre de braquage
5,06 m
- Poids NC kg à sec
235 kg pleins faits

Entretien

Entre les pièces ou accessoires d'usure et les pièces plus rarement changées sur votre machine (on vous le souhaite), voici de quoi vous faire une meilleure idée du coût de l'entretien (ou de la casse) des motos présentées ici.

	Filtere à huile	Filtere à air	Bougie	Huile	
Kawasaki	10,92 €	32,30 €	4 x 23,06 €	3,8 L	135,46 € (hors huile)
Honda	14,56 €	43,07 €	2 x 39,59 €	4 L	136,81 € (hors huile)
Yamaha	17 €	35,50 €	3 x 13,84 €	3,2 L	94,02 € (hors huile)
Suzuki	16 €	43 €	4 x 16 €	2,8 L	123 € (hors huile)

	Plaq. AV (2 jeux)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
Kawasaki	106,44 €	59,10 €	258,91 €	206 €**	59,90 €	14,23 €	80,60 €	829,75 €	1072,38 €
Honda	201,92 €	50,23 €	202,94 €	103,23 €*	64,73 €	25,85 €	106,50 €	1331,29 €	NC
Yamaha	104 €	47 €	201 €	267 €*	48,50 €	51,50 €	55 €	952 €	985 €
Suzuki	130 €	50 €	237 €	350 €*	56 €	23 €	75 €	330 €	725 €

► MOTEUR

Type : 4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau. Distribution : double ACT, 16 soupapes. Cylindrée (alésage x course) : 1 043 cm³ (77 x 56 mm). Taux de compression : 11,8 à 1. Alimentation : injection. Mise en route : démarreur électrique. Boîte : 6 rapports. Trans. finale : par chaîne

► PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en alliage d'aluminium. Suspensions AV/AR : fourche inversée ø 41 mm, déb. 120 mm, réglable en précharge, compression et détente/mono-amortisseur Showa, déb. 144 mm, réglable en précharge et détente. Freins AV/AR : 2 disques ø 300 mm, étriers radiaux 4 pistons/1 disque ø 250 mm, étrier 1 piston. Pneus AV-AR : 120/70 x 17 - 190/50 x 17. Réservoir (réserve) : 19 litres (env. 3 litres). Garantie : 2 ans pièces et MO. Coloris : noir Métallic Diablo, blanc Pearl Robotic, gris Métallic Matte Graphensteel, noir Métallic Diablo (+ 200 €), vert Emerald Blazed, gris Graphite (+ 200 €)

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 mois / 12 000 km. Filtre à huile : 12 mois / 12 000 km. Bougies : 12 000 km. Distribution : pas de préconisation. Contrôle jeux aux soupapes : 42 000 km. Huile de fourche : pas de préconisation. Liquide de frein : 24 mois. Liquide de refroidissement : 36 mois

► ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS

Coef. 0,50 tarifs TTC/an y compris corporelle conducteur + assistance 0 km + garantie équipement pilote et casque

Honda NT 1100 : Paris : 384 € / Province : 286 €

Kawasaki Ninja 1000 SX : Paris : 686 € / Province : 425 €

Suzuki GSX-S 1000 GT : Paris : 686 € / Province : 425 €

Yamaha Tracer 9 GT : Paris : 374 € / Province : 273 €

*disques lisses et garnis et ressorts - **disques et ressorts

Verdict

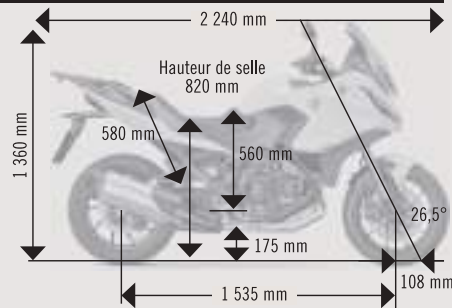
La plus complète, c'est la Ninja 1000 SX. Cette moto est insolemment douée dans toutes les matières, l'aboutissement d'un concept qui renvoie à un niveau d'efficacité et de satisfaction disposé à plomber l'ambiance chez la concurrence. Cela dit, si vous êtes vraiment grand, plus de 1,85 m dirons-nous, vous serez plus à l'aise sur la NT 1100. La nouvelle Honda n'a effectivement rien de sportif à proposer mais le programme routier qu'elle avance ne manque pas de consistance. Pour le frisson, en revanche, c'est mort... Dans la boutique Suzuki siège au contraire une GSX-S 1000 GT potentiellement très démonstrative, sauf qu'elle ne semble pas vouloir s'accommoder de sa monte pneumatique d'origine. Un diamant brut qui ne demande qu'à se révéler, lequel restera terni par un accueil passager manquant de brillant. Et la Tracer 9 GT d'aligner tous les curseurs à mi-hauteur, de quoi lui garantir une attention massive de la part des rouleurs les plus hétéroclites.

