

SEP
TOP
ventes

JOHANN ZARCO LES RÉACTIONS À SA PREMIÈRE VICTOIRE



MOTO
Journal

MOTO Journal

N° 2363 - 2 NOVEMBRE 2023

PREMIERS ESSAIS 2024



BMW R1300 GS

Moto Guzzi Stelvio
EXCLUSIF



TESTS Suzuki V-Strom 800 DE
Kawasaki ZX-4RR et ZX-6R



Yamaha XSR 900 GP



Triumph Tiger 900
Rally et GT



BMW M1000 XR

NOUVEAUTÉS

Editions Larivière

L 11945 - 2363 H - F : 4,95 € - RD



Be/Lux/Espagne/Port./Cont./And. - 5,60 € - Dom/A : 7,70 € - CH : 7,90 FS
CAN (A) : 9,99 \$ CAD - TUN : 17 DT

“Hello
bikers!”

S2R

salondu2roues.com



SALON DU 2 ROUES

07 AU 10 MARS 2024
LYON EUREXPO

SUIVEZ LE MOUVEMENT

Foire à Milan

Du 7 au 12 novembre va se tenir l'édition 2023 du salon de Milan. L'EICMA pour les intimes. Depuis des décennies, la cité lombarde est considérée comme la capitale de la mode et du design. Cette place forte de l'esthétisme étend son pouvoir jusqu'au 2-roues en accueillant chaque automne les grands acteurs internationaux, constructeurs, fabricants, accessoiristes, préparateurs, assureurs, organisateurs, médias de la planète entière, qui se pressent dans l'enceinte sacrée de la Fiera Milano. Une foire aux allures de grand-messe incontournable, quoique certains fassent l'impasse sur ce rendez-vous. À commencer par BMW, qui célèbre cette année son centenaire, alors que KTM y fait son retour. La communication a pris une autre tournure depuis la période Covid, contraignant les uns et les autres à s'organiser différemment pour toucher leur public propre. Il n'y a plus uniquement les salons pour montrer son savoir-faire... Les ops spéciales, productions internes, utilisation des réseaux et savante communication avec les dociles influenceurs ont rebattu pas mal de cartes (de presse ?). Les choses ont certes repris leur cours depuis mais visiblement pas pour tout le monde. Raison pour laquelle l'autre salon européen d'importance, l'Intermot de Cologne, tenu une année sur deux, a pris du plomb dans l'aile et a perdu toute sa substance. Quant à Paris, rayé de la carte de ces grands shows alors que la France représente le fer de lance des marchés motos en Europe, inutile de remuer le couteau dans la plaie. Milan reste donc seul. Dans les années 2000, la semaine de fête révélait les nouveautés dont la plupart étaient dévoilées pour la première fois au lever... du voile. L'explosion du numérique a modifié les habitudes et, aujourd'hui, les nouveautés sont distillées au fil des saisons, n'attendant plus novembre pour éclairer le visage des motards avides de renouvellement. Avant le salon italien, nous avons déjà essayé une moto hybride pour le moins originale (Ninja 7 Hybrid), une Multistrada à valises, la nouvelle version de la méga-star des gros trails dans ce numéro (une certaine GS) et son homologue chez Moto Guzzi pour laquelle seul *Moto Journal* représentait les médias français. Sauf surprise, il y a aura donc moins de... surprises à la foire de Milan où les motos venues de Chine occupent de plus en plus de place, où les petites sportives repointent le bout de leur nez, où les 2-roues électriques commencent à envahir les stands et dont on se dit que la transition qu'ils sont chargés d'opérer sera malheureusement plus culturelle que passionnelle. Avec MJ, on visitera au salon dans le prochain numéro avec un spécial nouveautés 2024 qu'on espère bien garni. *Andiamo!* ▲

Xavier de Montchenu,
rédacteur en chef



16

ESSAI

Suzuki V-Strom 800 SE

- | | |
|---|--|
| 4 Plein Phare | 62 Shopping |
| 7 Actus | Premiers frimas |
| Un tour sur la planète moto | 60 Motomorgana |
| 11 Humour | Tom et Caro en Malaisie et Thaïlande |
| Le dessin de Faujour | 72 Sport |
| 16 Essai | MotoGP en Australie 72 |
| Suzuki V-Strom 800 SE | MotoGP en Thaïlande 78 |
| 24 Nouveautés 2024 | 94 Courrier |
| Ducati, Triumph, Yamaha | C'est vous qui le dites ! |
| 32 Essais | 96 Flash-back |
| Moto Guzzi Stelvio + les trails Guzzi 32 | Retour sur le <i>Moto Journal</i> |
| BMW R1300 GS 42 | du 6 novembre 2003 |
| Kawasaki ZX-4RR 52 | 97 Pub rétro |
| Kawasaki ZX-6R 58 | 98 Bande dessinée |
| 60 Montre ta meule ! | <i>Les Brêles, la BD "MJ approved"</i> |
| Les bécanes des lecteurs | |



Abonnez-vous
en direct avec
votre smartphone
Et aussi en page 97

Téléchargez l'application Moto Journal (MJ)
Retrouvez l'édition digitale de MJ sur votre smartphone ou tablette



Retrouvez Moto Journal sur Facebook et Twitter



Photos de
couverture:
Gold and Goose,
BMW, Moto Guzzi,
constructeurs

Voitures-radar

Quand l'État joue cash

La Ligue de défense des conducteurs, bien connue des lecteurs fidèles de *Moto Journal*, a publié mi-octobre un rapport accablant sur la gestion privatisée des voitures-radar. Qui démontre impitoyablement que l'État fait plus la chasse au cash qu'aux crashes...

Par Frédéric Poujouly, photos archives MJ et DR



Cinq ans après les débuts des véhicules-radar en Normandie, qui ne sont plus conduits par les forces de l'ordre, mais par des salariés de sociétés privées, notre association a voulu faire le point sur leur déploiement, leur rentabilité et leur efficacité. Avec toutes les difficultés du monde, puisque l'omerta règne autour du sujet. » Ainsi parle Nathalie Troussard, secrétaire générale de la Ligue de défense des conducteurs (LdC), association loi 1901 qui a pour devise « Stop à la répression absurde, oui à la conduite responsable » et tient une page mensuelle en nos colonnes.

Alpha, oméga et bêta réunis

Difficile de ne pas l'avoir constaté : la répression de la vitesse est l'alpha et l'oméga de la politique de sécurité routière en France. Et aussi son bêta : tous les points que perdent une très large majorité de Français sur leur permis le sont à l'occasion d'excès de vitesse inférieurs à 10 voire à 5 km/h, quand ni leur sécurité ni celle des usagers alentours n'est mise en péril. En 2021, 876 058 concernent des excès inférieurs à 5 km/h, soit près de la moitié (46,5 %) (source lemonde.fr).

Avec les voitures-radar, qui seront bientôt au nombre de 400 sur tout l'Hexagone, l'État joue à cash-cash avec le contrevenant... Les radars fixes et automatiques enouragent quant à eux les vocations artistiques...

Le déploiement des radars embarqués est un des symptômes les plus absurdes et agaçants de cette politique têtue. Et la LdC le démontre de façon implacable dans une récente étude : loin d'avoir un effet positif sur la sécurité routière, les voitures-radar sont surtout une bonne affaire pour l'État... et les sociétés privées qui les gèrent.

Joyeux anniversaire, les machines à sous !

Lancée le 27 octobre 2003 devant force caméras par un certain Nicolas Sarkozy alors ministre de l'Intérieur, la répression de la vitesse automatisée peut compter désormais sur quelque 4500 machines à sous de tout poil : radars tourelles, discriminants, fixes, autonomes, mobiles, urbains (ceux que les élus locaux peuvent désormais installer à leur guise)... Auxquels s'ajoutent, depuis 2013, les voitures-radar, qui seront à la fin de cette année au nombre de 400 (à ne pas confondre avec les





Si certaines blessures bénignes peuvent prêter à sourire, les accidents corporels représentent chaque année un coût de 21,4 milliards d'euros pour la collectivité !

radars embarqués, qui sévissent depuis le 26 janvier 2004 et qui dès 2008 dépassaient en volume les dispositifs fixes avec près de 4 millions de contraventions).

La différence entre radar embarqué et radar mobile (à bord d'une voiture-radar) ? Ce dernier peut flasher en roulant ! En 2016, 124 voitures-radar ont scoré un joli 2 millions de PV. Et en 2018, la conduite des voitures-radar, jusqu'alors apanage des forces de police et de gendarmerie, est confiée à des sociétés privées.

Le montant de l'entretien de ce parc (qui appartient au ministère de l'Intérieur) s'élève en 2023 à plus de 22 millions d'euros, chaque véhicule coûtant environ 70000 € tout équipé et parcourant quelque 140000 km annuels - ce qui implique, selon la LdC, un rejet de pas moins de 3400 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère chaque année... Chérot ? Pas grave, la LdC a calculé qu'en moyenne, chaque voiture-radar privatisée établit 415 PV d'un montant de 61,40 € par mois, et rapportera donc à l'État 209413 € chaque année ! Tandis que les quatre sociétés privées faisant rouler 225 voitures-radar (GSR, Ineo, Mobiom et Oti France Services) se partagent un pactole près de 100 M€ hors taxes (94772944 € exactement selon radar-privé.com cité par la LdC). Pour quel bilan en termes de sécurité routière ? À cette question, opacité et langue de bois gouvernementales s'en sont donné à cœur joie : « Avec seulement trois

années de recul, il paraît difficile de tirer des conclusions définitives quant à l'impact sur l'accidentalité qu'a pu avoir l'externalisation des ETM [équipements de terrain mobiles]. » Ah bon ? Étrange, quand il s'est agi de tirer des conclusions sur la ridicule baisse à 80 km/h sur les départementales non séparées par un terre-plein central, au bout de deux ans, le ministère plastronnait en annonçant « une baisse significative du nombre de tués sur le réseau concerné... », osant même communiquer sur le chiffre de 349 vies sauvées.

Qui sont les chauffeurs des voitures-radar ?

N'importe quel(le) titulaire du permis depuis plus de 3 ans et avec 10 points en stock semble pouvoir être embauché comme conducteur de voiture-radar. Dans l'idéal, il/elle disposera « d'une expérience dans le domaine de la conduite (auto-école, ambulancier, transporteur...), de la sécurité ou du maintien de l'ordre » et devra « apprécier la conduite de véhicules en solitaire, car des centaines de kilomètres sont programmées quotidiennement en respectant très précisément les itinéraires confiés » (dixit la société Mobiom, qui cherchait à pourvoir lors de la rédaction de cet article deux postes sur les secteurs de Vannes et Sélestat). N'hésitez pas à postuler : c'est payé 22000 € annuels, plus les indemnités repas... Au passage, on notera les gaspillages assortis à ces roulages forcés en termes de

carburant et l'effet admirable sur le bilan en matière d'émissions de CO₂. Merci pour la planète !

On conseille aux candidats d'avoir toutefois les nerfs solides, « des actes malveillants à l'égard des conducteurs étant régulièrement constatés. Si la plupart sont sans gravité (agression verbale, insultes, gestes, prise de photos ou vidéos), des actes plus dangereux se produisent également (blocage du véhicule, agression physique, dégradation), dont certains ont donné lieu à un dépôt de plainte ou à une main courante. Il est observé en moyenne une cinquantaine d'incivilités par mois, dont une dizaine d'actes dangereux », répondait en substance par écrit le gouvernement au député Robin Reda. Étonnant, non ? « C'est pourquoi il apparaît peu pertinent de réaliser un marquage spécifique des voitures-radars, au risque d'exposer encore davantage ces personnels civils à des actes malveillants », concluait le ministère de l'Intérieur à l'intention de parlementaires suggérant de rendre identifiable « à l'œil nu » les voitures-radar.

La LdC cite le quotidien *L'Alsace*, qui a recueilli le témoignage accablant d'un ex-chauffeur : les conditions de travail sont difficiles, avec trois plages horaires possibles par semaine, entre 5h30 et 3h (trop bien pour être en pleine forme au volant !), à bord de voitures de plus de 300000 km ou aux pneus lisses... Et conte par le menu l'accident dont ont été victimes Michel,

son épouse, sa petite chienne et sa Mustang : la conductrice d'une voiture-radar s'est tout simplement... endormie à son volant ! « J'avais réglé mon limiteur à 77 km/h, sur une départementale à 80. J'étais sur une belle ligne droite, il faisait beau, tout allait bien [...] elle s'est déportée sur notre file et est venue s'encastrer dans notre Ford Mustang. Je n'ai rien pu faire, elle nous a percutés de plein fouet, impossible de l'éviter ! » Ironie de l'histoire : Michel, alors âgé de 75 ans, a été jadis inspecteur départemental... de sécurité routière.

Bingo, jackpot, pactole !

Certes, au vu du nombre impressionnant de kilomètres parcourus par ces voitures, cet accident peut sembler un cas très isolé, mais c'est grâce aux airbags que son bilan n'est pas plus grave (on se souviendra au passage que les progrès technologiques de l'industrie automobile ne sont jamais considérés au moment d'expliquer la baisse continue de la mortalité routière).

Enfin, plusieurs syndicalistes de la police rappellent que « la sécurité routière est du domaine régalien », « que contrôler les vitesses est une mission de police » et que rien ne remplace la "peur du gendarme", totalement absente de cette traque anonyme et automatisée. Beaucoup d'élus militent pour un changement de paradigme dans la politique de sécurité routière gouvernementale.

Le problème, c'est qu'elle ➡



Les bienfaits de la civilisation française s'exportent jusqu'en notre ancien empire colonial : ici au Maroc, sur la route ultrafréquentée qui mène à Meknès...



rapporte à l'État, cette politique : en 2020, le paiement des 7,3 millions de contraventions pour dépassements de moins de 5 km/h (qui représentent 58 % des 12,5 millions d'infractions constatées par les radars automatiques) ont rapporté pas loin de 400 millions d'euros au minimum, selon le calcul de la LdC. En ces temps de panique budgétaire, ce n'est pas négligeable !

