



## 9 SELLES POUR R1200 GS

# RÉGIME AVEC OU SANS SELLE ?

La **selle** de la 1200 GS ne recueille pas que les éloges. Nous en avons donc testé neuf adaptables (plus deux **tapis**), pour vérifier si votre **postérieur** pouvait être mieux traité.

Par Fabien Lecoutre, photos Jacky Ley



Super bien suspendue, la GS 12 pêche un peu en confort de selle.

# S

elon un professionnel de la sellerie moto, la selle d'origine de la GS dispose d'une mousse de bonne qualité, mais mal taillée. Trop haute sur l'arrière, elle fait basculer le bassin vers l'avant et gêne la circulation sanguine. Une selle plus plate,

comme celle de la version Adventure, sera jugée plus confortable par la majorité. Une autre plus étroite, comme celle de Touratech, permettra, à hauteur égale, de mieux poser les pieds par terre et de moins écarter les jambes. Le ressenti de la selle relève d'une

expérience totalement personnelle et subjective, comme pour le casque ou la bulle. Il s'agit d'une adéquation entre le motard, la moto et la selle, sans oublier le rôle du pantalon ou des sous-vêtements. Côté motard, de nombreux facteurs entrent en jeu : la longueur du tronc et des jambes, la distance par rapport aux repose-pieds, au guidon, la longueur de l'arc de jambe (distance d'un pied à l'autre en passant par l'entrejambe), le poids... C'est dire que les essais de selles réalisés par notre équipe ne constituent qu'une base de réflexion pour vous aider à choisir. Il vous faudra essayer par vous-même, si possible avec un essai dynamique d'au moins une demi-heure.

### SELLERIE CONCEPT (à partir de 320€)

[WWW.SELLE-MOTO.COM](http://WWW.SELLE-MOTO.COM)

7/10 - CONFORT\*\*\* FINITION\*\*\*\*\*



**C**ette réalisation a été unanimement jugée comme présentant la meilleure finition et le look le plus original (sans être trop ostentatoire) du panel. Notre expert en sellerie relève que les coutures tombent pile sur les arêtes de la selle, ce qui montre que les patrons et la tension du tissu sont vraiment maîtrisés. Le revêtement Alcantara est également apprécié car antidérapant pour une sensation de meilleur contrôle de la moto, et séchant très vite, même après une forte pluie. En conduite, l'entrejambe paraît plus rond que l'original pour un meilleur contrôle avec les cuisses. Côté forme et rembourrage, pas de grande innovation par rapport à l'origine, mais le tissu est plus tendu et plus épais. Le ressenti varie selon les essayeurs. Celui pour qui la selle a été taillée s'y sent vraiment bien, mais d'autres, plus grands et/ou plus lourds, rendent un avis moins favorable. La passagère rapporte être assise plus à l'arrière, ce qui lui donne plus de place mais l'éloigne du pilote ; elle apprécie surtout de ne plus glisser vers l'avant grâce à un bossage proéminent et un excellent rembourrage.







NOTRE  
CHOIX

## TOP SELLERIE "GRAND CONFORT TYPE 1" (dès 229 €, modèle essayé 439 €)

WWW.TOPSELLERIE.COM

9/10 - CONFORT\*\*\*\*\* FINITION\*\*\*

Ce modèle du sellier normand, avec insert de gel et assise chauffante pour pilote et passager, remporte à l'unanimité des essayeurs la palme de l'assise la plus confortable. Le dossier intégré à la selle pilote cale vraiment bien et donne un contact supplémentaire avec la moto au niveau du fessier. La différence de ressenti avec la selle d'origine est immédiatement sensible et en a même surpris certains qui n'imaginaient pas qu'un tel confort soit possible. Les superlatifs pleuvent, tant de la part des pilotes que des passagers : « ultra confortable, un vrai confort pullman », « un miracle de technologie anti-mal aux fesses », « confort royal »... En revanche, un petit bémol côté design : le tissu, pas totalement tendu, plisse du côté gauche. La couture à l'avant ne tombe pas pile sur l'arête de la selle et le passepoil (liseré) à l'arrière du dossier n'est pas raccord avec l'arête arrière de la mousse. L'esthétique reste sujette à discussion, mais il suffit de préciser son souhait lors de la commande. Les moins grands relèvent que cette selle est plus large d'environ 10 mm par rapport à l'origine. Malgré le confort d'assise, la passagère ne s'estime pas assez bien calée en arrière : lors des freinages, elle n'est retenue que par le tissu antidérapant et non par un bossage.