L'équipement

	Kawasaki	Honda	Yamaha	Suzuki
Afficheur couleur	✓	✓	✓	✓
Jauge à essence	✓	✓	✓	✓
Voyant de réserve	✓	✓	✓	✓
Compte-tours numérique	✗	✓	✓	✓
Compteur numérique	✓	✓	✓	✓
Horloge	✓	✓	✓	✓
Trip journalier	✓	✓	✓	✓
Modes moteur	✓	✓	✓	✓
Température moteur	✓	✓	✓	✓
Température extérieure	✓	✓	✓	✓
Warning	✓	✓	✓	✓
Ordinateur de bord	✓	✓	✓	✓
Quickshifter	✓	•	✓**	✓**
Indicateur de rapport engagé	✓	✓	✓	✓
Régulateur de vitesse	✓	✓	✓	✓
Commodos éclairés	✗	✗	✗	✗
Poignées chauffantes	✗*	✓	✓	✗*
Prise 12V	✗*	✓*	✓	✓*
Amortisseur de direction	✗	✗	✗	✗
Hauteur de selle réglable	✗	✗	✓	✗
Bulle réglable	✗***	✓	✓	✓
Réglage du levier d'embrayage	✓	✓	✗	✗
Réglage du levier de frein	✓	✓	✓	✓
Béquille centrale	✗	✓	✓	✗
Emplacement antivol sous la selle passager	✓	✓	✓	✓
Crochets d'arrimage	✓	✓	-	-
Clé antivol	-	-	✓	-
Prise USB	-	-	-	✓
Système Keyless	✗	✗	✗	✗

Dispo - ✗ Pas dispo - • option - ✗ non (option) - ✓* (USB) - ✓** (selle basse dispo en option) - ✓*** (selle basse dispo en option)

HONDA NT 1100



- Puissance et couple
102 ch à 7500 tr/min - 10,6 mkg à 6250 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,99 litres/100 km
- Diamètre de braquage
5,03 m
- Poids NC kg à sec
238 kg pleins faits

► MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) : 1 084 cm³ (92 x 81,5 mm).**
Taux de compression : 10,1 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique.
Boîte : 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

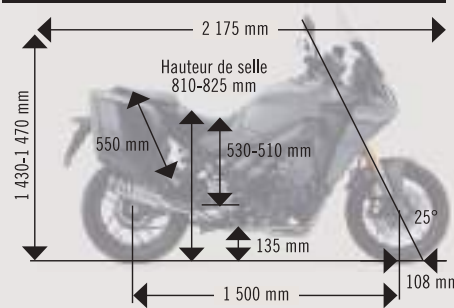
► PARTIE-CYCLE

Cadre : double poutre/simple berceau dédoublé en acier. **Suspensions AV/AR :** fourche inversée showa ø 45 mm, déb. 150 mm, réglable en précharge/mono-amortisseur Showa, déb. 150 mm, réglable précharge.
Freins AV/AR : 2 disques ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons/1 disque ø 256 mm, étrier 1 piston.
Pneus AV-AR : 120/70 x 17 - 180/55 x 17. **Réservoir (réserve) :** 20,4 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 5 ans pièces et MO. **Coloris :** gris mat, blanc, noir

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 000 km. **Filtre à huile :** 24 000 km. **Bougies :** 48 000 km. **Distribution :** Pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 24 000 km. **Huile de fourche :** pas de préconisation. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 36 mois