Alcoolémie, stupéfiants, entretien des routes et formation des jeunes

Les radars étant les chouchous des décideurs, les autres leviers pouvant améliorer la sécurité routière sont délaissés. La LdC pointe ainsi une baisse de 30 % du nombre de dépistages d'alcoolémie excessive entre 2017 (10,1 millions) et 2021 (7,1 millions). Pour expliquer cette distorsion avec les contrôles de vitesse, la LdC rappelle que ceux-ci rapportent de l'argent quand ce n'est pas en coûtant... En 2021, "seules" 128 000 sanctions pour conduite sous l'emprise de stupéfiants

ont été prononcées et 70 % des 14,6 millions de points perdus étaient liés à un excès de vitesse, contre 3,5 % pour cause d'alcoolémie et 1,7 % pour usage de stupéfiants. Ce qui amène la LdC à conclure que l'on a 115 fois plus de "chances" d'être puni pour excès de vitesse que pour conduite en état d'ivresse ou complètement stone.

En 2012, la France était en tête du classement des meilleures infrastructures routières établi par le Forum économique mondial, devant 143 pays. Cocorifiasco : en seulement sept ans (la dernière édition de ce classement remonte à 2019), notre pays a chuté à la 18^e place ! Vous aurez sans aucun doute constaté vous-même ce déclin scandaleux, et les opposants au contrôle technique des deux-roues motorisés ne s'y trompent pas, qui enjoignent plutôt à l'État de s'occuper du réseau tandis que nous veillerons nous-mêmes avec assez de zèle à l'état de nos bolides, euh... de nos montures. Pourtant, selon l'Observatoire national interministériel de



718 motards ont perdu la vie en 2022. L'état du véhicule n'est pas une cause d'accident citée par l'Onisr... M'enfin faut quand même pas exagérer !

la Sécurité routière (Onisr), 30 % des accidents mortels impliquent au moins un « facteur infrastructure », autant que l'alcool, quand les stupéfiants se rencontrent dans 13 % des cas (autant que « l'inattention »).

Enfin, la surreprésentation des 18-24 ans parmi les victimes de la route (17 % alors qu'ils ne sont que 8 % de la population), démontre bien qu'un déficit en matière de formation, pendant

et après le permis, surexpose nos jeunes aux dangers de la route. Des solutions existent (stages, formations...), mais ont le désavantage de coûter de l'argent...

Notre conclusion

En 2021, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, s'est établi, selon l'Onisr, à 36 400 000 000 € : 10 500 000 000 € au titre de la mortalité ; 21 400 000 000 € au titre des hospitalisations ; 3 400 000 000 € pour les victimes légères ; 1 000 000 000 € pour les dégâts matériels de ces accidents corporels. Auxquels il convient d'ajouter 1 000 000 000 € pour les accidents non-corporels... Au-delà des souffrances endurées, c'est absolument colossal !

Il est évident qu'il convient de lutter sans merci contre un tel fléau, et on aimerait que les pouvoirs publics fassent appel à l'intelligence des usagers plutôt que de les frapper aveuglément au portefeuille. Que la justice soit plus cohérente et sévère quand la gravité des actes l'exige. Ainsi, comment peut-on comprendre qu'un automobiliste nivernais, qui a causé la mort en 2022 d'un couple en Harley-Davidson en se déportant en ligne droite, n'ait été condamné qu'à 18 mois de prison... avec sursis ! Au-delà de l'émotion qui ne manque pas de prévaloir dans ce genre d'affaire déplorable (on se souvient des gesticulations pitoyables consécutives au drame causé par Pierre Palmade), la sécurité routière est un dossier complexe, aux multiples tenants et aboutissants, qui mérite l'implication de tous, citoyens, élus, forces de l'ordre, professionnels du secteur, journalistes de la presse spécialisée... Mais il est certain qu'on arrivera plus facilement à sensibiliser l'utilisateur en cessant de le prendre pour un c... doublé d'une vache à lait ! ▲

Pour en savoir plus :

- onisr.securite-routiere.gouv.fr
- liguedesconducteurs.org
- 40millionsdautomobilistes.com
- enavoirdesmonradar.com

RADARS, SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PERMIS À POINTS... QUELQUES CHIFFRES ÉDIFIANTS

12 000 000 000 Le nombre d'euros récoltés par l'État depuis fin 2003, année du début de mise en œuvre de la sanction automatique.

1 000 000 000 En euros, la somme record rapportée sur la seule année 2017 par les radars à l'État.

400 000 000 En euros, l'estimation de la LdC du montant empoché par l'État en 2020 grâce aux 7,3 millions de contraventions liées à des dépassements de moins de 5 km/h. Ces dépassements cesseront de faire l'objet de la perte d'un point le 1^{er} janvier prochain, mais continueront d'alimenter les caisses de l'État...

240 000 000 Le nombre de points retirés depuis 1992,

année de mise en œuvre du permis à points.

14 600 000 Le nombre de points retirés pour la seule année 2021. Parmi ceux-ci, 56,3 % ne concernaient que des infractions à 1 point (excès de vitesse de moins de 20 km/h, non-port des gants à moto...), contre 6,1 % pour les infractions à 6 points (excès de vitesse de plus de 50 km/h, alcoolémie supérieure à 0,8 g/l, possession d'un avertisseur de radar...).

1 350 000 Le nombre d'humains qui décèdent chaque année sur les routes de notre planète, soit 3 500 décès quotidiens (dont 500 enfants). 50 000 000 sont blessés chaque année. Ce chiffre a cessé de croître en 2007 et

a même baissé de 4 %, en dépit de l'accroissement des populations et parcs automobiles. Plus de 90 % des décès et des traumatismes routiers ont lieu dans des pays à revenus faibles ou intermédiaires, alors qu'ils ne comptent que 60 % des véhicules immatriculés. Les piétons peuvent y représenter les deux tiers des tués.

35 595 Le nombre d'accidents corporels en France en 2023 à fin septembre (- 5 % par rapport à 2022). Qui ont causé la mort de 2 265 personnes (- 5 %) et en ont gravement blessé 11 991 autres. Sur les 12 derniers mois, la mortalité des motards baisse de 3 % par rapport aux douze mois précédents et de 9 % par

rapport à 2019, mais concerne encore 702 décès.

3 267 Le nombre définitif de tués sur les routes en 2022. 84 % des responsables des accidents mortels seraient des hommes.

97,3 % Part des usagers qui, selon la Sécurité routière, respectent les limitations sur le réseau à 80 km/h ou ne les dépassent pas de plus de 20 km/h. Cette proportion passe à 98,2 % sur le réseau à 90 km/h.

72,4 % Part des sondés se disant d'accord ou tout à fait d'accord avec le slogan "Radars = pompes à fric" (étude de l'Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux, en 2018).



Contrôle technique C'est pour avril 2024

Suite à la parution au Journal Officiel du décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023, le contrôle technique des 2 et 3-roues à moteur (CTM) entrera en vigueur le 15 avril 2024, frappant tous les véhicules datant d'au moins quatre ans (même les moins de 125, sauf les engins à vocation sportive, trial et enduros) : le premier CT des véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2017 sera donc à effectuer avant le 31 décembre 2024. Pour en savoir plus, on a papoté un peu avec Geoffrey Michalak. Il n'a aucun lien de parenté avec un rugbyman international ou un pâtisseries champion du monde, non, mais il est directeur technique et formation pour les réseaux Sécuritétest (en 2022, 2 460 contrôleurs répartis dans 1 073 centres ont effectué plus de 4,2 millions de contrôles techniques) et Auto Sécurité (906 centres, plus de 2 000 contrôleurs,

plus de 3,5 millions de CT effectués l'an dernier).

● **Par rapport au contrôle technique automobile, le CTM risque de vous imposer beaucoup d'efforts pour de bien maigres bénéfices, non ?**

En effet, le CTM s'annonce relativement marginal. Sur la base 5-3-3 [un premier contrôle quand la moto atteint 5 ans, puis tous les 3 ans], nous avons calculé qu'environ 1 million de 2RM passeront au CT chaque année, contre 22 millions pour les VL. Au-delà de l'aspect financier et du fait que cela prendra du temps pour amortir nos investissements, nous croyons quand même que notre action a un minimum de sens. Si un véhicule sur cinq doit passer la contre-visite, on n'invente pas les défauts. L'avenir nous dira ce qu'il en est pour les motos. On n'a pas poussé pour l'établissement du CT, c'est le ministère qui a été contraint [I, ndlr],

mais j'espère qu'il sera utile et on fera tout pour... Le plus complexe est de garantir un maillage optimal du territoire. 60 à 70 % de nos centres proposeront le CTM, soit 1 500. Le risque de couverture inégale d'une région à l'autre est réel, mais on fera tout pour éviter les zones blanches.

● **Vos centres seront prêts à l'heure dite ?**

Nous n'avons pas de doute sur le fait d'être prêts en temps et en heure. Ce n'est certes pas un planning confortable, on doit concentrer nos efforts. De toute façon, on se doute que le 15 avril, on n'aura pas d'immenses queues de motards devant nos centres. Ça commencera plutôt à s'animer à la rentrée de septembre.

● **Manipuler une moto d'un certain gabarit ou un side-car n'est pas forcément facile, quelles seront les solutions pour vos agents confrontés à ce genre de manœuvre ?**

Entre 60 et 70 % de nos contrôleurs sont titulaires du permis moto et devraient être en mesure de procéder au déplacement des motos, aussi encombrantes fussent-elles. Dans le cas contraire, ils demanderont au client d'effectuer la manœuvre. [et comme je m'inquiète d'une éventuelle mauvaise volonté du client, il rit]. Je n'ai pas d'inquiétude *a priori*... Vous savez, les automobilistes ne sont pas forcément plus conciliants que les motards !

● **Combien coûtera et durera le CTM ?**

On estime que le contrôle durera au total environ 30 minutes. Les tarifs seront déterminés par chaque centre, qui est libre d'appliquer le tarif de son choix. En considérant

que le tarif moyen en VL est de 75 €, on peut supposer que le prix sera légèrement moins cher pour les 2 roues, donc probablement entre 50 et 70 €.

On apprend donc, incroyablement et pantois, que les centres de CT n'étaient pas grave motivés par la mise en œuvre du CTM... Voire, il n'y aurait donc que les guignols de Ras-le-Scoot et compagnie pour s'en féliciter ? Quoi qu'il en soit, si la liste des points à contrôler est établie (identification du véhicule, freinage, direction, visibilité, feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques, essieux, roues, pneus, suspension, châssis et accessoires du châssis, nuisances, etc.), la liste complète est consultable sur legifrance.gouv.fr, JO n°0247 du 24 octobre,

des zones d'ombre et de doute subsistent (prix, proximité des centres et leur capacité à effectuer un contrôle véritablement efficace en termes de sécurité...), qui ne peuvent guère inciter les usagers à la confiance vis-à-vis de ce CT, fruit véreux de la bureaucratie technocratique, du lobbying pseudo-écologique d'associations groupusculaires et de la déliquescence navrante de la vie démocratique dans notre pays. La Fédération française des motards en colère ne désarme d'ailleurs pas, qui annonce recours juridiques, manifestations futures et appels au boycott. Ultime rappel : rouler sans un contrôle technique en cours de validité est une infraction réprimée par l'amende forfaitaire de 4^e classe, 135 € (minorée à 90 €)...

Défense des motards

La FFM rappelle ses distances avec la FMF

Notre téléphone a chauffé pendant l'appel du porte-parole de la FFMC suite aux propos dans MJ2362 de Julien Guaquier, porte-parole de la FMF (Fédération des motards de France). Pour le premier, le second se rend coupable, entre autres, de plagiat. Ainsi Didier Renoux (FFMC) nous a fait parvenir deux documents dans lesquels il apparaît que la FMF a repris mot pour mot pour le compte de son assemblée générale certains éléments du compte-rendu des assises nationales de la FFMC. De son côté, la FFM, par un courrier de son directeur général Vincent Chaumet-Riffaud, nous informe de diverses procédures disciplinaires et judiciaires prises à l'encontre de M. Guaquier par la FFM en 2015 et 2022 et le TGI de Paris (en 2016), essentiellement pour reproductions d'articles et visuels du site de la FFM, utilisation de fausse signature, détournement d'un trombinoscope de membres de la FFM. Le courrier de Vincent Chaumet-Riffaud fait état d'une condamnation judiciaire de la FMF à 60 000 € de dommages et intérêts ainsi qu'une suspension de licence de la FFM. Celle-ci indique par ailleurs « *n'être en rien liée à la FMF et se réserve le droit d'engager des poursuites à l'encontre de M. Julien Guaquier* », estimant que « *cette personne parasite les actions de la FFM mais également de la FFMC, de nombreuses plaintes ont été déposées par des acteurs du sport en dehors de la FFM* ». Enfin, la FFM s'étonne que notre journal ait pu accorder de l'audience au porte-parole de la FMF. N'ayant auparavant jamais entendu parler de cet organisme avant la réception d'un mail de sa part, il nous avait alors semblé normal d'interroger cette personne dans nos colonnes pour connaître le rôle et les objectifs de son organisation. Dont acte.



L'encyclopédie féminine de la moto

■ Vous avez une nièce, girlfriend ou arrière-grand-mère qui aimerait bien se mettre à la moto, mais vos rodromontades de vieux macho peinent à la convaincre du bien-fondé de cet excellent penchant ? C'est là que *Talons et Guidons, Le guide des motardes*, écrit par l'accorte et dynamique Alyson Aigrain (créatrice du jeu Ride Trippers, entre autres) peut intervenir ! Compilant foultitude de conseils et témoignages G2G (girl to girl, of course !), lexique décryptant le jargon motard, initiation aux bases de la mécanique et véritable Bottin mondain de la moto française au féminin, cet ouvrage joliment illustré sera l'ultime étincelle qui mettra enfin le feu aux poudres de la passion motocycliste au cœur de votre nièce, girlfriend ou arrière-grand-mère... Gaz, les gazelles !

Talons et Guidons, Le guide des motardes, par Alyson Aigrain, éditions Vagnon (vagnon.fr), 164 pages, 22,95 €.



Concours Furygan Raptor Evo 3 Le lauréat, les réponses !

Mille bravos à Luc Chambon, de Puyliron (26), et à Fabien Uzel, de Lyon (69) qui, ayant le plus promptement identifié les sept pilotes équipés par Furygan, remportent les deux Raptor Evo 3 généreusement offerts par la célèbre marque nîmoise (d'une valeur unitaire de 499,99 €). Voici les pilotes qu'il fallait reconnaître.

1 : Takazumi Katayama (le premier champion du monde en Furygan, GP 350 en 1977) ; **2 : Michael Dunlop** (neveu de Joey, qu'il pourrait bien priver dès 2024 de son record du nombre de victoires au TT) ; **3 : Andrea Locatelli** (peintre italien 1695-1741... euh, non, champion du monde Supersport 600 en 2020 !) **4 : Adrien Chareyre** (quadruple champion du monde de supermotard, désormais manager du Racing Service Furygan). **5 : Chas Mortimer** (celui qui vous a donné le plus de fil à retordre ! Il est le seul pilote à avoir remporté des courses en GP 125, 250, 350, 500 et en Formula 750 !). **6 : Johann Zarco** (lire par ailleurs p.72 !). **7 : Lucas Mahias** (champion du monde Supersport 600 en 2017).



