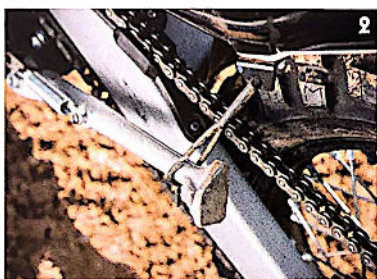


un équipement tout-terrain très complet, elles ne s'encombrent d'aucun chichi, d'aucune assistance autre qu'un ABS déconnectable sur la Kove. Ces adversaires sont fondamentalement différentes dans leurs axes de développement : l'une est un assemblage cousu main par un artisan fou, le Portugais Antonio Pinto, qui a créé sa marque de moto en 1987 avec son frère Jorge ; l'autre correspond au développement récent (depuis 2017) répondant aux désirs d'un industriel chinois qui a finalement choisi le nom Kove (en 2022) pour développer sa gamme à l'international. Les choix opérés, tant dans leur

approche du tout-terrain que dans leur vision de la route, se ressemblent autant qu'ils s'opposent. La route, pourquoi pas ? Si on l'imagine minoritaire dans leur utilisation, notamment au vu de leurs caractéristiques, elle reste possible malgré les apparences et en dépit des montes pneumatiques clairement orientées off-road : Michelin Anakee Wild sur la Kove et Michelin Tracker sur l'AJP. Ce qui les rapproche ? Leur choix tranché et une vision de la performance. Ce qui les éloigne ? Leur approche du trail : la 450 est plus "sportif au long cours" tandis que la 650 est plutôt "bûcheron itinérant". Bien évidemment, ces deux motos n'amuse pas le terrain. En témoigne leur amortissement, entièrement réglable et parfaitement dimensionné pour ce genre de terrain cassant et de pratique

450 RALLY

KOVE



1. Discrète et particulièrement visible, l'instrumentation connectée propose navigation et infodivertissement, mais pas de consommation instantanée. Amusant, non ? 2. Un détail qui en dit long sur la qualité de conception : le caoutchouc de rétention de béquille latérale. 3. Face à l'AJP, elle fait moto électrique, mais brille par son niveau de finition et de réflexion technique. 4. La face avant et les flancs se démontent en quelques minutes grâce à des vis 1/4 de tour. Génial. 5. Voici un trail rationnel, équilibré, allégé au maximum, performant et au look tranché. Et il est chinois. La claque.



POUR

- × Suspensions
- × Légèreté
- × 30 litres de réservoir

CONTRE

- × Selle haute
- × Bruit moteur
- × 3 réservoirs d'essence

engagée. À la manœuvre, Sachs pour la lusitanienne, avec une fourche de 48 mm de diamètre et un débattement de 300 mm (280 mm à l'arrière). L'européenne ne s'impose pourtant ni sur le papier, ni dans les faits, face aux éléments "factory" de 49 mm de diamètre (!) et de 305 mm de débattement à l'avant pour 300 mm de course à l'arrière montés sur l'asiatique et fournis par Yuan. Une marque haut de gamme inconnue en Europe en dehors des spécialistes du Dakar, dont la fourche ici montée est aussi rigide et performante qu'elle peut tordre les préjugés ! Les suspensions de la Rally s'imposent. Développé sur mesure par le fabricant pour la 450, ce matériel justifie à lui seul une bonne partie du tarif de la moto. Côté poids, elles sont toutes deux très légères. La PR7 annonce

160 kg une fois les 17 litres de son réservoir remplis et pourvue du kit AJP Racing, un élément à 1 107,60 €, incluant la ligne complète Doma (-5 kg) et une ECU reprogrammée permettant de tirer 16 ch supplémentaires au bloc moteur SWM (soit 64 ch contre 48 normalement). La Rally titre quant à elle 150 kg, mais avec 15 litres de carburant sur les 30 possibles. Soit un poids maximum de 161 kg environ en remplissant ses trois réservoirs (deux devant et un derrière). Plus équilibrée, malgré un poids final quasi identique, la Kove impressionne par son sentiment de légèreté plus présent. En revanche, avec 42 ch annoncés, la Rally ne se place pas sur le même niveau de rapport poids/puissance. Mais en enduro, d'autres paramètres sont à prendre en compte, notamment la disponibilité du