YAMAHA TRACER 9 GT



- Puissance et couple
119 ch à 10 000 tr/min - 9,5 mkg à 7 000 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,87 litres/100 km
- Diamètre de braquage
5,09 m
- Poids NC kg à sec
220 kg pleins faits

► MOTEUR

Type : 3-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 12 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) : 889 cm³ (83 x 68,6 mm).**
Taux de compression : 11,5 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique.
Boîte : 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

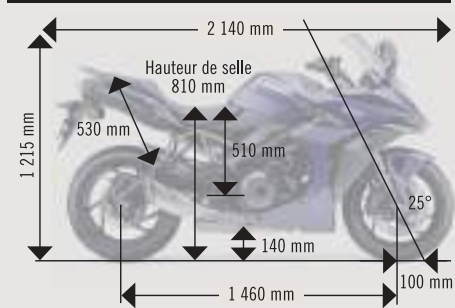
► PARTIE-CYCLE

Cadre : tubulaire en acier type Diamant. **Suspensions AV/AR :** fourche inversée KYB ø 41 mm, déb. 130 mm, semi-active, réglable en précharge/mono-amortisseur KYB, déb. 137 mm, semi-actif, réglable en précharge.
Freins AV/AR : 2 disques ø 298 mm, étriers 4 pistons/1 disque ø 245 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV-AR :** 120/70 x 17 - 180/55 x 17. **Réservoir (réserve) :** 18 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 2 ans pièces et MO. **Coloris :** Tech Kamo, Redline, Icon Grey

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 10 000 km. **Filtre à huile :** 20 000 km. **Bougies :** 20 000 km. **Distribution :** NC. **Contrôle jeux aux soupapes :** 40 000 km. **Huile de fourche :** inspection 10 000 km. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 36 mois

SUZUKI GSX-S 1000 GT



- Puissance et couple
152 ch à 11 000 tr/min - 10,4 mkg à 9 250 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
6,68 litres/100 km
- Diamètre de braquage
5,5 m
- Poids NC kg à sec
226 kg pleins faits

► MOTEUR

Type : 4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 16 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) : 999 cm³ (73 x 59 mm).**
Taux de compression : 12,2 à 1. **Alimentation :** injection électronique. **Mise en route :** démarreur électrique.
Boîte : 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