La phrase de la quinzaine

Humblement, je crois qu'on peut dire qu'il s'agit du meilleur sport mécanique sur terre

Le commentateur du GP de Thaïlande sur MotoGP.com dimanche à la fin de la course.

35 200

Le nombre de dégradations perpétrées contre les radars entre 2018 et le 1^{er} semestre 2022, pour un coût total estimé à 120 000 000 € !

Capture Objectif GP Objectif Grand Prix, le feuilleton !



La FFM ne reste pas les bras croisés pour contrer l'hégémonie hispano-italienne en Grands Prix et se démène pour favoriser l'éclosion des jeunes talents tricolores vers les plus hautes sphères de la compétition motocycliste. La web série Génération Vitesse l'illustre, dont le 2^e épisode vient de débarquer sur YouTube (tapez web-série Génération Vitesse S2 EP1). Durant 9 minutes, il retrace l'ouverture mancelle de la saison 2023 dans les catégories Objectif Grand Prix (Pré-Moto3 et NSF 250). Sympa de partager les espoirs et aventures en pistes de ces graines de champion, qui vont déjà rudement bien et font preuve d'une étonnante maturité, guidés par Alexis Masbou, Loïc Arbel ou Alan Techer. À suivre !



PROFITEZ DE NOS OFFRES EXCLUSIVES SUR

ABO.MOTOJOURNAL.COM



201 ch
223 kg à plein
26 990 €
dispo début 2024

BMW M1000 XR

Le "trail" très très sportif

Plus qu'un long discours, les chiffres seront éloquentes : BMW nous propose un "trail" très très routier, dont elle affirme qu'il est le plus léger et le puissant du genre, avec 201 ch (à 12 750 tr/mn) pour 223 kg à plein... La bavaroise abat le 0 à 100 km/h en 3"2 et l'usine allemande annonce une vitesse maxi de 278 km/h... Un poil court, pour un "trail", non ?

Le 4-cylindres en ligne, porteur, développe 113 Nm (11,5 mkg) à 11 100 tr/mn et bénéficie du Shiftcam, d'une boîte 6 et d'un embrayage antidribble. Les suspensions sont réglées

par l'électronique et le double disque avant mesure 320 mm de diamètre. Les jantes forgées M en aluminium reçoivent des pneus en dimensions 120/70-17 et 200/55-17. L'empattement est de 1548 mm et le réservoir contient 20 litres, dont 4 de réserve.

L'équipement de série inclut, entre autres raffinements hi-tech, modes de conduite Pro (Rain, Road, Dynamic, Race, Race Pro 1-3), pit lane limiter, launch control, contrôle dynamique de la traction, shifter, wheelie control, slide control, dynamic brake, assistant de changement de rapport Pro, aide au démarrage

en côte, Headlight Pro avec feu de virage adaptatif, Dynamic Damping Control, batterie M, silencieux arrière en titane M, freins M, ABS Pro BMW Motorrad semi-intégral déconnectable, amortisseur de direction réglable, contrôle de la pression des pneus, poignées chauffantes, régulateur de vitesse... En option, le pack M, la selle plus haute (870 mm) ou plus basse (820), l'alarme antivol, etc. Les fans de la marque à l'hélice mous du poignet pourront se satisfaire de la S1000 XR (20 390 €, 170 ch et 227 kg tous pleins faits)... Micou, reviens, ils sont devenus fous !

Championnat de France des Rallyes

Et de cinq pour Bruno Schiltz



En terminant 2^e du rallye des Charentes, Bruno Schiltz (Suzuki GSX-8S - Rallye 2) a sécurisé son cinquième titre de champion de France scratch Elite SW Motech, devant Benjamin Preudhomme et le vainqueur de cette dernière manche, Mathias Courtaud, tous deux sur KTM, qui triomphent dans cet ordre en catégorie Rallye 1. Christophe Overney s'impose en Rallye 3 sur son Husaberg. La catégorie Anciennes revient à Philippe Stepan, la Classiques à Yann Jeudy, le trophée Espoirs tombant dans l'escarcelle de Rémi Cougoule. Sonia Barbot est la Féminine couronnée, Christophe Overney le Vétéran. Pour ce qui est des équipages, Berthomieu-Campergue s'adjugent le titre en Side-Car Inside et Vermorel-Vincent le trophée Duo. Le trophée Européen est pour Maxime Ancart, tandis que le trophée Trails Routiers SW Motech va à Rémi et Aurore Mottaz. Bravo à tou(te)s !



Ducati engagera en 2024 une moto en championnat italien...

de motocross ! Elle sera confiée à Alessandro Lupino, octuple champion d'Italie. Cet engagement est le préalable à la création complète d'une gamme tout-terrain. La marque a engagé comme pilote d'essais un certain Antonio Cairoli, nonuple champion du monde de MX...

La durée de l'épreuve d'EWC

disputée sur le célèbre circuit des Ardennes belges de Spa-Francorchamps passe de 24 à 8 heures ! La prochaine édition aura lieu les 7 et 8 juin, la billetterie ouvrira le 30 novembre (ticket 2 jours à partir de 49 €) uniquement sur spamotos.com

L'équipage franco-anglais

Ellis-Clément a scoré deux troisièmes places lors de l'ultime manche de Superside mondial, disputée à Estoril les 29 et 30 octobre, s'octroyant un splendide deuxième titre mondial consécutif ! Bien joué !

La Sécurité routière note une

augmentation de 9 % de la mortalité du même nom au mois de septembre (dont 79 décès d'usagers de 2RM).

Le casque intégral à loupottes Shark

Skwal i3 a remporté le Prix d'argent de la Sécurité lors de la cérémonie des grands prix organisée notre confrère Auto Moto.

Il reste des places pour le dimanche du Supercross de Paris,

le 19 novembre à l'Arena La Défense. À partir de 75 € et jusqu'à 1 000 € pour le Pass King, avec accès aux salon Moto Verte (open bar !), paddock et tribune King Pass, visite de la piste, cadeau collector, dédicaces privatives avec les pilotes... Site : supercrossparis.com

Championnat de France des

Sables : le Belge Cyril Genot s'est imposé à Magescq (40), le 22 octobre, devant son coéquipier néerlandais Van Berkel et le Français Florian Miot. Blessés en première manche, les cadors Milko Potisek, Camille Chapelière et Alexis Collignon n'ont pu participer à la seconde. Une semaine plus tard et bien plus au nord, à Loon-Plage (59), Genot et van Berel ont récidivé dans le même ordre, devançant cette fois le Nordiste Jérémy Hauquier. Au provisoire, le Belge est en tête avec pas moins de 1750 points, devant le Batave (1555) et le Hauts-de-François (1365).

Ralentisseurs non conformes : le conseil d'État a bon dos (d'âne).

Voilà une nouvelle qui va réjouir les motards et les automobilistes : la décision du Conseil d'État qui « annule l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille le 11 avril 2022 » et « renvoie l'affaire » devant cette même cour pour « insuffisance de motivations ». En ce sens, le CE donne raison à la PUMSD (Pour une mobilité sereine et durable) et à l'antenne du Var de la FFMC qui contestaient leur conformité sur la voie publique et qui avaient été déboutées en appel.



Les motos val-de-marnaises Dollar (ici, une 350 cm³ type 4 de 1933) fêteront leurs 100 ans à Villepinte, en Seine-Saint-Denis.

Moto Légende déménagement !

Après plus de 20 ans au Parc Floral de Vincennes, le salon Moto Légende désertera ce lieu bucolique et néanmoins proche de la capitale au bénéfice du Parc des expositions de Paris Nord Villepinte du 24 au 26 novembre. Au moins un avantage : le parking sera gratuit pour les 2-roues, et les risques

d'enlèvement qui avaient méchamment entaché la dernière édition se voient réduits à néant. Clubs, bourse d'échange, expo, centièmes anniversaires (BMW, Dollar, Motobécane), mur de la mort des Lucky Daredevils, vente de motos d'occasion... 15 €/jour jusqu'au 19 novembre. Infos : salon-moto-légende.fr

Gagnez cette Interceptor

Si, si, sous cet habillage cosmico-futuriste se cache bien une Royal Enfield 650 Interceptor ! L'atelier lyonnais French Moto, qui a commis cette préparation d'une valeur totale de 40 000 €, organise un concours dont elle est le gros (et unique) lot. Le principe est simple : en achetant un ou plusieurs tee-shirt(s), on participe à un tirage au sort. French Moto offrira même le permis au lauréat au cas où il n'en serait pas titulaire - ça tombe bien, l'Interceptor, même ainsi camouflée, est compatible A2. Clôture de la participation le 22 novembre, tirage au sort effectué sous la surveillance d'un huissier de justice 14 jours après réception des tee-shirts par les candidats. **Infos :** frenchmotoprojex.com et frenchmoto.fr



ÇA NOUS FAIT UNE BELLE JAMBE

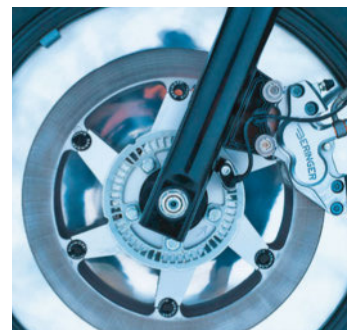
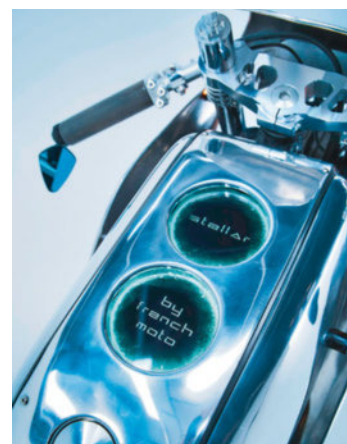
Les communiqués de presse incongrus reçu cette quinzaine à la rédaction concernaient notamment **la literie Bultex**, **l'eau minérale Cristaline en canette**, la répression féroce de publicités pour de faux **parmigiani reggiani** et même une invitation par le groupe Audiens à participer à un colloque « *préparer sa fin de vie* ». Sympa !

Engine, le groupe rock du milieu moto, a déjà plusieurs dates pour 2024 : la conf' de presse du salon de Lyon en janvier, le salon de Lyon, la Fun Cup (autos) au Mans en mars, le GP de France pour Motul en mai, les 8 Heures de Spa et les 50 ans d'AMV en juin avant de finir au Bol d'Or en septembre.

Quatre mois après son bisou contre un pare-choc en allant voir le concert des Who à la U-Arena, **la moto de Xavier** va bientôt être réparée.

Zaza s'est fait une frayeur en se rendant compte qu'il avait oublié son sac photo dans un parking de la gare Montparnasse. Par chance, il l'a retrouvé intact.

Loris Capirossi a mis aux enchères sa Spada Codatronca Monza TTS (720 ch à 6 200 tr/mn, 335 km/h), estimée entre 320 000 et 360 000 €.



Nolan sacrifie Grex et X-Lite... et adopte Iannone !

La marque de casques 100 % italiens a décidé de commercialiser toute sa production sous le seul nom Nolan désormais. Le premier label de casques moto à utiliser des moules à injection en polycarbonate vient de prendre une grande décision en faisant "disparaître" ses deux entités annexes Grex (créée en 1983 et produisant les polycarbonates d'entrée de gamme) et X-Lite (créée en 1998 et spécialisée dans les casques haut de gamme en fibres). Et si les heaumes en fibres ne représentent que 20 % des ventes (contre 80 % au polycarbonate), ils sont cruciaux pour l'image de marque. Raison pour laquelle l'ex-champion Casey Stoner aidera la marque de Bergame dans le développement de ses futures références. Des références qui vont se multiplier dans les années à venir avec la présentation fin 2023 de quatre nouveautés (N60-6 Sport, N100-6, le premier flip-back N120-1 et le tout nouveau haut de gamme

racing X-804 RS Ultra Carbon) avant d'adopter un rythme soutenu de deux nouveautés par an dans les années à venir. Par ailleurs, Nolan équipera Andrea Iannone pour son retour à la compétition l'année prochaine en mondial Superbike, sur une Ducati Panigale V4R au sein du team Go Eleven. Le turbulent Italien de 34 ans avait été suspendu pour 4 ans suite à un test antidopage positif lors du GP de Malaisie 2019. Il a remporté une victoire en MotoGP (Autriche 2016 sur Ducati), 8 en Moto2 et 4 en GP 125.



La X Serie (ici le X-1005 Ultra Carbon) fait usage de l'antépénultième lettre de l'alphabet pour rappeler feu X-Lite, l'ex-marque haut de gamme du groupe Nolan.

Nolan en chiffres

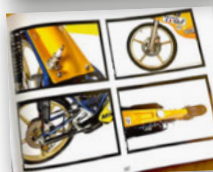
- 1972** création de Nolan par Lander Nocchi (d'où le nom Nolan...)
- 1983** création de Grex pour fabriquer les casques en polycarbonate d'entrée de gamme
- 1998** création de X-Lite qui a fabriqué depuis 500 000 casques haut de gamme
- 2019** Nolan rejoint Shark, Segura, Bering, Troy Lee Designs, etc. au sein de 2Ride Holding
- 1 000 000** d'écrans sont fabriqués chaque année par Nolan au bénéfice de Shark
- 22 000 000** de casques ont été produits depuis 1972, distribués dans 71 pays
- 2 000 casques** : production maximale potentielle quotidienne
- 240** personnes se relayant dans l'usine de Bergame qui tourne 24/24 et s'étend sur 33 000 m²
- 74** titres mondiaux ont été remportés par des pilotes casqués Nolan ou X-Lite (Casey Stoner, Marco Melandri, Carlos Checa, Dani Pedrosa et Jorge Lorenzo...)