## WUNDERLICH ERGO RALLY (398 €)

WWW.WUNDERLICH.DE

3/10 - CONFORT\* FINITION\*\*



L'accessoiriste allemand propose plusieurs modèles. Celui qui nous a été fourni par l'importateur français Dimensia Techline est une selle Rally monobloc, dite "sport", avec socle en fibre de verre et fixations métalliques réglables en hauteur avec une clé Allen. Le pire côté de la selle est sa finesse et son étroitesse, qui permet une excellente mobilité du pilote tout en l'empêchant de glisser avec un tissu antidérapant. Dommage que la finesse et la dureté de la mousse rangent la selle Rally au rayon des bouts de bois infâmes, totalement insupportable au bout d'un trajet de 400 km. La partie passager, rigoureusement plane, s'avère



glissante et non réglable en hauteur. De plus, elle n'est pas fixée par un point d'accroche à l'arrière et "rebiquée" donc de façon peu esthétique. Un examen approfondi révèle par ailleurs qu'une des pointes avant est plus longue de 10 mm que l'autre, ce qui fait que la selle remonte plus d'un côté. Wunderlich doit prochainement renouveler l'ensemble de sa gamme de selles, espérons qu'ils sauront en améliorer le confort.





## BMW ADVENTURE (399 €)

WWW.BMW-MOTORRAD.FR

7/10 - CONFORT\*\*\* FINITION\*\*\*



**D**e nombreux propriétaires de GS "standard", déçus par la qualité de leur selle d'origine, demandent à leur concessionnaire de procéder à un échange avec une selle de GS Adventure, voire achètent cette dernière. Il existe même une hiérarchie entre les millésimes, les selles des Adventure à partir de 2008 étant jugées plus confortables que les 2004-2007. La selle de la GSA pour le pilote (229 €) s'avère pourtant plus ferme et plus étroite que la GS d'origine, mais sa forme plus plane assure un meilleur confort sur longs trajets. Quant à la selle passager, également plus mince que le modèle standard, elle présente l'avantage de mettre les deux occupants presque à la même hauteur, mais a pour inconvénient de diminuer le confort du poste arrière. A l'œil, la différence majeure reste le coloris à deux tons de la selle Adventure. Sur la route, le ressenti plaide en faveur d'un léger mieux, mais la différence est clairement moins marquée qu'entre une selle d'origine et **une selle ultra confortable comme la Top Sellerie, par exemple.**

## KAHEDO EXTRA-BASSE (285 €)

WWW.TOURATECH.COM

6/10 - CONFORT\*\* FINITION\*\*\*\*\*



**L**a selle qui ouvre les portes de la GS aux moins de 1,70 m! Grâce à un socle spécial, elle offre une hauteur de selle inférieure de 20 mm au réglage le plus bas de la selle d'origine. Du coup, elle n'est pas réglable en hauteur. Avec ça, notre essayeuse, qui culmine à 1,67 m, roule depuis plusieurs mois avec sa GS sans crainte. Les réalisations de Karl-Heinz Dorn (KaHeDo) pour Touratech se distinguent par une grande qualité de fabrication, mais un confort tout germanique. Tenir en selle plusieurs heures d'affilée requiert un postérieur bien rembourré d'origine. Les propriétaires de selles Kahedo témoignent que les mousses commencent à

s'assouplir au bout de quelques milliers de kilomètres. Dommage de devoir attendre jusque-là car la finition est au rendez-vous, avec notamment une sorte de boudin à l'avant qui fait office de joint, un soufflet destiné à éviter un jour entre la selle et le réservoir, ce qui constituerait une porte ouverte aux infiltrations d'eau et de poussière sous la selle. Esthétiquement, la selle passager, beaucoup plus haute, altère un peu l'ensemble.

## LDC CONFORT HAUTE (297 €)

WWW.TOURATECH.COM

7/10 - CONFORT\*\*\* FINITION\*\*\*\*



**R**églable sur deux positions, cette selle dite "haute" n'offre en réalité que 5 mm de hauteur supplémentaire par rapport à l'origine, une différence trop minime pour être décelable à l'arrêt. En conduite, en revanche, l'assise très ferme de la selle LDC (fabriquée par Kahedo pour Touratech) entraîne un moindre tassement des mousses et permet de moins plier les genoux par rapport à l'origine. Une fois en selle, on apprécie la présence du tissu antidérapant et élastique sur l'assise et on regrette son absence sur les flancs faits de Skai, qui nuit au contact entre les cuisses et la moto. La fermeté du rembourrage en fait une selle directive pour le pilote. Soit le pilote s'assoit dans le creux prévu à cet effet, soit il part avec sa boîte de talc! On ne peut pas s'asseoir durablement sur l'avant de la selle avec le bassin basculé vers l'avant. Chaque assise est creusée, concave sous le tissu tendu par-dessus, ce qui devrait éviter la formation d'une flaque d'eau sur la selle lorsque la moto est béquillée sous la pluie. Côté passager, plutôt un bon ressenti, le tissu et la forme de la selle donnent une assise stable.



