

LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MOTOS

Rédigé par Alain Tremblay

Saviez-vous que la moto a été inventée avant l'automobile? En effet, les premières motos remontent aux années 1860. Les historiens sont mitigés à décider si le premier inventeur de la moto à vapeur était Pierre Michaux ou Sylvester Howard Roper. D'une part, on dit que cela a débuté en 1867 lorsque Pierre Michaux a regardé son fils installer un moteur à vapeur sur une des bicyclettes de «Michaud et Cie». D'autre part, on mentionne qu'en 1867 l'inventeur américain Sylvester Howard Roper dévoilait son « vélocipède à vapeur, » un engin à 2 roues propulsé par un moteur à vapeur. Bien que la Reitwagen de Gottlieb Daimler soit venue plus tard en 1885, celle-ci est plus souvent reconnue comme la « première moto » car selon certains experts, un doute subsiste qu'un vélo avec un moteur à vapeur répond à la définition d'une moto. Voilà pourquoi la Reitwagen est considérée comme la véritable première moto avec son moteur monocylindre à combustion interne. De 1910 à 1920, des centaines d'entreprises ont fabriqué des motos dont Indian, Harley Davidson, Triumph et Royal Enfield pour en nommer quelques-unes. Les motos n'ont cessé d'évoluer pour devenir les machines stylées, performantes et distinctives que nous connaissons aujourd'hui.

Dans cet article, nous allons explorer différentes catégories de motos et noter quelques caractéristiques types de chacune d'entre elles. La liste des catégories et sous-catégories de motos n'est pas exhaustive, elle est utile pour vous aider à les distinguer. Par exemple, dans la même catégorie il y a des modèles qui sont technologiquement et conceptuellement très avancés tandis que d'autres modèles misent sur un style rétro avec un minimum d'aide technologique.

Premièrement, il y a les motos de route et les hors-route (motocross et trial pour nommer que ceux-là). Dans cet article, nous allons nous concentrer sur les motos dites de route. Notez que chaque catégorie de moto a ses avantages et ses désavantages.

Plusieurs s'interrogent sur l'impact qu'a le poids et la dimension d'une moto. Réponse rapide : le poids et la dimension influencent tout. Il y a d'abord la maniabilité, car le poids a un impact direct sur la manœuvrabilité particulièrement à basse vitesse. Il en est de même pour la dimension. Ajoutez ces facteurs à un centre de gravité élevé et vous augmentez le niveau de difficulté à piloter cette moto. Il y a également la consommation d'essence. Plus la dimension et le poids sont imposants plus la consommation est grande. Il y a aussi le remisage et l'entretien. Il est plus facile de trouver un espace pour remiser une moto standard que pour une moto tourisme de luxe. De plus, ce n'est pas tous les cabanons qui ont suffisamment d'espace pour remiser une moto aux dimensions imposantes. Le poids devient également un facteur à considérer quant à tolérance du plancher. Quand vient le temps de faire l'entretien et les réparations, ces facteurs sont à considérer quand on manipule la moto. Finalement, l'équipement comme un cric hydraulique ou une plateforme à ciseaux doivent être conçus pour le poids et les dimensions de la moto.

Voyons maintenant les catégories de moto:

1) La standard (naked)

- Idéale pour les milieux urbains
- Prix généralement moins élevé
- Peu ou pas de carénage
- Position de pilotage neutre
- Repose-pieds sous le pilote
- Souvent étroite et légère
- Facile à manœuvrer
- Réservoir d'essence de moyenne capacité

Désavantages :

- Peu ou pas de protection contre les éléments
- Un style qui laisse généralement voir les composantes
- Confort relatif sur de longues randonnées



Yamaha FZ-09

2) La boulevardière (cruiser)

- Selle basse
- Repose-pieds vers l'avant
- Style plus traditionnel
- Beaucoup de chrome
- La position de pilotage place les pieds en avant et les mains sont vers le haut de sorte que la colonne vertébrale est droite ou légèrement reculée
- Réservoir d'essence variant de petit à moyen
- Moteur avec beaucoup de couples

Désavantages :

- Le dos est plus susceptible d'absorber les contrecoups de la suspension
- Confort relatif sur de longues randonnées
- Garde au sol peu élevé



Harley-Davidson Fat Boy

3) L'aventurière

- Grande polyvalence
- Capacité de tourisme sur les routes pavées et non pavées
- Souvent équipée de valises et d'un porte-bagage
- Réservoirs de carburant de grande et même très grande capacité destiné à de longs trajets entre les pleins d'essence (20 jusqu'à 30 litres)
- Suspensions à grand débattement
- Carénage et pare-brise protègent bien des éléments
- Garde au sol élevé
- Moto imposante

Désavantages :