LES TASSES



La saga des tasses

■ Dans notre série "C'était rudement mieux l'avant d'antan et jadis réunis", on se souviendra avec émotion de l'époque



épique où il existait une catégorie 50 cm³ en GP vitesse (de 1962 à 1983). Des p'tits bolides d'une cinquantaine de kilos que la prise de 16 000 tr/mn propulsait à plus de 180 km/h, surnommées les tasses, puisque la taille de leur piston évoquait assez

précisément celle d'un récipient-à-boire-le-café-bien-fort. Au grand bénéfice du nombreux public du dernier salon du 2-Roues de Lyon, en février, l'ex-pilote de la catégorie Patrick "la Fraise" Plisson (3^e des championnats du monde 1978 et 1979) avait organisé l'exposition de 50 motos de GP 50, qui sont superbement immortalisées ici par le réputé photographe Fabrice Berry et décrites par le susdit Plisson (anecdotes et palmarès). Ouvrage indispensable pour tous les férus de compétition et nostalgiques d'une ère à jamais révolue.

Les Tasses, par Patrick Plisson et Fabrice Berry, 226 p., plus de 300 photos, format 31 x 22 cm à l'italienne, 29,50 € sur plisson.myshopify.com

Le très gros mono par Ducati



Trente ans plus tard, Ducati nous refait le coup du Supermono ! Ou plutôt du "Superquadro mono" comme est baptisé ce nouveau moteur italien *made in Bologna*.

Pourquoi Superquadro ?

Parce qu'il adopte les cotes les plus supercarrées jamais utilisées sur un monocylindre.

À savoir une course de 62,4 mm pour un alésage, tenez-vous bien, de 116 mm ! Ce nouveau *single* reprend ainsi l'un des deux pistons de l'ancienne Panigale 1299, ainsi que la traditionnelle distribution desmodromique, pour aller chercher des chevaux dans les tours tout en ouvrant

correctement les énormes soupapes d'admission en titane de 46,8 mm de diamètre. Le mono de 659 cm³ sort donc 77,5 ch à 9 750 tr/mn et 6,4 mkg 8 050 tr/mn (avec une ligne racing, les chiffres passent à 84,5 ch et 6,8 mkg). À titre de comparaison, la KTM 690 SMC R crache 74 ch à un régime probablement moins élevé, mais un couple supérieur de 7,5 mkg dès 6 500 tr/mn. Entre Ducati et KTM, en MotoGP comme en concession, ça ressemble donc surtout à un concours de gros sguègue. On a tout de même hâte de voir dans quel écrin sera monté ce nouveau moteur et on vous en reparle dès le prochain numéro.



Fan. L'ex-président François Hollande se passionne pour le MotoGP. Mais uniquement au Grand Prix à Assen.

Sommités. Au dernier Grand Prix d'Australie

à Phillip Island, Johann a fini 1, Charles 3 et Georges 5.

Illégal. Deux porte-flingues à moto du Hamas ont été contrôlés à l'entrée d'un kibboutz : ils ont été verbalisés

pour conduite dangereuse et non port du casque. Leur permis de tuer leur a été retiré sur le champ.

Solidarité. Les 24 Heures de Spa passant à 8, le groupe

Engine, par solidarité, réduira également des deux tiers la durée du concert qu'il donnera durant la classique belge d'endurance.

Psy. Les spécialistes du MotoGP sont formels :

c'est depuis que Johann Zarco est monté sur scène au Bol d'Or pour chanter et jouer de la guitare qu'il a eu le déclic pour gagner enfin sa première course en catégorie reine.



WSBK Bautista, brillant, titré avec brio

Cette année, il n'a pas laissé grand-chose à ses adversaires. Et l'ultime épreuve de Jerez aura été à l'image de la saison d'Alvaro Bautista, avec trois victoires sur trois courses.

Il suffit de jeter un œil sur ses statistiques pour comprendre à quel point Alvaro Bautista a été dominateur. Au terme des 36 départs qui ont émaillé ce championnat Superbike 2023, le pilote Ducati s'est imposé à 27 reprises (20 courses longues, 7 courses

sprint), soit un taux de victoire de 75 % ! Derrière lui, seul Toprak Razgatlioglu aura réussi à maintenir une certaine forme de pression. Le prodige turc s'est imposé lors de 7 courses (2 longues et 5 sprints), mais il a surtout terminé à 20 reprises sur la seconde marche du podium. Prouvant qu'au moindre faux pas de Bautista, il serait là. Beau joueur, il a tout de même souhaité féliciter son adversaire à l'arrivée de la première manche de Jerez : « Je savais qu'Alvaro allait être très rapide sur cette course. Dès le départ, j'ai attaqué pour revenir sur lui mais mon pneu arrière n'a pas tenu et Alvaro a fini par s'échapper. Quoiqu'il en soit, il a mérité son sacre. Il a été très fort toute l'année, il a remporté beaucoup de victoires alors qu'il était le champion du monde sortant. » Lorsque ce fut son tour de s'exprimer, Bautista a lui-même soulevé la pression que pouvait amener cette position de leader,



celle de porter le numéro 1 sur sa moto : « Gagner un titre, c'est bien, mais le plus difficile c'est de le défendre. Même dans mes rêves les plus fous, j'avais du mal à imaginer cela. Merci à tout le monde. Merci au public d'être venu, merci à mon équipe qui m'a aidé toute la saison. C'est un jour parfait pour moi. » Bautista va pouvoir se consacrer sereinement à sa future prestation en MotoGP, puisqu'il bénéficiera d'une wild-card pour le Grand Prix de Malaisie, qui aura lieu les 11 et 12 novembre prochain. Ce sera l'occasion pour nous de revenir plus longuement sur son titre Superbike et sa domination outrancière cette saison.



Une nouvelle fois, seul Razgatlioglu (54) a pu perturber la marche en avant de Bautista (1).

RÉSULTATS

SUPERBIKE

1^{re} course 1 A. Bautista (E, Duc) ; 2. T. Razgatlioglu (Tur, Yam) ; 3. A. Locatelli (I, Yam) ; 4. J. Rea (GB, Kaw) ; 5. D. Petrucci (I, Duc) ; 6. P. Oettl (A, Duc) ; 7. A. Lowes (GB, Kaw) ; 8. M. Rinaldi (I, Duc) ; 9. I. Lecuona (E, Hon) ; 10. X. Vierge (E, Hon)... 13. L. Baz (F, BMW)...

Course Sprint 1 T.

Razgatlioglu ; 2. A. Bautista ; 3. J. Rea ; 4. A. Lowes ; 5. R. Gardner ; 6. S. Redding ; 7. A. Bassani ; 8. G. Gerloff (US, BMW) ; 9. M. Rinaldi ; 10. M. Van Der Mark (PB, BMW)...

2^e course 1 A. Bautista ; 2. T. Razgatlioglu ; 3. D. Aegerter (Sui, Yam) ; 4. R. Gardner ; 5. D. Petrucci ; 6. M. Rinaldi ; 7. P. Oettl ; 8. S. Redding ; 9. G. Gerloff ; 10. A. Locatelli...

Classement général

1 A. Bautista 628 ; 2. T. Razgatlioglu 552 ; 3. J. Rea 370 ; 4. A. Locatelli 327 ; 5. M. Ruben Rinaldi 251 ; 6. A. Bassani 249 ; 7. D. Petrucci 228 ; 8. D. Aegerter 163 ; 9. R. Gardner 156 ; 10. X. Vierge 149...

SUPERSPORT

1^{re} course 1 N. Bulega (I, Duc) ; 2. S. Manzi (I, Yam) ; 3. F. Caricasulo (I, Duc) ; 4. J. Navarro (E, Yam) ; 5. V. Debise (F, Yam) ; 6. A. Huertas (E, Kaw) ; 7. R. de Rosa (I, Duc) ; 8. L. Dalla Porta (I, Yam) ; 9. N. Tuuli (Fin, Tri) ; 10. Van Straalen (PB, Yam)...

2^e course

1 N. Bulega ; 2. F. Caricasulo ; 3. S. Manzi ; 4. R. de Rosa ; 5. V. Debise ; 6. J. Navarro ; 7. C. Oncu (Tur, Kaw) ; 8. Y. Ruiz (E, Kaw) ; 9. L. Dalla Porta ; 10. G. Van Straalen...

Classement général

1 N. Bulega 503 ; 2. S. Manzi 408 ; 3. M. Schroetter ; 294 ; 4. F. Caricasulo 258 ; 5. V. Debise 181 ; 6. B. Sofuoglu 168 ; 7. J. Navarro 163 ; 8. N. Tuuli 162 ; 9. Y. Montella 145 ; 10. R. de Rosa 138...



En Supersport, Bulega fut tout aussi dominateur. Déjà titré au Portugal, il s'est imposé lors des deux courses de Jerez.

LE SCANDALE DES RALENTISSEURS ILLEGAUX...

Y'EN A PAS
UN QUI SOIT
AUX NORMES
AVEC MES
HEMORROÏDES!!!





Multistrada V4 RS

Choose it all*

Un moteur desmodromique, un embrayage à sec et l'exclusivité dans ses moindres détails : la nouvelle Multistrada V4 RS est une moto sans compromis, une expression de l'attitude sportive Ducati la plus sophistiquée.

Disponible chez vos distributeurs dès janvier.



Garantie 4 ans, 4Ever Multistrada.
Configurez la en flashant le QR code



Chez votre Distributeur DUCATI

S. TEAM MOTOS

2009, avenue de Lyon
01960 PERONNAS
T. 04 74 24 62 80
steammotos.com

DUCATI TOULOUSE

3605, route de Baziege la Lauragaise
31670 LABEGE
T. 05 61 00 20 20
ducatitoulouse.fr

DUCATI BORDEAUX

6, rue Gutenberg
33700 MERIGNAC
T. 05 57 29 00 01
contact@zone-rouge.fr

DUCATI STORE MONTPELLIER

MOTOPARK - 199, rue Etienne Lenoir
34130 MAUGUIO
T. 04 11 95 12 80
ducati-store-montpellier.com

DUCATI METZ

90, boulevard de la Solidarité
57070 METZ
T. 03 87 63 09 96
ducati-metz.com

DUCATI BAYONNE

24, avenue Benjamin Gomez
64100 BAYONNE
T. 05 59 55 87 48
espritmoto.com

BIKE AVENUE

15, rue Pierre-Gilles de Gennes
64140 LONS
T. 05 59 32 01 36
bike-avenue.com

DUCATI STORE PARIS

22, avenue de la Grande Armée
75017 PARIS
T. 01 58 05 10 20
ducatiparis.com

DUCATI STORE CHAMBOURCY

45, route de Mantes
78240 CHAMBOURCY
T. 01 82 19 90 00
ducatiparis.com

JMS BIKE STORE

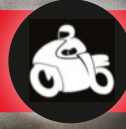
1bis, route de Morières
84000 AVIGNON
T. 04 90 87 70 75
jmsmotos.fr

ESPACE MURIT

188, avenue de Paris
92320 CHATILLON
T. 01 42 53 08 20
murit.fr

PARIS EST MOTO

200, boulevard de Stalingrad
94500 CHAMPIGNY
T. 01 49 83 94 94
paris-est-moto.fr



ESSAI
SUZUKI V-STROM 800 SE

Easy riding

84,2 ch
223 kg à plein
10 499 €

La tendance, depuis des années, consiste à abonder dans le toujours plus : plus d'équipements, plus d'électronique, plus de chevaux, plus de raffinements et, à l'arrivée, plus d'euros. En proposant cette V-Strom 800 en version SE, Suzuki va à contre-courant de cette dérive et nous sort une moto simple, facile, efficace, complète et homogène. Comme quoi, c'est pas la peine d'en rajouter.

Par Xavier de Montchenu, photos Suzuki



CONDITIONS DE L'ESSAI

Essai sur 215 km réalisé dans la région de Montpellier. Temps nuageux et chaussée humide le matin, routes sèches l'après-midi, sur un tracé varié composé de petits virages serrés et de portions plus roulantes. Notre V-Strom affichait 286 km devant l'hôtel et ses chaussettes étaient marquées Dunlop D614 F. RAS, si ce n'est la commande d'embrayage qu'il a fallu retendre deux fois.







ESSAI SUZUKI V-STROM 800 SE

Vous vous souvenez de la pub pour les biscuits Bahlsen au début des années 1980 ? Le secret de Bahlsen, je parle pour les gars mûrs, c'était Monsieur Plus. Ou comment ajouter des ingrédients pour rendre le gâteau encore plus goûtu. Suzuki a trouvé une autre formule plutôt que superposer des trucs et des machins, que personne ne réclame en fait, pour séduire le motard. En partant de la très réussie V-Strom 800 DE sortie au printemps dernier, la marque a apporté de subtiles retouches pour obtenir une déclinaison parfaitement cohérente. Et, cerise sur le même Bahlsen, qui coûte 1000 euros de moins, soit 10 499 €. Partant du

(idem pour la jante arrière bien sûr) et de dimension supérieure, 110/90 vs 90/90, avec une réduction substantielle des débattements de suspensions, passant de 220 à 150 mm av/ar. Tout cela joue évidemment sur la géométrie et les mensurations puisqu'avec une roue de plus petit diamètre, l'angle de chasse perd 2° et la chasse 10 mm pour une direction plus "fermée" censée donner plus de vivacité. L'empattement a également diminué, ce qui, combiné au gain en vivacité, devrait offrir un comportement routier plus joueur. Enfin, la fourche est différente de celle de la DE, et ne propose, en réglage, que la précharge des ressorts. Elle supporte aussi de nouveaux étriers radiaux ➡



1. L'écran TFT de 5" est tout à fait réussi, tant pour la lisibilité que pour la simplicité à faire défiler les infos et les choix de réglages possibles. Il affiche des fenêtres *pop-up* pour les alertes type maintenance.

2. Le commodo, manipulable même avec des gros gants, ne réclame aucun mode d'emploi, on navigue par instinct, clignos et klaxon sont accessibles.



3. Le guidon est positionné différemment par rapport à la DE, ce qui induit une position légèrement plus sur l'avant. La bulle réglable avec clé est également beaucoup plus généreuse en hauteur comme en largeur. Le réservoir offre une belle contenance de 20 litres.

4. L'accès au réglage de la précontrainte de l'amortisseur arrière est aisé. On peut aussi ajuster la détente (compression en plus sur la DE).

Comme toutes les autres V-Strom, la 800 SE est **aussi discrète à regarder qu'efficace et plaisante à rouler.**

constat que le penchant off-road d'un trail n'est (paradoxalement) pas un critère décisif pour tout le monde, Suzuki est logiquement revenu à une définition plus routière avec cette version SE, pour Sport Explorer. C'est par exemple la même limonade qu'entre la 1050 standard et la 1050 DE. Exit donc la roue à rayons de 21", remplacée par une jante à bâtons de 19 pouces acceptant un pneu tubeless



5. L'éclairage est bien sûr *full leds*, feu de jour en haut, code et phare sans oublier les clignotants et le feu arrière. Notez la bonne taille du pare-brise.