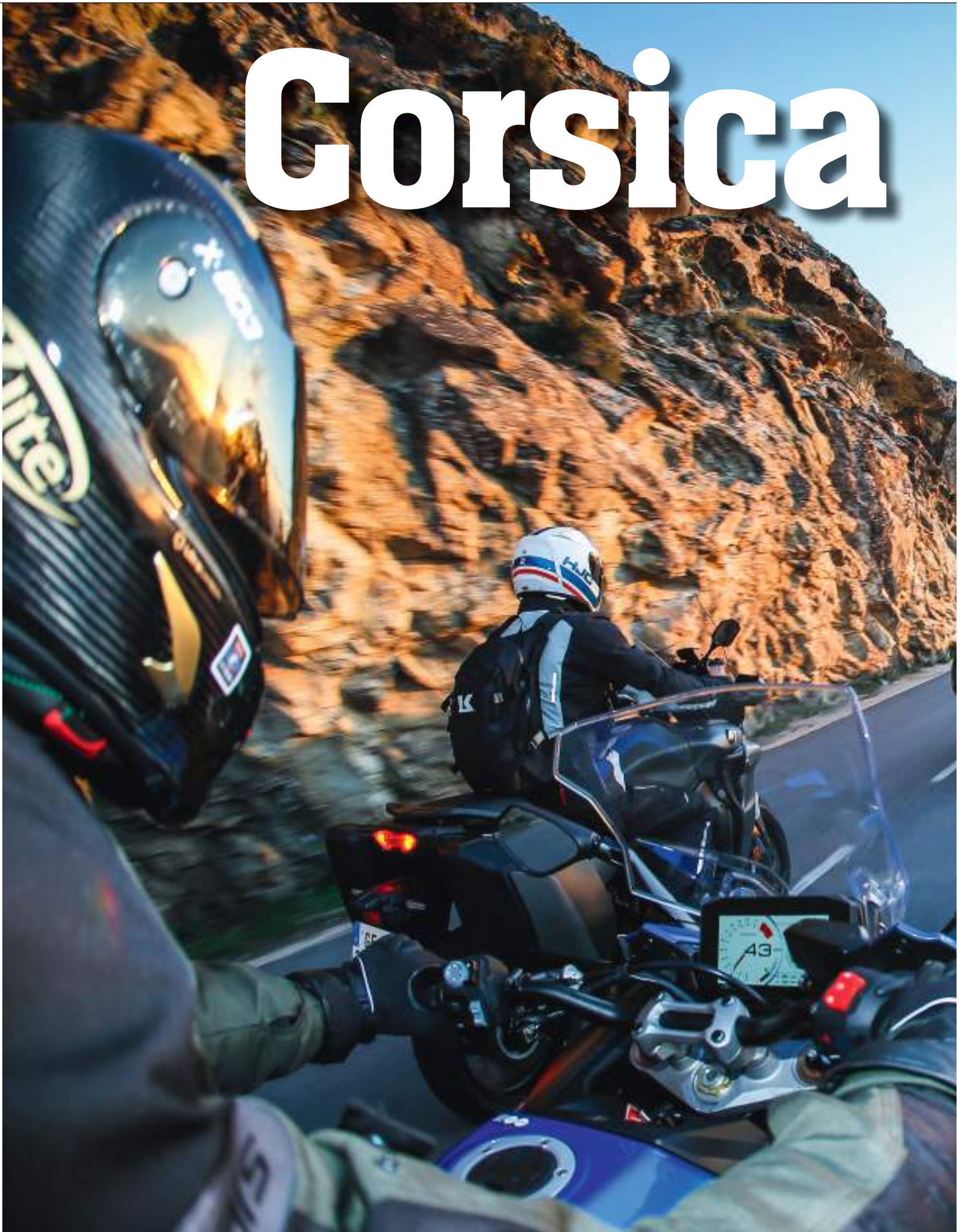
► PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en alliage d'aluminium. **Suspensions AV/AR :** fourche inversée KYB ø 43 mm, déb. 120 mm, réglable en précharge, détente et compression/mono-amortisseur KYB, déb. 130 mm, réglable en précharge, détente et compression. **Freins AV/AR :** 2 disques ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons/1 disque ø 220 mm, étrier 2 pistons. **Pneus AV-AR :** 120/70 x 17 - 190/50 x 17. **Réservoir (réserve) :** 19 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 2 ans pièces et MO. **Coloris :** Metallic Triton Blue, Metallic Reflective Blue, Glass Sparkle Black

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 000 km. **Filtre à huile :** 12 000 km. **Bougies :** 24 000 km. **Distribution :** contrôle à 60 000 km. **Contrôle jeux aux soupapes :** 24 000 km. **Huile de fourche :** 24 mois / 24 000 km. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 24 mois

Corsica



Féerie

La Corse est là, bien ancrée en Méditerranée et sans intention de la quitter. Alors oui, rien ne presse, on se dit qu'on aura toujours temps d'aller s'y régaler mais franchement, pourquoi attendre ?

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.





1

Février, on a beau se dire que le printemps arrive, ça reste en hiver. Et puis en Corse, on se retrouve vite à pendre de l'altitude, raison pour laquelle, ce périple, nous l'avons majoritairement tracé en fonction du littoral et sur quasiment 850 kilomètres : un rêve en hiver par des températures comprises entre 7 et 18 °C !



J1 : Bastia - l'Île-Rousse (env. 200 km)

- Depuis le port de Bastia, direction Cap Corse par le littoral (D80) jusqu'au Moulin Mattei
- D80 jusqu'à Saint-Florent
- D81 et ensuite T30 jusqu'à l'Île-Rousse
- Nuitée : Hôtel Best Western Santa Maria, Route du port, l'Île-Rousse. Tél. : 04 95 63 05 05
- Dîner : L'Osteria, place Santelli, l'Île-Rousse. Tél. : 04 95 55 92 14

