



Contact



Par Mduc,
photos Marc Julien



Honda XLV 1000 Varadero

Un gros trail qui devient Grand Tourisme

Pourquoi ne pas se l'avouer tout de suite, cette Honda a tout d'une grande GT. Quand je parle de grande je pèse mes mots...

La taille et le poids de la belle impressionnent, il faut dire aussi qu'avec 276 kg tout pleins faits et 825 mm de hauteur de selle, les petits comme Jean-Pierre Dupré (le boss !) ne seront pas à la noce. Mais les impressions sont souvent trompeuses. Je ne dis pas qu'en roulant elle va diminuer en taille mais l'ensemble est tellement facile et maniable que c'en est déconcertant.

En selle. À son bord, la position de conduite vous tombe naturellement sous la main, la visibilité des rétros est excellente. Le nouveau tableau de bord embarque un ordinateur aux multiples infos telle que la conso.

Le plus qui ravira votre passager(e) c'est le confort de selle.

Nous avons parcouru plus de 600 km (autoroute, nationale, départementale) dans le week end et ma femme ne jure plus que par l'épaisseur et le confort de la selle de la Varadero (j'ai une sportive, alors forcément !) Évidemment nous sommes partis chargés comme des mulets (sacoches cavalières perso).

Côté moteur. Le bicylindre en V à 90° à injection électronique, se montre toujours disponible mais il ne faut pas être en sous régime car là le moteur vous fait savoir son mécontentement en cognant. Au contraire, en solo, la belle veut bien reprendre même en 3^e vers 1500 tr/min et tracte jusqu'à 6000 tr/min avec facilité. La zone rouge se situe à 9000 tr/min mais ne cherchez pas pas si haut, cela reste un twin.

Côté freinage. C'est sûrement l'un des meilleurs sur le marché. Son système Dual-CBS et ABS (ABS en option) procurent une sensation de sécurité impressionnante. La tenue de route reste imperturbable même à haute vitesse et les amortisseurs gommant les imperfections de la route. Pas de vibrations parasites au bout des doigts ou de gêne visuel dans les rétros. Les kilomètres sont avalés avec sérénité et le nez au vent vous profitez du paysage.

Côté pratique.

Un petit rangement fermant à clé (bien pratique) se trouve sur le côté droit de la tête de fourche. Sécurité oblige, un système de clef codé pour le contact et une place sous la selle pour un grand U.

Côté regret. L'absence d'une jauge à essence remplacée par un voyant ne s'allumant qu'au passage de la réserve. Il ne s'allume pas quand vous mettez le contact, d'où mon inquiétude pendant l'essai.

Mais une bonne nouvelle m'a fait reprendre goût à la technique. Lorsque vous mettez le contact et que vous vous trouvez en réserve, non seulement le voyant s'allume mais l'ordinateur vous indique qu'il ne vous reste que 35 km (c'est écrit en chiffre, et ça décroît en roulant of course!) avant la panne sèche.

"Si c'est pas du progrès, ça madame !"

Honda France m'a confié la moto avec la bulle en position haute (je mesure 1,88 m). Sur l'autoroute je me suis arrêté pour démonter (ça prend 10 min) et mettre au plus bas. Le vent m'était renvoyé vers le haut du casque et à la longue cela devenait pénible. J'aurais aimé que la bulle soit 4 cm plus large.



Roue arrière avec ABS