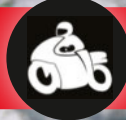
6. Le silencieux noir mat est un peu le talon d'Achille du look de la SE. Elle gagnera à recevoir l'Akrapovic vendu en accessoire.

7. En s'offrant les étriers radiaux de la 8S, la V-Strom améliore sa capacité de freinage avec un mordant bienvenu sur route.



Sobre dans cette robe bleue, La V-Strom 800 SE existe également en noir et dans un joli coloris vert mat métal. Évidemment, elle peut être équipée de protections, de poignées chauffantes, de bagages, d'une béquille centrale et autres accessoires pour la transformer en pure baroudeuse.





En troquant la roue de 21" contre une 19, la V-Strom SE offre une agilité qui faisait défaut à la version DE. Et comme les débattements ont été réduits, la moto bouge moins au freinage.

En ville et sur route, la 800 SE confirme que **Suzuki a été bien inspiré de proposer une version plus routière** de la DE.

(identiques à ceux de la 8S) alors qu'ils sont à fixation axiale sur la 800 DE. Autres modifications par rapport à cette dernière, le bec légèrement plus large mais surtout le pare-brise de dimension beaucoup plus généreuse par rapport à l'embryon livré sur le trail. Il s'agit tout simplement de la bulle optionnelle de la DE, qui permet trois réglages de hauteur espacés chacun de 15 mm. Reste la position de conduite, qui s'adapte à la nouvelle orientation routière de la Suzuki. Plus bas de 15 mm et plus avancé de 13 mm, le guidon se combine à des repose-pieds légèrement plus hauts

(7 mm) et reculés (14 mm). Bon, eh bien, en selle !

Facile, facile

Outre la baisse de prix de presque 10 % qui ne va pas tomber dans l'oreille d'un sourd soit-dit en passant, cette série d'aménagements vise un public plus concerné par l'utilisation dynamique de sa moto en ville et sur route que par de potentielles escapades en off-road. Autant dire que ça fait du monde. Le bénéfice est du reste palpable dès qu'on s'installe sur la SE, où la selle abaissée à 825 mm autorise un contact des pieds au sol bien

plus évident et plus rassurant pour un pilote de taille modeste. Avec mes 182 cm, mes deux pieds touchaient à plat. Face au cockpit qu'on retrouve inchangé hormis la bulle donc, on se félicite de nouveau de la simplicité de cette V-Strom. L'environnement est dépouillé autour de l'écran TFT mais pas grand-chose ne dépasse. Ici, tout est simple : les commodos, faciles à manipuler, le démarreur doté de l'Easy Start qui lance le moteur à peine le bouton enfoncé et relâché, l'embrayage qui dispose du RPM Low Assit qui maintient le régime moteur bas dans les tours, les aides au pilotage simplifiées avec deux ou trois choix pour le mode moteur, l'ABS non déconnectable ici (contrairement à la DE) et le contrôle de traction... Bref, tout semble méthodiquement étudié pour que le pilote ne se prenne pas la tête. Et ça marche comme sur des roulettes. Car dès la première enclenchée, la V-Strom file doux, aux ordres de la main



SE - DE, ce qui les différencie

❖ **Roue avant** : 19" vs 21"

❖ **Pneu avant** : 110/80 vs 90/90

❖ **Type pneus** : tubeless vs chambre

❖ **Hauteur de selle** :

825 mm vs 855 mm

❖ **Étriers de frein avant** :

4 pistons radiaux vs

4 pistons axiaux

❖ **Garde au sol** : 185 mm

vs 220 mm

❖ **Débattements** : 150 mm

vs 220 mm

❖ **Bulle** : haute vs courte

❖ **Empattement** : 1515 mm

vs 1595 mm

❖ **Angle de chasse** : 26°

vs 28°

❖ **Chasse** : 114 mm

vs 124 mm

❖ **Poids à plein** : 223 kg

vs 230 kg

❖ **Réglages de fourche** :

précharge vs précharge/

compression/détente

❖ **Réglages amortisseur**

AR : précharge/détente

vs précharge/compression/

détente

❖ **Sabot moteur** : option

vs série

droite. Les rapports se passent ensuite au shifter sans à-coups, montrant encore une fois l'agrément des boîtes Suzuki même si le rétrogradage, toujours au quickshift, accroche parfois un peu plus. Inutile de revenir en détail sur le twin 800 qui équipe depuis cette année la DE et la 8S. On peut compter sur ce bloc compact qui réunit toutes les qualités d'un moteur moderne, souplesse à bas régimes, jusqu'à 2000 tr/mn, absence de vibrations, sonorité agréable lorsqu'il grimpe dans les tours, avec ce petit coup de collier bien sympa vers 7000 tr/mn sans oublier une bonne tenue à mi-régime. On privilégiera facilement sur la route le mode A pour la réactivité de l'accélérateur sans excès alors que le B apporte plus de progressivité en cas de conditions plus délicates (on n'a pas essayé le C). Alors, même si on peut lui reprocher un caractère un peu trop lisse, sans vrai relief, ce trait lui sert finalement pour optimiser sa disponibilité de bas en haut du compte-tours. Et ça, c'est appréciable. Ça l'est d'autant plus que sur la SE, le comportement dynamique a changé. La roue de 19 pouces, les changements de mensurations cités plus haut, la hauteur de selle et la garde au sol réduites ainsi que le gain de poids de 7 kg grapillés entre autres sur les jantes et les suspensions, tout cela profite directement à l'agilité de la Suzuki. Il n'aura suffi que d'une poignée

de virolos pour percevoir l'avantage dynamique par rapport à la DE. Plus facile à inscrire sur l'angle, plus vive lors des changements d'angle, la SE correspond exactement à ce que peut attendre le pilote, citadin et/ou gros rouleur, qui ne tombe du kilomètre que sur bitume.

Plus joueur

Il faut ajouter à ce côté joueur retrouvé un freinage nettement plus probant avec un mordant à la prise du levier plus franc et une puissance en hausse qui s'associe à une moindre plongée de la fourche. Celle-ci ne débat plus que sur 150 mm rappelons-le, tandis que le combiné arrière se détend moins aussi (150 mm). Difficile pour autant de parler de meilleur ressenti du train avant. Il est avant tout plus vif, plus spontané, donc favorable au dynamisme de la V-Strom. C'est là toute la différence avec la DE. Allez, pour pinailler, on peut trouver que les suspensions manquent un peu de retenue hydraulique sur chaussée chahutée et qu'en lâchant les chevaux, la moto aura tendance à légèrement sous-virer en entrée de courbe. Mais on reste là dans l'épiphénomène. Honnêtement, on retiendra avant ce détail deux éléments plus importants au quotidien : d'abord la position de conduite moins droite, légèrement plus basculée sur l'avant, plus conforme à une posture de routière. Ensuite, même s'il s'agissait d'un bout de plastique transparent à 200 €, le bond en avant procuré par la nouvelle bulle. Si deux de mes confrères se sont plaints de turbulences imputées à la position très droite de la bulle, je n'ai pas relevé ce genre de désagrément. J'ai au contraire noté une protection efficace du buste et des épaules jusqu'au menton sans remous au niveau du casque (un Schubert C5 bien profilé il est vrai) et n'ai ressenti aucune sorte d'amélioration avec une autre machine dont la bulle avait été abaissée de 2 crans (30 mm). Ben voilà encore une amélioration notable versus la DE ! Finalement, en descendant de cette SE, il faut se rendre à l'évidence : la copie rendue est très propre. Efficace, facile, simple, et pas trop chère en prime, que demande le peuple ? *What else ?*, comme dirait l'autre amateur de dosettes de café. Peut-être un look un peu plus sexy, plus accrocheur ? Mais ça c'est une autre histoire. ▲

Plus alerte, plus dynamique, plus légère et dotée d'une commande de boîte parfaite, la 800 SE est très agréable à emmener dans le sinueux. Elle s'adresse aussi aux titulaires du permis A2.





10 499 € // 223 kg à plein // 84,2 ch

Données constructeur

Fiche technique

Prix	10 499 €
Coloris	noir, vert mat métal, bleu
Garantie	2 ans, pièces et m.o.
Importateur	Suzuki France Tél. : 01.34.82.14.00 www.suzuki-moto.com

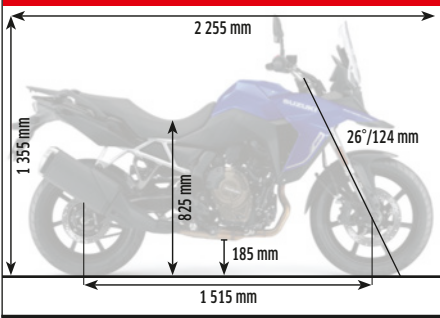
MOTEUR

Type	bicylindre parallèle calé à 270°, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	776 cm ³
Alésage x course	84 x 70 mm
Puissance maxi	84,2 ch à 8500 tr/mn (dispo A2)
Couple maxi	7,95 mkg à 6000 tr/mn
Alimentation	injection Ø 42 mm
Electronique	accélérateur électronique, 3 modes moteur, ABS, contrôle de traction (3 niveaux)
Boîte de vitesses	6 rapports + shifter bidirectionnel
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique, à glissement limité
Transmission secondaire	chaîne à joints toriques

PARTIE-CYCLE

Cadre	périmétrique en acier, boucle AR boulonnée, bras oscillant en alu
Suspension avant (débattement)	fourche inversée Ø 43 mm (150 mm)
Réglages avant	précharge des ressorts
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur (150 mm)
Réglages arrière	précharge du ressort, détente hydraulique
Frein avant	2 disques Ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 230 mm, étrier 2 pistons
Pneus	110/80 x 19 ; 150/70 x 17 tubeless
Réservoir	20 l
Poids à plein	223 kg

Suzuki V-Strom 800 SE



ÉQUIPEMENT

► **De série** Bulle haute, jantes alu à bâtons, port USB, shifter double sens, prise USB, éclairage full leds avant, écran TFT 5" (jour/nuit, rapport engagé, temp. moteur et air, voltmètre, horloge, trips, consos moyenne et instantanée, autonomie restante, flashlight, jauge d'essence, alerte gel, voyant entretien), poignées de maintien passager, porte-paquet.

► **En option** Protège-mains, sabot moteur alu, béquille centrale, selle haute, selle basse, support de valises, valises alu (argent ou noire), valises plastiques, platine top-case alu, top-case plastique 35 et 56 l, dossier de top-case, support GPS, crash-bars, poignées chauffantes, prise 12V.

Notre verdict

► La V-Strom 800 SE pourrait se résumer à l'éloge de la simplicité. Tout est évident à son bord, poser les pieds au sol, égrener les vitesses, passer d'un virage à l'autre, manœuvrer, régler les aides à la conduite, tout se fait spontanément. Ceux qui apprécient les trails de moyenne cylindrée pour leur accessibilité mais qui excluent le tout-terrain de leur pratique peuvent sérieusement se pencher sur la V-Strom 800 SE. Elle est l'archétype de la moto polyvalente, super homogène, sans défaut gênant. On a toujours loué dans ces pages les grandes qualités dynamiques des V-Strom tous modèles et cylindrées confondus. La nouvelle SE en fait clairement partie.

Les rivales



BMW F800 GS
11 505 € // 87 ch // 227 kg*



CF Moto 800 MT Sport
10 790 € // 91 ch // 231 kg**



Yamaha Tracer7
10 299 € // 73,3 ch // 203 kg*



Le moteur bien rempli
L'agilité retrouvée
La position de conduite
L'électronique simple et efficace
Les boîte et shifter impeccables
Le réservoir de 20 l



Le silencieux peu gracieux
Le caractère effacé
La béquille centrale en option



ABONNEZ-VOUS À

MOTO Journal

65%
DE RÉDUCTION !

1 AN - 24 NUMÉROS
DONT 1 NUMÉRO DOUBLE
+ 4 HORS-SÉRIES
+ LA VERSION NUMÉRIQUE
OFFERTE

92€

SEULEMENT
AU LIEU DE ~~262,43€~~



ABONNEZ-VOUS
EN UN
FLASH



photo : Moto Guzzi

4 Bonnes raisons de choisir l'abonnement

- L'assurance de ne manquer aucun numéro
- La livraison gratuite à domicile
- Un tarif préférentiel par rapport au prix kiosque
- Un service clients à votre écoute

BULLETIN D'ABONNEMENT

À renvoyer accompagné de votre règlement à : Moto Journal - Service Abonnement 45 av. du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex - Tél : 03 44 62 43 79

+ simple + rapide, abonnez-vous en ligne sur abo.motojournal.com

► Je choisis mon offre d'abonnement :

- OPTION 1** 1 an - 24 numéros dont un numéro double + 4 hors-séries en version papier + la version numérique offerte au prix de **92€** au lieu de ~~262,43€~~ ** soit 65% de remise
- OPTION 2** 1 an - 24 numéros dont un numéro double + la version numérique offerte au prix de **73€** au lieu de ~~207,87€~~ ** soit 65% de remise

► Je choisis de régler par :

Chèque bancaire à l'ordre de **Moto Journal**

Pour un paiement par Carte Bancaire, rendez-vous sur votre espace client sur boutiquelariviere.fr

Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

Date et signature obligatoires

► Mes coordonnées:

MOTP2363

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : [][][][][] Ville* :

Tel : [][][][][][][][][][]

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

► E-mail* (en majuscules) :

[.....]

- Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Journal.
- Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles proposées par les partenaires de Moto Journal.



Par Matthieu Cayrol, photos Triumph

Triumph Tiger 900 Le tigre aiguisé ses griffes

Un poil plus de puissance, une robe discrètement retouchée et un confort amélioré : la nouvelle Tiger 900 s'arme pour aller chasser sur les terres très prisées des trails routiers de 1000 cm³.

Mais il faut un œil averti pour déceler les différences esthétiques par rapport à la précédente génération de Tiger 900. Pour faire simple et vous éviter le jeu des sept erreurs, la face de la Tiger 2024 est peaufinée, les flancs de carénage sont retouchés et le silencieux s'est affiné. L'évolution est minimale, mais le trail Triumph présente bien. En revanche, techniquement, les modifications sont plus conséquentes. Ainsi, le moteur gagne 13 chevaux et sa puissance culmine désormais à 108 canassons. Pour arriver à ces valeurs, le trois-cylindres, qui fait toujours appel au calage T-Plane, a été profondément remanié avec de nouveaux pistons offrant un taux de compression plus élevé, une culasse remaniée et des arbres à cames redessinés. Le tout pour des performances censées progresser et une consommation annoncée en baisse de 9 %. De plus, avec 20 litres d'essence embarqués, l'autonomie atteindrait les 425 km d'après le constructeur. La boîte à 6 rapports s'accompagne d'un shifter double sens sur les versions Pro, alors que de son côté, l'embrayage promet une meilleure souplesse d'utilisation sur toutes les déclinaisons.