Mardi, 7 heures, petit-déj' sur le pont 9 du joli bébé jaune et blanc de 170 m de long. 530 cabines à bord, il semblerait que l'on ait déjà paumé Bruno... Lorsque Mega Andrea nous débarque sur le quai, ça souffle un poil, les yeux collent encore un peu, pourtant notre petite équipe frétille à l'idée du programme

à venir. Olivier Lucchini, de l'Agence du Tourisme Corse, avait insisté : « Faites le Cap-Corse, vraiment. Je l'ai fait plusieurs fois à moto, c'est magique. » OK Olivier, feu, mais la masse noire là au-dessus, ça fait partie des plans ? Mi-février, c'était risqué aussi... On fonce ! Il pleut... Barbara ayant privilégié son Vanity et Julien sa préparation mentale pour le TT, ça en fait deux sans affaires étanches dans les valises... Une averse, un simple grain, ça va passer. D'ailleurs, ça passe, on trace. La D80 donne la tendance : c'est magnifique ! La Torra Ghjenuvese d'Erbalunga, la plage de Pietracorbara, la Tour de l'Osse, etc. La lumière de l'est bricole encore avec quelques nuages mais c'est déjà tellement beau ! Passage vers l'ouest et pit-stop aux pieds du Moulin Mattei. Vue plongeante sur la Méditerranée, le spectacle impose le détour (et un retour),

je crois que je vais habiter ici. Julien plane et lâche dans un soupir : « On vit un rêve là. » Ouais, ben profite, mec, parce qu'il est déjà 16 h 30 et qu'il nous reste 100 kilomètres jusqu'à l'Île-Rousse. Et 100 kilomètres dans les environs, ça occupe. Le GPS indique 2 h 30 de route. Mais oui, évidemment qu'il fallait prévoir un écran blanc dans ses bagages ! Sur cinq, on est deux à l'avoir fait : Barbara et moi. Les trois autres doivent être légèrement naïfs en fait... Et la nuit de nous cueillir dans la descente vers Saint-Florent. Les boules : le vignoble de Patrimonio n'est plus visible. Je ne suis pas venu – que – pour ça mais quand même... À la sortie du désert des Agriates traversé façon spéciale de nuit, nos trois aveugles voient rouge, tellement focalisés sur le derrière de l'ouvreuse de nuit. Je veux dire : le feu arrière la GSX-S 1000 GT.



Pour une traversée ouatée

170 m de long, 27 m de large, presque 40 m de hauteur, environ 6 m de tirant d'eau, plus de 500 cabines, que ce soit Mega Andrea à l'aller ou Mega Smeralda au retour, nos taxis de la mer affichaient un potentiel d'accueil pouvant aller jusqu'à 2 000 personnes et 550 véhicules ! 26 200 kW de puissance dans les moteurs, soit plus de 35 000 chevaux, ça fait une sacrée navette... Voyager avec Corsica Ferries fut une expérience vraiment délicieuse. La prise en charge des motos une fois arrivés dans les garages est parfaite, autant que le sont confort et accueil à bord. Nous avons opté pour un départ depuis Toulon mais cela peut également se faire depuis Nice, Livourne ou Savone en Italie. Nous adressons un immense merci à Corsica Ferries et plus particulièrement encore à Jean-Dominique Santucci pour cette exceptionnelle expérience. Pour plus d'informations, rendez-vous sur le site Internet : www.corsica-ferries.fr



1 Imaginée à Corte, brassée à Furiani, la Pietra est un excellent carburant local ! **2** Le littoral entre Bastia et Cap Corse, c'est aussi beau que ça ! Impossible de se soustraire à la visite de cette partie-ci de l'île. **3** Corsica Ferries, notre allié en acier pour la traversée ! **4** Sartène dans la lumière rasante d'un soir d'hiver, une carte postale vivante gravée dans nos mémoires.

4





1

1 Calvi, si paisible en cette période-ci. Thomas, derrière, t'as Calvi si tu regardes (on peut rigoler ou bien ?).... **2** Le lac artificiel de l'Ospedale a kidnappé nos émotions le temps de cette photo tant tout, ici, est magnifique. **3** Brasserie du Port, l'île-Rousse, démarrage matinal en douceur, on accélérera plus tard.