## TOURATECH RESPIRANTE (325 €)

WWW.TOURATECH.COM

6/10 - CONFORT\*\*\* FINITION\*\*\*



**D**e hauteur identique à l'origine, cette selle (toujours produite par Kaheda) est destinée à offrir un meilleur confort en cas de températures élevées et/ou d'une importante humidité de l'air. A l'essai (selle pilote seulement), on ressent effectivement que les vêtements collent moins à la peau. Mais ce relatif confort, augmenté par des coutures presque imperceptibles, est gâché par la dureté du rembourrage. Volontairement très ferme afin de conserver sa forme au siège même après de longs trajets, la mousse élance douloureusement le fessier. Même si nous voulons bien croire que cette selle gagne en confort à

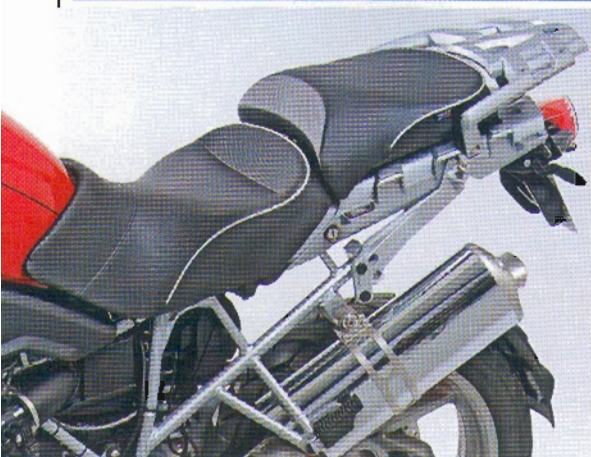


mesure de son utilisation, il vous faudra bien du courage (ou un coussin de selle) pour la supporter pendant les premières semaines ou les premiers mois. De plus, notre expert a repéré deux points d'usure, à l'avant et à l'arrière de la selle, là où le tissu respirant, bien tendu et très fin, risque de s'user rapidement sur les arêtes. Une selle à réserver aux longs raids dans les pays chauds, à condition de la "débourrer" longtemps avant de partir.

## SARGENT GRAND CONFORT (dès 349 €, mod. essayé 876 €)

HTTP://WWW.MOTOLUXE.EU

8/10 - CONFORT\*\*\*\* FINITION\*\*\*\*\*



**C**ette selle du constructeur américain n'appelle que des éloges. La forme de la partie pilote est intéressante : un cylindre à l'avant et un triangle "porteur" sur l'arrière, ce qui donne deux positions possibles, l'une avancée sur la partie cylindrique pour l'attaque en virages, et l'autre plus reculée, avec une surface porteuse plus importante pour les longs trajets. Mais on touche moins bien le sol, d'autant plus que la Sargent toise 5 mm plus haut que l'origine. Le rembourrage, composé d'une mousse spéciale, est plutôt ferme, mais reste très confortable. Excellente finition avec une coque plastique, un revêtement au look carbone, assez discret mais peu antidérapant, un logement porte-documents protégé sous la selle passager et une assise chauffante pour chacune des deux selles avec régulateur. Côté passager, le ressenti est mitigé. L'assise est tellement rejetée en arrière que le contact avec le top-case est, au final, trop appuyé. Les assises sont assez éloignées l'une de l'autre, environ 11 cm sans assise possible. Il ne faut pas vouloir se coller à son pilote !



## BAGSTER SEATSTER (309 € + 75 € d'option gel)

WWW.BAGSTER.COM

5/10 - CONFORT\*\*\* FINITION\*\*\*



**S**pécialiste toutes marques reconnu et apprécié, Bagster s'est penché sur le cas de la GS avec la Seatster, un modèle où les parties pilote et passager sont nettement séparées par un dossier calant parfaitement le fessier. Deux versions, haute et basse, sont au choix, chacune avec un liseré argent, et des inserts gel sont positionnés dans la mousse au niveau des assises avant et arrière. La mise en place de la selle se fait rarement du premier coup : à cause d'une mise en place peu évidente au niveau du réservoir, du verrouillage souvent laborieux, et aussi parce que la longueur de cet élément monobloc



bute sur un top-case éventuel (un Givi 46 l par exemple). De plus, la partie arrière, privée de points de fixations, est légèrement décollé du support de selle. A l'usage, pas de grande surprise par rapport à l'origine. Le bénéfice du gel est loin d'être évident, tandis que la fermeté ressentie au premier contact n'est heureusement pas préjudiciable. Seule l'ergonomie apporte un léger mieux par rapport à l'origine.