Techno et confort

L'ergonomie est légèrement revue avec un guidon (fixé sur de nouveaux silent blocs) qui se rapproche de 15 mm du pilote sur la version Rally, tandis que la selle est redessinée, laissant plus

d'espace au pilote tout en étant plus plate. Notez qu'elle est ajustable en hauteur sur 20 mm sur tous les modèles, et chauffante (comme les poignées) sur les versions Pro. Le tableau de bord de 17,8 cm de diagonale est un nouveau modèle avec un affichage revu, qu'on espère plus intuitif que sur la précédente génération, où il péchait par une navigation lente et peu évidente. Cette dalle peut être connectée à un smartphone et dispose d'une prise USB-C. Au niveau du freinage, la Tiger 900 embarque ce qui se fait de mieux avec des étriers radiaux Brembo Stylema présents sur toute la gamme. De plus, lorsqu'on actionne le frein avant, un système de couplage actionne automatiquement le frein arrière, ce qui devrait contribuer à raccourcir les distances tout comme à stabiliser la moto au freinage. Le système ABS, actif en virages et déconnectable, peut être paramétré selon deux niveaux (route et tout-terrain). Côté suspensions, les Tiger GT destinées à la route

adoptent un système Marzocchi, mais pas dans la même version : la GT standard se contente de suspensions à réglages manuels, tandis que la version GT Pro profite d'un système de réglage électronique. La version Rally Pro, à vocation tout-terrain, fait appel à du Showa avec des débattements augmentés à 240 mm à l'avant et 230 mm à l'arrière, contre respectivement 180 et 170 mm sur les versions GT. Un gain qui devrait apporter un zeste de confort en sus tout en permettant de mieux encaisser les chocs en off-road. Étonnamment, les prix restent identiques à la précédente génération (sauf celui de la version Rally Pro, en hausse de 400 €), mais malgré tout toujours assez élevés pour un trail 900, avec un tarif de base qui débute à plus de 14 000 €. ▲

Le trois-cylindres en ligne au calage T-Plane promet un caractère particulier, il gagne 13 chevaux pour en développer 108. Les Tiger GT et GT Pro sont disponibles en blanc, rouge ou graphite, la Rally Pro en noir, vert kaki et gris/rouge.

FICHE TECHNIQUE

● **Moteur** : 3-cylindres en ligne, calage T-Plane, 888 cm³, 108 ch à 9 500 tr/mn, 9,2 mkg à 6 850 tr/mn, 6 rapports. ● **Partie-cycle** : cadre treillis tubulaire en acier, fourche Marzocchi Ø 45 mm réglable en compression et détente, amortisseur arrière Marzocchi réglable en précharge et détente, frein avant à double disque Ø 320 mm et étriers Brembo Stylema avec ABS de virage, frein arrière à simple disque Ø 255 mm, hauteur de selle réglable 820 - 840 mm, réservoir 20 litres, 219 kg.

TIGER 900 GT 14 395 €

Fourche Marzocchi réglable manuellement en compression et détente, débattement avant 180 mm et 170 mm arrière, roue avant de 19" et arrière 17", régulateur de vitesse, hauteur de selle réglable 820 - 840 mm, mode de conduite pluie, route, sport et off-road, 219 kg

TIGER 900 GT PRO 16 195 €

En plus de GT : suspensions Marzocchi à réglages électroniques, béquille centrale, selle et poignées chauffantes, capteur pression pneus, feux additionnels, shifter montée et descente, mode conduite Rider, 222 kg





TIGER 900 RALLY PRO 17 195 €

La GT Pro mais avec suspensions Showa entièrement réglables manuellement, débattement 240 mm avant et 230 mm arrière, roues avant 21" et arrière 17", hauteur de selle réglable 860 - 880 mm, protections moteur, sabot moteur, mode conduite off-road Pro, 228 kg



Le silencieux d'échappement s'est affiné tout en étant plus léger. Le tableau de bord est entièrement nouveau. Espérons que la navigation dans les menus soit plus intuitive que sur les précédents modèles.



Par Matthieu Cayrol, photos Yamaha

119 ch
200 kg à plein
12 500 €*
*estimation MJ

*années 1990

Yamaha XSR 900 GP

Retour dans les nineties*

Ne vous fiez pas à son look façon 500 de GP de Wayne Rainey, qui fut triple champion du monde au guidon de l'YZR 500 dans les années 1990, la nouvelle XSR 900 GP est extrapolée d'une base moteur/châssis moderne où l'on retrouve l'excellent 3-cylindres Crossplane, le CP3.

L'objectif n'était pas de créer une réplique, mais plutôt de sortir un modèle qui respecte au plus haut point le passé, tout en étant à la hauteur des performances et des technologies les plus récentes. » Une phrase glissée dans le dossier de presse qui résume plutôt bien ce qu'est la nouvelle XSR 900 GP. Pour la faire courte, la GP reprend à son compte la plate-forme de l'actuelle MT-09 tout en épousant les traits d'une moto née dans les années 1980. Esthétiquement, c'est plutôt réussi avec un carénage faisant référence à l'YZR 500 de GP de Wayne Rainey, qui est devenu champion du monde avec cette Yam en 1990 et durant trois années consécutives. Sur la 900 GP, en plus d'un habillage plutôt bien dessiné, Yamaha a peaufiné les détails avec par exemple une bulle maintenue par des tubes en aluminium verrouillés par une goupille, exactement comme sur les modèles originaux. Il y a aussi le rappel des plaques numéro jaunes apposés à l'avant et de

part et d'autre du dossier arrière. En plus d'évoquer le look des machines de course, la grosse bulle et le carénage avant participent également à de meilleures performances en améliorant la vitesse de pointe. Par ailleurs, les demi-guidons qui remplacent le guidon droit devraient offrir une position de conduite davantage basculée vers l'avant, de quoi mieux ressentir ce qui se passe sous les roues lors d'une utilisation sportive. Revers de la médaille, la position sera moins confortable que sur la XSR 900 sur les étapes routières, même si ces demi-guidons placés au-dessus du té de fourche devraient être plutôt conciliants avec les avant-bras du pilote.

Ancienne nouvelle

Techniquement, la XSR 900 GP s'inspire au plus près de la

XSR 900, qui elle-même dérive de la MT-09. Une moto animée par le 3-cylindres que l'on connaît bien, au caractère trempé et à la sonorité envoûtante. Chez MJ, on adore ce moteur ! Le châssis n'est pas en reste avec une fourche KYB inversée entièrement ajustable tout comme l'amortisseur, afin d'allier confort et tenue de route selon les réglages. Le freinage, confié à un maître-cylindre Brembo et des étriers à quatre pistons, devrait être à la hauteur des perfs de la Yamaha, même lors d'une utilisation piste. Qui dit moto moderne, dit électronique. Cette 900 GP ne déroge pas à la règle et dispose de plusieurs

La dotation électronique de la XSR 900 GP est riche, avec toutes les aides possibles. Pour les longs trajets, un régulateur de vitesse est même proposé de série. Dommage que l'échappement ne soit pas camouflé par un sabot moteur.



Le tableau de bord en couleur possède plusieurs thèmes d'affichage, dont celui-ci qui est plutôt réussi et qui semble lisible. De nouveaux commodos sont censés améliorer la navigation dans les menus.





FICHE TECHNIQUE

- **Moteur** : 3-cylindres en ligne, 890 cm³, 119 ch à 10 000 tr/mn, 9,5 mkg à 7 000 tr/mn, 6 rapports, shifter montée/descente.
- **Partie-cycle** : périmétrique en aluminium, fourche inversée KYB entièrement réglable, mono-amortisseur arrière KYB entièrement réglable, frein avant 2 disques 298 mm et étriers 4 pistons, frein arrière 1 disque 245 mm, pneus 120/70 x 17 et 180/55 x 17, réservoir 14 litres, 200 kg à plein.

La XSR 900 GP sera disponible en deux coloris, l'un à dominante blanc/rouge et un plus discret à dominante bleu/noir. La coque arrière peut-être retirée pour accueillir un passager... à moins qu'il soit plutôt SM.

tes les modes de conduite, de cartographies moteur différentes, d'un contrôle de motricité, d'un contrôle de glisse et d'un antiwheeling, le tout réglable depuis un large écran TFT couleur réussi qui propose plusieurs thèmes d'affichage. De nouveaux commodos permettent de naviguer dans les différents menus de manière plus aisée selon Yamaha, via le joystick sur le guidon gauche.

Le tarif n'est pas encore dévoilé mais il devrait se situer aux alentours des 12500 €. Notez qu'il existe en parallèle une version un peu moins puissante de 95 ch, et non 119 comme la standard, qui pourra être bridée à 47,5 ch pour les permis A2. ▲





Par Aurélien Ranéa, photos Ducati

Ducati Multistrada V4 RS

Trail de dingue

Ducati n'en est plus à une extravagance près. Ainsi, la marque de Borgo Panigale n'a rien trouvé de mieux que de nous pondre la plus radicale des Multistrada. Encore plus puissante, plus extrême et plus chère que la V4 Pikes Peak. Une moto aussi inutile que géniale.

À 37 790 € le morceau, cette Multistrada est loin d'être à la portée de toutes les bourses. Proposée en série numérotée, elle sera même réservée à certains privilégiés. Et alors ? Devons-nous condamner la sortie de ce maxi-trail très exclusif, sous peine qu'il ne sert à rien et qu'il coûte une blinde ? Chez MJ, on répond : non ! Et on préfère de loin s'extasier devant la qualité de l'objet et rêver des incroyables sensations qu'il délivrera guidon en main.

Pour faire de la RS la plus performante des Multi, Ducati a choisi d'y cloquer le V4 Stradale de la Panigale à la place

de l'habituel bloc Granturismo. Toutefois, sans doute dans un court élan de clairvoyance, les ingénieurs transalpins ont choisi de réduire l'écurie à seulement 180 chevaux, au lieu des 215 initiaux. L'électronique a aussi été retravaillée pour obtenir une courbe de puissance « fluide et régulière ». Cette déclinaison est donc la seule de la famille à bénéficier de la distribution desmodromique, ce qui lui permet d'afficher un régime maxi culminant à 13 500 tours. Elle profite aussi du filtre à air de la Panigale V4 R, d'un échappement Akrapovic exclusif et, surtout, d'un embrayage à sec

en aluminium avec une configuration spécifique des ressorts et des disques lisses. Ducati estime que ce type d'embrayage, qui permet un graissage séparé et donc l'utilisation d'une huile distinctive, apporterait à lui seul un gain de 2,5 chevaux. Pour ceux qui souhaiteraient encore gonfler les performances de la RS (ils ont raison, soyons fous), l'installation d'une ligne d'échappement racing propulserait la puissance de la belle à 195 ch ! Enfin, outre le fait d'être homologué Euro 5+, le Desmo Stradale a été conçu pour que le banc arrière des cylindres soit désactivé à l'arrêt (au point mort, quand la température moteur est supérieure à 70 degrés).

Corps de rêve

Pour exploiter au mieux toute cette fougue, il a forcément fallu affûter la partie-cycle. On trouve donc ➡

Une carrure de maxi-trail et des performances de roadster sportif, voilà le genre de compromis que propose cette RS.



180 ch
37 790 €
Dispo en
janvier 2024





NOUVEAUTÉS 2024

Quand on voit cette image, on se dit qu'une coupe de méchants maxi-trails aurait de la gueule. Façon King of the Baggers aux USA.



Les principaux éléments de la Multistrada RS

- ✳ Moteur Desmosedici Stradale de 1 103 cm³ (contrôle du jeu au soupapes tous les 30 000 km)
- ✳ Cadre monocoque et monobras en alu
- ✳ Éléments de carénage en fibre de carbone
- ✳ Suspensions électroniques semi-actives Öhlins Smart EC 2.0
- ✳ Débattement avant et arrière de 170 mm
- ✳ Jantes Marchesini en alu forgé de 17 pouces
- ✳ Pneumatiques Pirelli Diablo Rosso IV, dimensions : 120/70 x 17 - 190/55 x 17
- ✳ Disques de frein avant de 330 mm de diamètre, étriers Brembo Stylema à 4 pistons
- ✳ Système ABS de freinage sur l'angle Bosch-Brembo 10.3 ME
- ✳ Phares à leds et éclairage en virages (DCL)
- ✳ Tableau de bord TFT, écran de 6,5 pouces
- ✳ Unité de mesure inertielle Bosch (IMU)
- ✳ 4 Modes de puissance (full, haute, moyenne et basse)
- ✳ 4 modes de conduite (Race, Sport, Touring et Urban)
- ✳ Régulateur de vitesse adaptatif
- ✳ Détection des angles morts
- ✳ Contrôle de wheeling (DWC)
- ✳ Contrôle de traction (DTC)
- ✳ Contrôle de frein moteur (EBC)
- ✳ Clés keyless (démarrage mains libres)
- ✳ Connection smartphone, application de navigation
- ✳ Shifter haut et bas (DQS)
- ✳ Coloris unique





Qu'il s'agisse de gagner quelques grammes ou simplement d'augmenter le sex-appeal de la RS, l'usage du carbone a été copieux.



Si, par hasard, l'échappement Akrapovic ne faisait pas assez de barouf, on peut compter sur l'embrayage à sec pour prévenir vos voisins quand vous partirez bosser le matin.



Animée du V4 Stradale, la RS est la seule Multistrada à bénéficier de la distribution desmodromique. Son régime maxi grimpe jusqu'à 13 500 tours, 2 000 de plus que le Granturismo de la V4 S.



L'ensemble de la boucle arrière est réalisée en tubes de titane. Alors que l'habillage, en techno-polymère, intègre les poignées passager.