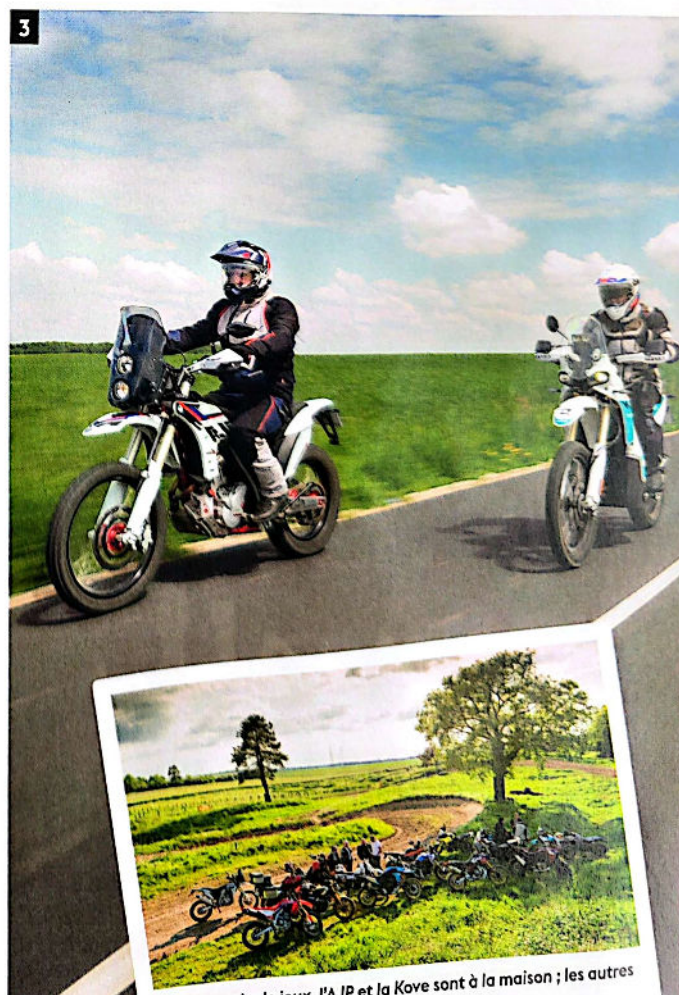
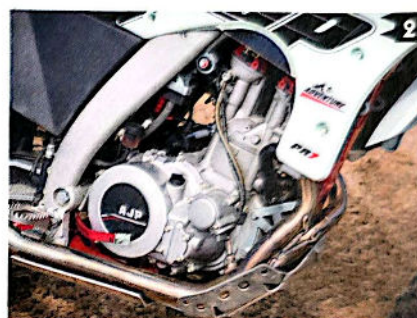
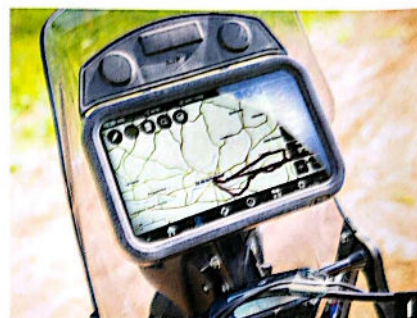