## LES SOLUTIONS DE RECHANGE

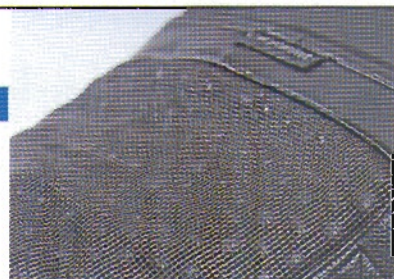
### CHARY CONFORT (52€)

[WWW.CHARYCONFORT.COM](http://WWW.CHARYCONFORT.COM)

5/10



**L**e principe de ce "couvre-selle" est proche de celui des tapis de sièges auto faits de billes de bois. Dans le tapis Chary, 180 petites billes de bois naturel assurent à la fois ventilation et massage. Elles diminuent la surface de contact entre le pantalon et la selle en assurant une circulation d'air sous les fesses qui évacue la chaleur et l'humidité. A l'usage, la sensation de fraîcheur est présente, ce qui s'avère bien agréable par temps chaud. En revanche, l'avantage, en termes de confort, ne nous a pas paru probant. Les billes restent fermes, d'autant que la forme du couvre-selle ne s'adapte pas à toutes les selles. Les selles larges et plates l'accueillent sans problème, mais celles qui comportent un dossier ou qui sont très creusées obligent à plier le tapis, créant des boursoufflures nuisibles au confort. Le concept reste intéressant, mais nous vous recommandons de réaliser un essai, au moins en statique, avant d'acheter.



### AIRHAWK 2 (109€)

[WWW.DIMENSIA-TECHLINE-BOUTIQUE.COM](http://WWW.DIMENSIA-TECHLINE-BOUTIQUE.COM)

7/10



**U**n coussin d'air sur votre selle! L'AirHawk est tout simplement une poche en polyvinyle découpée en petits compartiments que vous venez gonfler selon la fermeté souhaitée. La circulation de l'air entre les compartiments assure le moelleux de l'ensemble et élimine les contacts douloureux entre le postérieur et les points saillants d'une selle trop dure, par exemple. Lors de notre virée de 400 km en une journée, l'amélioration du confort s'est révélée concluante. Il ne s'agit pas d'un produit



miracle, on a toujours mal aux fesses, mais bien plus tard que d'habitude. Seul point négatif, les sangles de fixation, élastiques et pratiques, ne tiennent pas toujours bien en place. L'AirHawk constitue une solution efficace sur des utilisations ponctuelles et à faible coût.

### Des selles qui font le poids

Nous avons mesuré la masse respective des selles (pilote et passager) de l'essai.

GS d'origine	3,7 kg
GS Adventure	3,8 kg
Kahedo basse	3,0 kg
Wunderlich :	3,4 kg
Sellerie Concept	3,8 kg
Kahedo luxe	3,8 kg
Touratech	3,8 kg
Sargent	4,6 kg
Bagster	5,0 kg
Top Sellerie	5,0 kg

En toute logique, la selle extra-basse, la plus fine du lot, s'avère également la plus légère. A l'extrême inverse, les deux selles comportant un insert de gel sont les plus lourdes. Mais les raisons d'une telle différence de poids avec la selle d'origine ne s'arrêtent pas là. Explications de Bagster : « La Sedster Bagster est fabriquée avec un fond thermoformé avec fixations métalliques alors que les fixations sont incluses dans le moule injecté plastique pour la selle d'origine. Les accessoires métalliques ajoutent du poids par rapport au plastique. Ensuite, l'insert de gel dans les 2 assises accroît fortement le poids de la selle puisque le gel pour assise avant pèse 800 grammes et pour assise arrière 450 grammes, soit 1,250 kilos pour le gel. »

### Gel or not gel ?

**U**n dilemme quasi philosophique. La polémique fait rage entre partisans et adversaires de l'insert gel. Le principal avantage du gel est de ne pas se tasser avec le temps et de préserver un moelleux optimal. Son inconvénient, en dehors de son coût et du surcroît de poids, est de moins bien dissiper la chaleur que la mousse. On a plus chaud sur une selle au gel, surtout par forte chaleur, ce qui fait logiquement transpirer et pénalise le confort.