Grâce aux dimensions des pneus, 120/70 x 17 et 190/55 x 17, il est possible de monter des gommes sportives. Ducati a opté pour les Pirelli Diablo Rosso IV. On a peu de doute quant au grip, un peu plus concernant leur durée de vie.

un système de freinage dérivé de celui de la Panigale avec des disques de 330 mm pincés par des étriers monoblocs Brembo Stylema. La crème de la crème, en somme. Côté châssis, on remarque inmanquablement la roue avant de 17 pouces, qui implique un angle de colonne différent (25,75° contre 24,5°) et le choix d'un cadre mono-coque en aluminium différent de celui des V4 S et Rallye. Histoire de gagner un maximum de poids, les jantes Marchesini sont elles aussi en alu forgé (2,7 kg plus légères que celles de la V4 S), le bâti arrière est fabriqué en tubes de titane (- 2,5 kg), la taille de la batterie est réduite et les pièces en carbone fleurissent un peu partout sur la moto : garde-boue, protége-mains, le bec avant... Finalement, la RS est annoncée 3 kilos plus légère que la Pikes Peak, soit un poids à sec de 211 kg. Toujours dans un souci de sportivité, l'ergonomie a logiquement été repensée. Les repose-pieds sont plus hauts et reculés, afin d'augmenter la prise d'angle. Le guidon,

plus bas et plus étroit, est fixé de façon rigide au té de fourche pour améliorer les sensations de conduite. Le souci du détail est poussé à son paroxysme. Au point que les poignées, plus souples, bénéficient en prime d'un design particulier.

Cerveau de génie

Vu son tarif, on se doute que la RS va bénéficier d'une électronique de pointe. C'est le cas puisqu'elle emprunte sa dotation à sa frangine V4 S. Quatre modes de conduite sont au programme : Sport, Touring, Urban ainsi qu'un dernier nommé Race, qui laisse peu de doutes quant à sa fonction. En effet, celui-ci lâche complètement la bride à la RS, avec une poignée des gaz très réactive, et délivre la puissance maximale sur tous les rapports. Les autres bridant la moto sur les trois premières vitesses. L'ensemble des acronymes qui vont bien répondent évidemment présents : DTC (contrôle de motricité), DWC (contrôle de wheeling), EBC (contrôle du frein moteur), DQS (shifter), ACC (régulateur de vitesse adaptatif), BSD (détection des angles morts)... Les suspensions semi-actives sont confiées à Öhlins et sa technologie Smart EC 2.0 (170 mm de débattement à l'avant et à l'arrière). Elles s'ajustent instantanément selon le mode de conduite choisi et, en plus, selon votre style de pilotage. Ducati précise avoir trouvé un compromis entre « le confort d'une conduite normale et, en même temps, le soutien lors d'une conduite plus ludique ». C'est sûr qu'à la différence d'une Streetfighter ou d'une Panigale, une Multistrada, même si elle est labélisée RS, doit pouvoir conserver un minimum de polyvalence. D'ailleurs, dans la liste des futurs accessoires, on trouve aussi bien une paire de valises, une bulle plus haute, une sacoche de réservoir qu'un échappement racing, des leviers en alu ou d'autres pièces en carbone. Y'a de quoi virer schizophrène, non ? ▲



La taille de la bulle d'origine semble bien riquiqui. Surtout rapportée à la large face avant de la Multi.



L'utile et l'a

Loin de se lancer dans la course à celui qui a la plus grosse, Moto Guzzi mise sur ses atouts pour proposer une Stelvio à la fois cohérente et pleine de charme. Le constructeur italien poursuit sa modernisation sans renier son passé, alliant passion et pragmatisme. Il demeure fidèle à sa vision de la moto... Et il a bien raison !

Par Aurélien Ranéa, photos Moto Guzzi



CONDITIONS DE L'ESSAI

Un premier essai en exclusivité intersidérale (MJ, seul média français présent) réalisé dans les environs de l'usine Aprilia, à Noale, en Italie. Une boucle d'environ 200 km, avec il est vrai une bonne partie d'autoroute. Notre moto comptait 650 km au compteur et était chaussée de Michelin Anakee Adventure.



gréable



115 ch
Poids n.c.
Dispo en
février 2024
Entre 16 500
et 17 500 €*

*estimation MJ



Fin d'après-midi, retour à la case départ. Le lieu ? Une salle de réunion dans l'un des bâtiments de l'usine Aprilia, à Noale, en grande banlieue de la sérénissime Venise. Face à nous, le "nous" incluant ma pomme et un confrère américain, le staff technique du groupe Piaggio patiente dans un mélange de fébrilité et d'impatience. Faut dire que, mis à part leurs pilotes de développement, nous sommes les premiers à poser nos fortunées miches sur la toute nouvelle Stelvio. Les responsables des départements R&D, marketing, moteur/transmission, partie-cycle et design nous scrutent, tentant de déchiffrer nos premières impressions. Silence pesant, indécision... Ça fout un peu la pression. « *Ma, alorrré, comment vous la trrouvez, notrrre Stelvio* » ? Avant de répondre, remontons un peu le fil de cette journée. Pour nous retrouver dans cette même salle, avec les mêmes intervenants, en début de matinée cette fois. C'était, à ce moment-là, leur tour de s'exprimer. Ils nous présentaient en exclu mondiale leur tout dernier bébé.

La fonction avant tout

Commençons par le début, le nom. Ce sera seulement Stelvio, sans le V100 qui précède l'appellation de sa frangine Mandello, au contraire de ce qui était initialement prévu, mais les marketeux du groupe Piaggio ont préféré quelque chose de plus direct. La référence à l'héritage récent de la marque est évidente. Tout comme l'évocation du col éponyme, le plus haut des Alpes italiennes, paradis terrestre pour tout

amateur de routes sinueuses et de paysages grandioses. Vient ensuite le look. Pour le créer, les designers sont partis de la cylindrée : 1000 cm³. C'est moins que les 1200 de l'ancienne et imposante Stelvio, cette nouvelle déclinaison est donc logiquement plus compacte, plus ramassée. On nous précise que « *la composition géométrique typique d'une Moto Guzzi a été conservée* », que « *le réservoir est à lui seul un résumé de l'allure générale de la machine* », que « *la dynamique du style pousse les lignes vers l'avant* », qu'il y avait « *une forte volonté de créer un style moderne sans oublier le charme du passé, de projeter Moto Guzzi dans ce nouveau siècle d'existence, sans pour autant être futuriste* »... Mouais, tout ça fleure bon le charabia de designer, pas vrai ? Voire l'enfilage de brachycères. N'empêche, à l'image d'un artiste qui détaillerait la genèse de son œuvre, force est de constater que chaque information apportée modifie notre perception esthétique de la Stelvio, tout en soulignant l'ampleur de la réflexion accomplie pour arriver à ce séduisant résultat. Les âmes terre-à-terre des journalistes essayeurs que nous sommes sont cependant plus sensibles à d'autres précisions, comme le fait qu'une « *attention toute particulière a été apportée aux détails ergonomiques* », que « *l'équipe d'ingénieurs s'est d'abord concentrée sur la protection du pilote plutôt que sur le coefficient de pénétration dans l'air* ». Via les quelques photos de cet article, on vous laisse juge du résultat. Tout en vous offrant notre sentiment, lorsque l'italienne s'est présentée pour la première fois devant nous en "chair et



Avoir accès aux concepteurs d'une nouvelle moto est un privilège rare. Si, le matin, ils nous présentaient leur bébé, l'après-midi c'est nous qui passions sur le grill. Vous pouvez noter que je bosse assidûment, hein ?!



1

1. Le tableau de bord est le même que sur la Mandello. Le système de commandes au guidon, disposé en croix, aussi. S'il faut quelques manipulations pour arriver sur le réglage de la bulle électrique, la navigation dans les commandes demeure plutôt intuitive.



2

2. Durant le développement de la moto, les ingénieurs ont dû revoir leur copie concernant la bulle, car à leur goût, cette dernière n'était pas assez protectrice. Après plus de 1500 heures de simulation, le résultat est excellent. De quoi envisager de très longs voyages à bord de l'italienne.



3

3. La fourche de 46 mm de diamètre, fournie par Sachs, est réglable en précharge et détente. Notez que le réglage de la détente ne se fait que *via* le tube droit.



4



4. À la différence de ses rivales directes, la Stelvio est la seule à proposer un cardan. Un bon point en termes de longévité et de facilité d'entretien. À l'arrière, le freinage est confié à un disque de 280 mm pincé par un étrier double piston.


5. On retrouve l'habituel feu arrière en forme de "réacteurs d'avion de chasse", déjà présent sur la V85 TT et la Mandello. Ça claque !

« **Musclée et robuste** », tels sont les qualificatifs que la Stelvio est censée inspirer à qui la regarde.

en os". Autant la Mandello nous avait littéralement scotchés dès le premier regard, autant la plastique de la Stelvio s'apprécie sur un temps plus long. Il est certain qu'une peinture brillante, un rouge bien criard par exemple, et des couvre-culasses dorés comme sur sa sœur, rendraient la moto plus clinquante. Ses deux coloris mats sont sympas mais finalement assez sobres. Néanmoins, on demeure en présence d'une belle bécane. Équilibrée, soignée. Et qui respecte l'idée de base développée par Moto Guzzi, proposer un trail routier renvoyant une image « robuste et musclée ». Sans compter

que les finitions, ainsi que l'équipement proposé, sont de qualité.

Être la meilleure de sa catégorie

On retrouve, *grosso modo*, toute l'électronique et les équipements présents sur la Mandello standard. Pour info, il n'est pour l'instant pas prévu de proposer une Stelvio S dotée de suspensions semi-actives. Mais si, au fil des ans, le marché le réclame, le staff technique n'a rien contre l'idée. Pour le moment, nous profiterons "seulement" de plusieurs modes de conduite (Route, Sport, Pluie et 



Off-Road) qui influent sur la façon dont est délivrée la puissance moteur, tout en ajustant le degré d'intervention du contrôle de motricité, du frein moteur ou encore de l'ABS. Notez qu'en mode tout-terrain, l'ABS peut être déconnecté, mais seulement au niveau de la roue arrière. Ajoutons à ça un tableau de bord TFT couleur, une prise USB, un régulateur de vitesse ainsi que deux éléments qui font tout particulièrement la fierté de l'équipe d'ingénieurs présents : le cardan et la bulle électrique. Pourquoi ? Tout simplement parce que cela leur permet de souligner que, dans sa catégorie, la Stelvio est la seule à proposer ce type de transmission, et qu'elle offre une meilleure protection à son pilote que l'ensemble de ses concurrentes. Concernant le premier point, on est d'accord. Sachant que la nouvelle BMW R1300 GS et l'actuelle Triumph Tiger 1200 n'évoluent pas dans le même monde. Pour le second, on vérifiera plus tard, au moment d'un futur comparo. Passons maintenant au moteur. On retrouve avec un immense plaisir ce V-twin liquide,

moteur sont passés de deux à quatre, alors que la colonne de direction tout comme le point d'ancrage du bras oscillant ont été renforcés. Au niveau des repose-pieds et du guidon, l'isolation des vibrations a été soignée, en installant des caoutchoucs plus épais. Enfin, pour ce qui est des suspensions, la fourche tout comme l'amortisseur sont réglables en précharge et détente, et disposent tous deux d'un débattement de 170 mm. Même si Moto Guzzi à chercher à élargir les horizons de son gros trail, en le dotant notamment de jantes tubeless à rayons croisés, pas la peine d'être un spécialiste du tout-terrain pour comprendre que la Stelvio reste avant tout destinée à la route. Il n'y a qu'à jeter un œil à l'exposition des tubes d'échappement et de la chambre de refroidissement des gaz pour s'en convaincre. Et ce n'est pas le minuscule sabot d'origine qui changera grand-chose. Autre indice, le fait que le constructeur italien ait opté pour une jante de 19 pouces à l'avant, et non d'une de 21. S'il fallait un ultime élément pour finir de nous convaincre, l'essai du jour se

Malgré un gabarit compact, le nouveau trail routier italien se montre accueillant et confortable.

baptisé *compact block*, qui nous avait tant charmés sur la V100 Mandello. Malgré un passage à la norme Euro5+, il conserve les mêmes valeurs, soit 115 ch et 10,7 mkg. Petit renseignement toujours intéressant, 82 % du couple sont délivrés dès 3500 tours, ce qui est appréciable sur un trail routier censé vous permettre d'enrouler gentiment en solo, mais aussi en duo. Quelques modifications ont été apportées au niveau de l'embrayage et de la boîte, histoire de diminuer la force à porter sur le sélecteur et favoriser le passage des rapports. Toujours dans l'idée d'offrir une conduite plus fluide et de minimiser les à-coups lors des rétrogradages, le frein moteur a été réduit. Quant au châssis, si le cadre tubulaire en acier demeure en grande partie identique, il a tout de même subi quelques évolutions pour s'adapter aux contraintes du pilotage off-road. Les points de fixations avant du



1

1. Le moteur est l'un des gros points forts de la Stelvio. Côté performances, ses 115 ch suffisent largement pour voyager ou s'amuser. Côté caractère, on est sans doute en présence d'un des blocs les plus sympas du marché actuel.
2. Histoire de le ménager un minimum en cas de chute en off-road, le silencieux est doté d'une plaque de protection. Admirez un peu le moyeu de la roue arrière, superbement mis en valeur grâce au monobras.
3. La précharge de l'amortisseur se règle par molette, c'est rapide et pratique. En dynamique, le confort est au rendez-vous, tout comme la rigueur en termes de tenue de route. Reste à voir ce que cela vaut en tout-terrain.





4. Ça freine fort, grâce aux deux gros étriers radiaux Brembo 4 pistons qui viennent mordre avec avidité les disques de 320 mm. Les Michelin Anakee Adventure ont été choisis comme monte d'origine pour chausser les jantes tubeless.

5. Étroite à l'entrejambe, pour pouvoir bien poser les pieds au sol, la selle est en revanche large et spacieuse au niveau des fesses. Le porte-paquet est proposé de série. On note aussi les encoches pour accrocher les valises latérales.

déroulera uniquement sur route. Voilà qui peine mon collègue ricain, car pour son lectorat, le TT est un point majeur. D'ailleurs, afin d'être crédible vis-à-vis de son audience, il est "obligé" de s'équiper comme s'il allait s'aligner au départ du Dakar. Bien à l'aise dans mon jean et mes baskets de moto, je ne peux pas m'empêcher de lui envoyer quelques vanes. Et lui préciser qu'en France, l'écrasante majorité des gros trails vendus ne quitteront jamais le bitume. On a les mêmes motos, mais pas la même culture. Ni les mêmes grands espaces, c'est vrai.