**LÉGÈRE, AGILE,
LA KOVE 450 RALLY
RAPPELLE UNE MOTO
DE CROSS DANS
SES ÉVOLUTIONS
AÉRIENNES**

moteur et une bonne connexion avec la poignée de gaz. À les voir s'envoler toutes deux avec aisance, sauter de longues tables et s'engouffrer dans des *bankings* avec appétit, elles donneraient presque l'impression qu'elles s'équivalent. Jusqu'au moment où la Kove passe à l'horizontale une fois en l'air, façon motocross. Mieux encore, ses réceptions de saut sont plus propres, car rien ne claque ni ne bouge, pas même la béquille latérale, intelligemment retenue en place par un caoutchouc. Adrian confirme ce que nous avons ressenti à notre rythme bien moins enlevé et bien moins élevé (dans les airs) : « *Même si elle profite de la finesse de son cadre digne d'une motocross, la PR7 est beaucoup moins facile et plus technique à emmener*, confesse-t-il. *Son châssis long* (empattement de 1 540 mm, du fait de son superbe bras oscillant en aluminium, NDLR), *en fait une moto très stable dans le roulant, mais manquant un peu de vivacité* ». En cause, un angle de chasse qui donne du mal à tourner, mais aussi à trouver une bonne position. Curieusement, l'AJP affiche 26,5° contre 28° pour la Kove, pourtant plus agile et plus vive à emmener. « *On a envie de trouver autre chose niveau position de conduite sur l'AJP* », confirme Adrian. En conséquence, la PR7 demande un peu plus d'efforts pour être emmenée vite, contrairement à la Rally, véritable vélo dans des exercices similaires et forte de ses 1 490 mm seulement d'empattement. Pourtant, notre champion de cross partait avec des interrogations avant de découvrir une moto aboutie avec cette Kove. « *La position est meilleure et le moteur plus exploitable* », mentionne-t-il également. Son mono très « *ferraillant* » dans ses bruits mécaniques la rend pourtant peu engageante. Mais ce bloc, exclusif et créé par Kove, est pourtant totalement exploitable ! Il offre la possibilité de réellement s'amuser là où celui de l'AJP surprend davantage. Pas en termes de sonorité ou de réponse aux gaz, supérieurs, mais plutôt en matière d'allonge et de démultiplication, voire de rapports de boîte, qui rendent les hauts régimes un poil déceptifs. Surtout, le fameux « *coup de pied au cul* », tant désiré sur ce gros mono pour la mettre en glisse, est paradoxalement plus marqué sur la chinoise. La Rally est seulement pénalisée par une ligne d'échappement gênante au niveau du talon. Permettant de gagner nettement en performances et flatteuse, la ligne titane de la PR7 demande aussi de faire attention : non protégée thermiquement, elle a tôt fait de brûler les pantalons !

Avec un moindre niveau de pilotage, l'européenne reprend largement du poil de la bête. La position de conduite assise se montre plus avenante, notamment sur route, avec une selle confortable et plus basse, culminant à seulement 920 mm au lieu de 960 mm sur la Kove ! Soit la différence entre poser la pointe des deux pointes de pied au sol ou une seule... En roulant plus doucement, les prestations s'équilibrent. La moto portugaise séduit par l'ambiance à bord, notamment du fait de la belle tablette de 8 pouces (un Samsung Galaxy), autonome, fonctionnant sous Android et apportant des fonctionnalités étendues (navigation et diagnostic) qui viennent compléter le petit écran Koso qui donne les informations nécessaires à la conduite. Sans oublier l'ambiance mécanique provoquée par les battements de son mono, perceptible physiquement comme acoustiquement. Mieux encore, elle est particulièrement agréable dans son amortissement et son comportement. Elle dispose en revanche d'un levier d'em-

AJP PR7 650 ADVENTURE



Sur ce terrain de jeux, l'AJP et la Kove sont à la maison ; les autres aussi, mais pas tout à fait autant...

COMPARATIF 10 TRAILS DE 4 500 € À 12 000 €

brayage résolument court, commandant le seul embrayage hydraulique de ce comparatif (avec un récepteur Oberon). La Kove, elle, demeure très naturelle et intuitive, équilibrée et extrêmement valorisante. Son guidon aux pontets amortis la rend un peu moins vibrante. Elle prend soin de ne pas faire peur et justifie pleinement son tarif, y compris sur le bitume où la qualité de ses éléments excellent encore une fois. Les gommages françaises, qui équipent nos deux motos, apprécient peu ce type de revêtement qui les dégrade rapidement, mais elles offrent un grip surprenant et permettent de prendre un bel angle. Le panache est donc conservé, tandis qu'absolument aucun obstacle, ni dos d'âne ou autre revêtement défoncé, n'est à redouter, quelle que soit la monture. Enjouée, la Portugaise pimente les trajets en rappelant qu'elle ne dispose d'aucune assistance et que l'on ne doit compter que sur les qualités de sa partie-cycle et sur sa rigueur. La Kove, pour sa part, rassure avec son ABS et offre un bon niveau de protection mais que le bulbe d'optique de la PR7 supplante. Pour autant, l'habillage intégral de la chinoise n'est pas seulement volumineux, il est aussi protecteur. Ce qui ne sera pas du luxe si l'on exploite les presque 500 km d'autonomie possible. Légers et baroudeurs, simples mais optimisés, ces deux-là incarnent ce que devraient être les trails grand public en prouvant la pertinence de leurs choix techniques et de leur développement. Entre une moto artisanale mais diablement charmante et une petite série née pour les raids moto, la seconde l'emporte par sa facilité de prise en main et l'efficacité qui en découle, ainsi que par son tarif canon, portant,

une fois encore, la moto chinoise dans une nouvelle dimension.