2



3

J2 : l'Île-Rousse - Ajaccio (env. 220 km)

- Départ de l'Île-Rousse par la «Route des Artisans» (D151), en passant par Pigna, Aregno, Cateri, Montemaggiore
 - D451 jusqu'à Calvi
 - D81 via Galeria, Porto, Piana, Cargèse, jusqu'à Ajaccio
 - Nuitée : Hôtel Best Western Amiraute 20 boulevard Georges Pompidou, Ajaccio. Tél. : 04 95 27 22 57
 - Dîner : l'Auberge Ajaccienne, 4 rue Bonaparte, Ajaccio. Tél. : 06 09 76 64 57
- En chargeant la Ninja 1000 SX chez Kawasaki France quatre jours plus tôt, Julien (un autre) qui œuvre là-bas, me glisse entre deux coups

de mano de pression : « L'Île-Rousse, c'est mon fief ! » Sauf que là, on est à Élancourt... Mais qu'est-ce qu'il peut préférer faire ici qu'il ne fait pas là-bas ? « Ben... je bosse. » Ah ouais, pas bête... Bref, l'idée est simple : s'il nous venait l'envie d'un café sur le port, allons à la brasserie éponyme de sa part. Et en Corse, si tu viens « de la part de », pense à étendre un peu la marge sur ton planning... Jean-Marie, le taulier, n'était pas là mais son frère, si : Café ? Allez, café ! Le road book proposé par Olivier de l'ATC nous guide ensuite le long de la route des Artisans. Le bitume remue pas mal et puis on est déjà à la bourre. Après avoir traversé bon nombre de petites communes, Thomas s'interroge sur les possibilités de, je cite, « *démembrement* ». Drôle de lapsus pour évoquer un éventuel recours au

remembrement dans la région... Thomas, cet homme pas comme les autres mais ça, on a l'habitude... Dans notre descente le long de la D451 apparaît au loin la citadelle de Calvi. Parallèlement, l'appétit nous bête. Une équation qui se transforme en pique-nique sur la plage. Instants magiques que ceux d'être habillé léger en ce mois de février à l'occasion d'une pause déjeuner entre gens de belle amitié. Une heure plus tard, on s'accorde une nouvelle production de copeaux à base de repose-pieds sur la D81 en direction de Galeria. Pour les images d'actions à quatre motos, la route aux airs de circuit nous inspire. Bruno à la manœuvre : « *Calez-vous en file indienne quinconcée s'il vous plaît !* » Pas de bol, on est quatre... « *Faites un éventail fermé, alors ?* » Ah non mais il faut décoder des fois... Plus loin, vers Porto, le gars



4



5



6

Rencontre avec Stéphane Peterhansel

Le recordman de victoires au Dakar (14 au total dont 6 à moto) aime venir se ressourcer dans sa propriété de Porto-Vecchio, plus encore en cette période de l'année. Dans son garage, parmi les nombreuses pépites frappées du diapason, cette YZ-F 250 X homologuée (modèle US initialement prévu pour le X-country) quelque peu optimisée... Bâti arrière et réservoir carbone, tés de fourche Xtrig, suspensions BOS, démarreur électrique Panthera, culasse VHM, échappement Doma, silencieux Akrapovic, un rare carburateur Américain SmartCarb SC2 en attente sur l'établi, etc. Genre d'outil pour aller raviner du sentier corse. Partout, des souvenirs d'une carrière incroyablement dense dont une photo de Peter avec le regretté Jean-Claude Olivier et le malheureux André Malherbe, multiple champion du monde de cross et devenu tétraplégique lors de sa première participation au Paris-Dakar (1988). « Cette année-là, j'ai 23 ans. André et moi, on vient d'intégrer le clan Yamaha. Après sa chute, j'accuse le coup, me rend bien compte que ça n'est pas du play-back que l'on joue. L'évènement a sans aucun doute influencé ma carrière chez Yamaha. Reste que la course, c'est bien, mais la vie, c'est mieux. » Peter magnifie la réputation des pilotes d'enduro du haut de sa sincérité et sa sympathie. Encore merci pour l'accueil, Peter.



4 2022, Julien Toniutti replonge dans le bain du Tourist Trophy mais l'eau est quand même meilleure à Propriano (île de Beauté) qu'à Douglas (île de Man).