- Centre de gravité élevé
- Hauteur de la selle élevée
- Poids de l'essence devient un facteur important (25 litres et plus)
- Prix élevé



BMW R 1200 GS

4) La sportive

- Axée sur la performance (puissance, maniabilité, freinage)
- Repose-pieds élevés qui positionnent les jambes plus près du corps pour améliorer la garde au sol dans les virages
- Le corps et le centre de gravité sont positionnés vers l'avant au-dessus du réservoir d'essence
- Le pilote est penché vers l'avant dans le vent, la force de celui-ci peut soutenir confortablement le poids du pilote à haute vitesse

Désavantages :

- À basse vitesse, le poids repose sur les bras et les poignets ce qui cause de la fatigue
- Confort sacrifié pour la performance et l'aérodynamisme
- Moteur optimisé pour la performance et non l'économie d'essence
- Le plein potentiel ne peut pas être exploité sur les routes (enfin pas légalement ou de manière sécuritaire)
- Immatriculation et assurances très coûteuses (401 cm³ et plus considéré à risque au Québec)



Ducati Panigale 1299 S

5) La sport-tourisme

- Mélange entre une moto sportive et une moto de tourisme
- Repose-pieds moins élevés qu'une sportive
- Carénage et pare-brise qui offrent une protection contre les éléments
- Position de pilotage sport, mais moins agressive que celle de la moto sportive
- Valises intégrales

Désavantages :

- Le carénage et le pare-brise offrent moins de protection qu'un tourisme de luxe
- Manœuvre plus complexe à basse vitesse due au poids
- Dimension et poids imposants
- Prix élevé



Kawasaki Concours 14

6) La tourisme de luxe

- Moteurs à grand déplacement
- Carénage et pare-brise offrent une bonne protection contre les éléments
- Réservoirs de carburant de grande capacité destinés à de longues distances entre les pleins d'essence
- Une position de pilotage neutre et détendue
- L'emplacement du passager est spacieux et confortable
- Compartiments de rangement intégrés et volumineux
- Attelage de remorque optionnelle

Désavantages :

- Poids élevé
- Manœuvre à basse vitesse plus complexe
- Prix élevé
- Pour pilote expérimenté



Honda Gold Wing

7) La double usage

- Moto tout terrain additionné d'équipement requis pour être homologué sur route
- Idéal pour milieux ruraux
- Garde-boues élevés
- Garde au sol élevé
- Suspension à long débattement
- Pneus à crampons
- Sabot moteur
- Poids moyen

Désavantages :

- Plus les pneus sont agressifs pour le hors-route, plus leurs performances diminuent sur le bitume (distance de freinage plus longue et moins d'adhérence dans les courbes)
- Usure rapide des pneus à crampons sur le bitume
- Niveau de performance correct, mais sans plus
- Hauteur de la selle considérable
- (Sensible aux bourrasques de vent pour la KLR650)



Kawasaki KLR650

8) Scooter

- Destiné aux déplacements urbains
- La taille des moteurs est plus petite que celle des motos (50 jusqu'à 850 cc)
- Carénage plus complet qui leur donne une allure plus finie et plus silencieuse
- Compartiments de rangement volumineux
- Cadre ouvert et à plancher plat
- Roues à faible diamètre
- Moteur généralement positionné sous le pilote et vers l'arrière

Désavantages:

- Prix des maxi scooters assez élevé pour que l'on contemple un nombre de motos intéressantes
- Utilisations restreintes
- Agrément de pilotage loin derrière celle d'une moto
- Poids des maxi scooters
- Suspension rudimentaire sur les modèles d'entrée de gamme



Honda Forza

9) Alternatif moto :

- 2 roues avant et une roue arrière dans le cas du Spyder
- Pas besoin de cour ou permis de moto (cours spécialisé)
- Requier un niveau de préoccupation moins élevé en ce qui concerne l'équilibre comparativement à une moto
- Facilité d'apprentissage pour le pilote
- Position de conduite neutre

Désavantages :

- Poids élevé
- Dimensions imposantes
- Dispendieuse
- Sensation de pilotage se rapproche plus d'un VTT qu'une moto



Spyder F3

10) Hors-route

- Ces motos ont un petit réservoir de carburant pour la légèreté et la compacité.
- Suspensions à grand débattement
- Construction robuste et légère
- Il sont souvent équipés de moteurs à 2 temps plus performants (motocross et trial)
- Garde au sol élevée
- Repose-pieds en ligne droite avec le centre de gravité du pilote

Désavantages :

- Hauteur de selle élevée
- Entretien plus fréquents qu'une moto de route
- Pas homologué pour être utilisé sur les routes
- Distance des randonnées limitées due à la petite capacité du réservoir



KTM 250 SX