MATCH 4 : LES ROUTIÈRES CFMOTO 700MT VS QJ MOTOR SRT 600 SX TOURING VS RIEJU AVENTURA 500

Les salons moto l'ont démontré : c'est une véritable déferlante de trails chinois sur le marché français, friand en matière d'aventurières. Ces motos, à la fois accessibles et valorisantes, reposent sur une base mécanique simple : un bicylindre vertical éprouvé, souvent inspiré de blocs Honda ou Kawasaki. Dans ce contexte, nous avons retenu trois motos avec des approches du trail routier différentes.

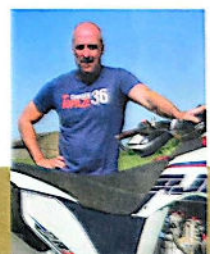
L'une est proposée par CFMoto, marque premium en plein essor distribuée par GD France. Basée sur la 650 de 2017, très inspirée par la mécanique de la Kawasaki Versys 650, elle passe en 700 en 2023 et s'offre en 2025 un nouveau look repris de la gamme 800MT. Son degré de finition augmente, ainsi que son ergonomie avec l'astucieux mécanisme de réglage manuel de hauteur de bulle, les très bons commodos, l'instrumentation digitale de qualité ou encore la selle et les poignées chauffantes pour en faire une véritable routière à budget serré : 7 099€.

L'autre trail asiatique en lice est issu de l'immense catalogue QJMotor. Un géant industriel devenu premier constructeur de motos chinoises en termes de volumes pour les grosses cylindrées. Détenant aussi le groupe Benelli et arrivé dans l'Hexagone en 2022, la marque est à présent distribuée par la Sima (Mash, Moto Morini, Royal Enfield) depuis 2024.



L'AVIS DE... BRICE

57 ans, roule en KTM 1290 Super Adventure S de 2025 et RC8 de 2010



«Sorte de compé-client»

L'AJP PR7 650 Adventure possède un moteur monocylindre de 600 cm³ qui développe 48 ch. Elle pèse 160 kg tous pleins faits et est haute sur pattes (selle à 920 mm). Sa tête de fourche est très caractéristique et cache un écran de 8 pouces qui est en fait une tablette multimédia permettant, entre autres, de télécharger un road-book. Avec ses suspensions de qualité, ses pneus à crampons et un freinage Brembo, nous voilà prêts à partir sur les pistes. Cette AJP est une véritable réplique des motos de rallyes-raids ! Sa polyvalence vous permet de voyager là où votre envie vous guide. Que votre périple soit bitumé ou sur un terrain très off-road, son véritable credo, cette PR7 Adventure vous y amènera sans sourciller, en dépit d'un caractère particulier mais très attachant. J'ai vraiment adoré rouler sur cette moto ! Sa modeste technologie - pas d'ABS, ni de mode moteur, ni de contrôle de traction - vous évitera bien des déboires si jamais vous décidez de partir barouder sur des chemins de traverse ou des contrées lointaines. Sur le réseau secondaire, cette moto vous permettra de trouver un rythme qui pourrait surprendre plus d'un motard. Quant au off-road, tout dépendra de votre niveau de pratique, mais sa facilité vous pardonnera quelques imperfections de pilotage. Il s'agit d'une moto aboutie à la limite de la compé-client.

TRAILS DE PETITES CYLINDRÉES

- 1 CFMOTO 450MT
- 2 AJP PR7 650 ADVENTURE
- 3 ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

TRAILS DE MOYENNES CYLINDRÉES

- 1 HONDA AFRICA TWIN
- 2 APRILIA TUAREG RALLY 660
- 3 CFMOTO 800MT-X