5 Les touristes passent leur tour, place aux biquettes !

6 Quand le continent est sous le ciel gris et qu'avec tes amis, tu vis l'instant différemment.

7 L'instant pression... à qui se fier sachant que Thomas est toujours un peu gonflé...

8 ... et Julien, jamais un dégonflé, surtout pas devant une spécialité servie à l'Auberge Ajaccienne !



7



8

Julien Toniutti nous assure d'un pointage « presque à l'heure ». Sauf que devant, ça se gâte. Raison pour laquelle on ne vous a pas rapporté d'images des superbes Calanques de Piana, rapport au fait qu'il pleuvait... Et ainsi jusqu'à Ajaccio avec un final de nuit, encore...

J3 : Ajaccio - Figari (env. 220 km)

- Départ d'Ajaccio par la D55 jusqu'à Serra-di-Ferro
- D157 jusqu'à Propriano
- T40 via Sartène et jusqu'à Figari
- Nuitée : Domaine De Peretti Della Rocca, route de Pruno, Figari. Tél. : 04 95 72 96 61
- Dîner : Domaine De Peretti Della Rocca, route de Pruno, Figari

C'est vrai que nous avons tenu un bon rythme, alors merci Bruno de parfois figer le décor pour nous permettre d'admirer là où on est passé un poil vite !



Jeudi 17 février, Ajaccio, Hôtel Best Western Amiraute, petit-déjeuner en terrasse, normal... Quoi d'autre ? Une rencontre, une très belle rencontre au siège de l'Agence du Tourisme Corse. Enfin, nous mettons des visages sur Olivier Lucchini et Pascal Acquaviva, nos précieux alliés pour cette épopée. Ne manque que Jean-Dominique Santucci de Corsica Ferries pour les avoir tous avec nous : on le retrouvera à Bastia. Une belle affaire de bonshommes qui, par la passion et la volonté, nous ont transportés jusque dans ce rêve. « *Je l'ai dit, ça, que nous vivions un rêve.* » Exact Julien, et on ne va pas se réveiller ! Direction Acqua Doria et la supérette du même nom, chez Pierre. Enfin... chez Pierre, Poupette, Bella, etc. « *Salut Pierre, on vient de la part de...* » Hop ! Rosé, sandwich, café, Azzura, bonnes blagues, anecdotes, etc. Pierre connaît tous les pilotes auto et moto

de l'île alors forcément, on se trouve des zouaves en commun. La pendule est en plein bug, aiguilles en grève. Le rêve à Toniutti se vit jusque dans les yeux mouillés de Barbara. Thomas est zen comme jamais, limite en panne, tandis que Bruno se paye un sourire bête depuis deux heures. De mon point de vue, on devrait s'installer ici. Sauf que d'ici justement, c'est encore une centaine de kilomètres qui nous attend jusqu'à Figari. Évidemment, ça va encore arriver de nuit... Foutus pour foutus, on reste encore pour profiter. Vers la fin d'après-midi, sur la D157 en approche de Propriano, je tilte ! « *La petite plage secrète, là, en contrebass !* » J'engage la meute dans l'impasse jusqu'à retrouver ce portillon discret... C'est lui et derrière : le paradis entre terre et mer (n'insistez pas, c'est secret) ! Le gars Toniutti, dont le préparateur mental lui conseillait un bain

hivernal s'y jette, casqué. L'eau est à moins de 14 degrés ! « *J'ai vraiment une vie de rêve ! En revanche, le jour où la roue va tourner, c'est sûr qu'elle va m'écraser.* » On a la vie qu'on s'est forgée, Julien, profite. En attendant, la montre a rattrapé son retard, accusant le nôtre au passage. Il est 17 h 30, on réengage l'opération écrans fumés et file indienne quinconcée (là, ça marche, on est cinq) dans mon feu rouge...

J4 : Figari - Bastia (env. 200 km)

- Départ de Figari par D859 puis T40 jusqu'à Bonifacio
- Puis T10 jusqu'à Porto-Vecchio
- D368 jusqu'à Zonza
- D268 jusqu'à Sari-Solenzara
- Enfin, T10 jusqu'au port de Bastia



1

- 1** Et si on disait que c'était notre plage à rien qu'à nous ? Et que le monsieur qui fait la photo, on voudrait bien qu'il reste pour le dessert ?
2 Bonifacio, ses falaises, ses façades aussi, et nous qui flânon.
3 Dernière chouette pause chez Sienn Motos (salut Sacha !) avant d'embarquer. Une fois dans le ferry, le compteur de la Suz' affichera 846,1 km de port à port (Bastia-Bastia).

2



3



Remerciements à l'Agence du Tourisme corse

Notre duo de choc à l'ATC d'Ajaccio ! À gauche, Pascal Acquaviva, responsable du pôle marketing et communication, à droite, Olivier Lucchini, chargé de mission promotion marchés. Motards et amoureux de leur île, ils ont accueilli avec un entrain immodéré notre projet touristique. Un projet monté en un temps record pour un rendu si parfait que nous avons boosté la pagination dédiée à ce reportage ! Découvrir la Corse à moto en dehors de la grosse saison touristique n'est qu'un enchantement. Les motards sont plus que jamais les bienvenus sur l'Île de Beauté, si bien que l'ATC travaille à valoriser le « Mois du 2-Roues », en mai, afin d'encourager cyclistes et motards à venir jouir des merveilles corses. Plus d'informations sur le site de l'ATC.

Visite de la cuverie chez nos hôtes au Domaine De Peretti Della Porta, balade matinale au cœur de Bonifacio, puis déjeuner sur le port de Porto-Vecchio en compagnie de Stéphane Peterhansel. Ne pas se fier aux apparences... On va mal... Ceci à cause d'un crasseux coup d'spleen collectif... Ce soir, on rentre... Et si la perspective d'une traversée confortable à bord de Mega Smeralda nous permet de tenir le choc, on en vient tout de même à fabuler sur l'idée de se poser dans les environs le temps du reste de nos vies. Une villa sur les hauteurs avec vue sur la mer, un p'tit 12 mètres au mouillage, une meule d'enduro, une GT chaussée en slicks, la projection se dessine assez facilement, son financement beaucoup moins... Thomas résiste toutefois à la tentation, trop attaché au climat de la Meurthe-et-Moselle. « Et puis, moi, j'ai pas un gros vouloir d'achat de toute façon. » Thomas, ce poète... Quittons

Peter et Porto-Vecchio, direction Bastia mais par la D368, pour faire durer. Sur ce ruban que l'on dévore, la tendance n'est toujours pas à faire un plat sur la bande de roulement centrale... Et avec Barbara qui donne le la, ça dégomme. Pressée de rentrer celle-ci ou quoi ? Une dernière image sur les berges du lac de l'Ospedale dans lequel, Toniutti, mental à la cave, n'a cette fois pas manifesté la volonté de s'immerger. Tout du long de la descente vers Zonza, le bitume se soulève un peu de partout, cause que la forêt borde de près ce ruban. Ça tabasse jusque dans le fond des débattements pourtant, d'aucun(e) ne lâche... C'est couillon parce que moins vite, ça secourait drôlement moins... Ce midi encore, on causait « Road Racing » avec Peterhansel et Toniutti, The spécialiste en la matière. Dans l'instant, la tendance va davantage à la « Road Racines »...

19 heures, on embarque, bye bye Bastia, bye bye la Corse. Samedi, 07 heures, sur le port de Toulon, notre rêve se réveille, groggy, comme nous cinq. Ça cause pas trop jusqu'à ce que Julien, laconique, tente : « On peut recommencer ? J'étais pas prêt... » ■

Merci aussi...

... à nos formidables accompagnateurs, Barbara Collet et Julien Toniutti. Eux qui ne reculent jamais devant un essai *Moto Revue* en hiver méritaient largement leur place dans notre convoi. Ces deux-là connaissent le coin pour être venus y disputer plusieurs épreuves de rallye et/ou Moto Tour. Barbara, la Corse, elle en a d'ailleurs fait un chouette projet, pour les professionnels et particuliers en groupes constitués. Tapez donc www.go2ride.net sur l'un de vos écrans et laissez-vous guider.