Mama protectrice

Vient enfin le moment tant attendu, celui de chevaucher la belle. La selle n'est pas spécialement haute et la finesse de la moto permet d'avoir les deux pieds posés au sol. Désolé de ne pas pouvoir vous donner de mesures exactes mais, ➡



2



4



3

Pour que la Stelvio puisse aussi aller crapahuter dans les chemins, la colonne de direction tout comme le point d'ancrage du bras oscillant ont été renforcés par rapport au châssis de la Mandello.





au moment de cette avant-première, le service presse n'avait pas encore validé toutes les données techniques avec les ingénieurs. Et concernant certaines infos, nos hôtes transalpins préféraient rester évasifs. Voilà pourquoi il manque pas mal d'éléments dans la fiche technique. Reste que nos machines d'essais, même s'il s'agissait de préséries, étaient, selon Guzzi, à 99,9 % identiques à celles que vous trouverez en concession au mois de février prochain. Les premiers tours de roue confirment le gros boulot réalisé sur l'ergonomie et la position de conduite. S'il est vrai que la Stelvio renvoie l'image d'une moto compacte, on est étonné de profiter d'autant de place une fois à bord. Les mains se posent sur un large guidon situé à bonne distance, ce qui permet de ne pas avoir les coudes trop pliés. Même chose pour les jambes, avec des arçons juchés sur des repose-pieds placés assez bas. D'emblée, on est bien, relax, naturel, prêt à rouler ainsi pendant des heures. Notre ouvrier se dirige directement vers la voie rapide la plus proche. Les portions viroleuses se trouvant à 80 km de là, il souhaite s'y rendre le plus rapidement possible. Les quelques ronds-points précédant l'entrée de l'autoroute nous donnent l'impression que la Stelvio engage un peu. Elle est certes très maniable mais semble d'abord "tomber" sur l'angle, avant que le pilote ne trouve l'inclinaison idéale et stabilise sa trajectoire. Chaque moto exige un certain temps pour prendre ses marques. Celui-ci peut être plus ou moins long, plus ou moins instinctif. Sans parler du profil des pneus, qui a une incidence certaine. Rassurez-vous, dès le milieu de notre boucle d'essai, soit une petite centaine de bornes, le mode d'emploi était intégré et le pilotage de cette Guzzi nous était devenu parfaitement naturel. Lancé à grande vitesse, voire à très grande vitesse, sur l'autoroute qui remonte vers Trente, on en profite pour jauger la protection du pilote, un point particulièrement vanté par le staff technique. Bulle en position basse, haute, à moitié, aux 2/3, aux 3/4, aux 4/5... on teste tous les échelons des 70 mm d'amplitude du réglage électrique. Si l'on peut parfois taquiner nos amis italiens quant à leur faculté à souvent exagérer les choses, là, ce n'est pas le cas. En effet,



Lors des premiers virages, on a l'impression que la Stelvio engage, qu'elle tombe sur l'angle. Puis on saisit le mode d'emploi et on profite à fond de son agilité.

la Stelvio protège à merveille de la pression de l'air sans générer de perturbations aérodynamiques au niveau de l'abdomen ou du dos. Les jambes sont, elles aussi, plutôt bien loties. Les genoux se calent dans l'échancrure du réservoir, protégés par des déflecteurs installés autour du radiateur, quand les cylindres s'occupent de dévier l'air des tibias. Seuls les pieds demeurent exposés, faudra prévoir des bottes chaudes en hiver. Tout ça pourrait être parfait, si un bruit récurrent ne venait noircir le tableau. Entre 100 et 110 km/h, un ronron façon V8 américain remonte le long de la direction. Les Michelin Anakee sont réputés assez bruyants, sans doute qu'à cette vitesse leur fréquence entre en résonance avec celle du V-twin. Bah, suffit juste de rouler plus vite, diront les plus optimistes.

Du caractère et de la facilité

À la sortie de la voie rapide, la route se met immédiatement à grimper. Et les longues portions d'asphalte larges et rectilignes font place à des

départementales sinueuses. L'agilité de la Stelvio y est mise en lumière, avec un train avant qui se balance sans effort d'un angle à l'autre. Le freinage, identique à celui de la Mandello, est d'une puissance redoutable. Une simple pression sur le levier suffit à ralentir efficacement la belle. Le faible débattement de la fourche (pour un trail routier, évidemment), additionnée à une plongée bien contrôlée, permettent de conserver une bonne stabilité en entrée de virage, y compris après un freinage un peu appuyé. Toutefois, l'environnement offert par l'italienne vous donne surtout envie d'enrouler, de rouler loin, longtemps. D'ailleurs, le mode de conduite Road est celui qui lui sied le mieux. Sur les premiers millimètres de rotation de la poignée, la réponse des gaz est plus progressive que sur le mode Sport, tout en offrant suffisamment de puissance et de souplesse pour relancer efficacement la machine. On se régale des battements de ce bicylindre longitudinal, de sa personnalité unique, de son caractère joyeux, de sa sonorité envoûtante, toutes ces qualités qui rendent la moindre accélération plaisante, voire sensationnelle. À aucun moment on ne trouve les 115 chevaux insuffisants, bien au contraire. D'ailleurs, si l'envie vous prend d'aller titiller la zone rouge, le *compact block* répond présent et son allonge demeure surprenante. Encore une fois, ce n'est pas dans ces hauts régimes que la Stelvio vous invite à évoluer, mais plutôt entre 2000 et 5000, là où se trouve le gras du couple, où le métabolisme de base de cette Moto Guzzi est le mieux mis en valeur, où ses qualités de voyageuse sont les plus perceptibles. Alors, comment je la trouve la Stelvio ? Cohérente et pleine de charme. Comme quoi, c'était pas la peine de vous taper tout l'article à lire, l'essentiel était déjà dans le chapô. On plaisante, bien sûr. ▲

17 000 € (estimation MJ) // **189 kg** à sec // **77 ch**

Données constructeur

Fiche technique

Prix (modèle essayé)	17 000 € (estimation MJ)
Coloris	jaune/gris, noir/gris/jaune
Garantie	2 ans, pièces et m.o.
Importateur	Piaggio France Tél. : 01.58.74.74.00 www.motoguzzi.com

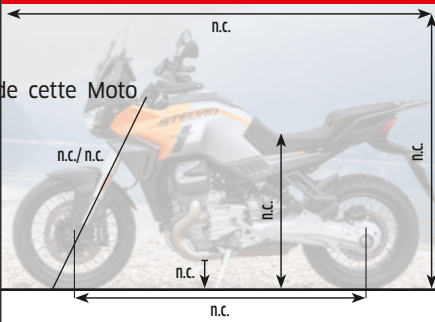
MOTEUR

Type	bicylindre en V longitudinal à 90°, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	1042 cm ³
Alésage x course	96 x 72 mm
Puissance maxi	115 ch à 8 700 tr/mn
Couple maxi	10,7 mkg à 6 750 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Électronique	modes moteur, contrôle de traction
Boîte de vitesses	à 6 rapports
Embrayage	multidisque à bain d'huile, commande hydraulique
Transmission secondaire	par cardan

PARTIE-CYCLE

Cadre	cadre tubulaire en acier
Suspension avant (débattement)	fourche inversée Sachs ø 46 mm (170 mm)
Réglages avant	Précharge et détente
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur KYB (170 mm)
Réglages arrière	Précharge de ressort et détente hydraulique
Frein avant	2 disques ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale
Frein arrière	1 disque ø 280 mm, étrier Brembo 2 pistons
Pneus	120/70 x 19 ; 170/60 x 17
Réservoir	21 l
Poids sec	Encore une fois, n.c.

Moto Guzzi Stelvio



ÉQUIPEMENT

▷ **De série** Tableau de bord TFT, 4 modes de conduites, contrôle de motricité, ABS, réglage du frein moteur, prise USB, bulle électrique, régulateur de vitesse, ordinateur de bord.

▷ **En option** Protections moteur, valises latérales, béquille centrale, poignées chauffantes...

Notre verdict

➔ Au terme de notre essai, l'une des questions que nous ont posées les concepteurs de la Stelvio fut de savoir s'il y avait une place pour elle sur le marché. Après quelques minutes de réflexion, et un balayage assez large des concurrentes potentielles, la réponse fut : « *Oui, sans aucun doute.* » Certes, elle devrait être légèrement plus chère, et encore, il faudra comparer les tarifs des concurrentes à niveau d'équipement équivalent, mais l'italienne apporte un petit quelque-chose en plus. Ce bonus, cette exception, réside dans son look, à la fois élégant et baroudeur, dans ce moteur à l'architecture et au caractère inimitable, à sa transmission par cardan... Et aussi dans le fait que ce soit une Moto Guzzi, tout simplement. Cette remarque ne concerne pas uniquement le prestige historique de la marque (quoique, c'est à prendre en compte), mais surtout les sensations particulières que procure le pilotage d'une bécane de Mandello del Lario. Essayez, et vous comprendrez.

Les rivales



Ducati Multistrada V2
16 190 € // 113 ch // 199 kg**



Suzuki V-Strom 1050
15 399 € // 107 ch // 242 kg*



Triumph Tiger 900 GT
14 395 € // 95 ch // 194 kg**



Le caractère et l'agrément moteur
La position de conduite
La protection du pilote
Le freinage puissant
L'équipement de série



Les bruits autour de 100 km/h
Le poids un peu haut perché





Quand Moto Guzzi fli

Alors que la nouvelle Stelvio se dévoile, notre mémoire nous rappelle que Moto Guzzi n'en est pas à son coup d'essai en matière de trails bicylindres. L'histoire a commencé dans les années 1980, évidemment inspirée par l'essor du Paris-Dakar où les gros twins écrivaient la légende.

Par Xavier de Montchenu, photos archives



1985 V65 TT

BMW avec la R80 G/S et Honda avec la XLV 750 ont lancé les jalons du trail bicylindre qui fait rêver le motard à travers le Paris-Dakar. Mais ces modèles n'ont pas vraiment rencontré le succès escompté. Une BMW trop typée et une Honda trop exubérante ont freiné les ardeurs. Moto Guzzi réplique alors avec la V65 TT, inspirée de la V65 de route dont elle reprend de nombreux éléments. C'est en fait une copie du proto assemblé par l'importateur Moto Guzzi en France en 1980, la Seudem. Ligne agréable, équipement complet, porte-bagages de série, repose-pieds crantés et moteur sans trop de vibrations mais à la boîte paresseuse : la V65 TT reste toutefois plus destinée à la route et aux chemins qu'au off-road pur et dur.

► V2 à 90°, 643 cm³, 60 ch, 165 kg à sec, transmission par cardan

1990 1000 Quota

BMW a transformé l'essai avec la R100 GS de 1987, qui a introduit le Paralever pour contrer l'effet du cardan, et des jantes à rayons croisés pour adopter des pneus tubeless. Alors pour Moto Guzzi, il faut profiter de l'aubaine pour trouver un nouvel écrin "aventure" au V2 1000. Ce sera dans le châssis de la Quota, modèle qui marque un nouvel élan pour le constructeur à l'aigle alors qu'il n'est pas au mieux financièrement. Le vrai premier maxi-trail de l'histoire de Guzzi bénéficie de l'injection, de suspensions Marzocchi (240 mm de débattement à l'arrière) et de spécificités locales : un empattement de camping-car, une selle haut perchée, une béquille latérale



1987 (89) NTX 650 (750)

Alors que les bicylindres se multiplient en concurrence des très nombreux gromonos, Moto Guzzi développe sa gamme de NTX, 350-650-750, toujours dans l'esprit Dakar. Évidemment, à l'époque, on voit dans cette NTX la réponse européenne de Moto Guzzi à Honda qui a sorti, avec un succès immédiat, la Transalp. Le style est finalement assez proche de celui de la japonaise, avec ce carénage qui se fond dans l'habillement, mais la NTX se veut davantage une moto vivante plutôt qu'efficace et pragmatique. Ici, le V2 est longitudinal et la transmission à cardan. Dans les points forts, le réservoir de 32 litres garant d'une solide autonomie, le caractère moteur et l'équipement. Elle passera en 750 deux ans plus tard.

► V2 à 90°, 743,8 cm³, 52 ch, 202 kg à plein, transmission par cardan



rte avec le trail



, modèle qui

automatique et un gabarit conséquent qui ne l'empêchait pas d'être bien équilibrée. Sa carrière sera malheureusement plus que discrète.

► **V2 à 90°, 948,8 cm³, 69 ch, 215 kg à sec, transmission par cardan**

2008 Stelvio 1200

Dans les années 2000, Moto Guzzi se modernise. Il dispose d'une excellente plate-forme autour de son nouveau moteur 1200 à 4 soupapes par cylindre qui équipe le roadster Brevia et qui ira, en 2010, sous le carénage de la Norge de grand tourisme. "Stelvio" est le nom d'un célèbre col transalpin en Lombardie : le but avoué est d'aller marcher sur les plates-bandes de la BMW GS qui domine les débats depuis 2004. Contrairement à la très typée Quota, la Stelvio s'ouvre un peu plus au public et montre, par son équipement, son confort, sa polyvalence et ses performances, qu'elle peut venir troubler le jeu. Notez qu'une version NTX avec plus gros réservoir était également proposée.

► **V2 à 90°, 1151 cm³, 105 ch, 252 kg à sec, transmission par cardan**



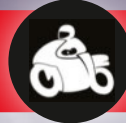
2019 V85 TT

Alors que la marque surfe sur la bonne réputation de l'infatigable V7 déclinée à de nombreuses sauces, la voilà qui inaugure un nouveau V-twin. Il s'agit d'un 850 cm³, qu'elle va étrenner dans le cadre d'une nouvelle moto, la V85 TT.

À mi-chemin entre scrambler et trail, cette néo-rétro va immédiatement s'attirer la sympathie du public et ce d'autant qu'à sa ligne pleine de charme s'ajoute un équipement moderne avec ce qu'il faut d'électronique, un caractère moteur attachant et un très bon comportement routier. Il n'en faut pas plus pour que le succès soit au rendez-vous. Et il est plus que mérité tant la V85 TT sait allier originalité, plaisir et efficacité.

► **V2 à 90°, 853 cm³, 76 ch, 209 kg à sec, transmission par cardan**





ESSAI
BMW R1300 GS

145 ch
237 kg à plein
À partir de **20 690 €**
(mod. essayé **24 270 €**)



CONDITIONS DE L'ESSAI

Près de 500 km en deux jours (dont quelques bornes en tout-terrain) du côté de Malaga, en Andalousie. Routes sèches puis sèches le premier jour, souvent très sinueuses et très bien revêtues. La moto partait avec 1500 km au compteur et des Metzeler Tourance Next 2 aux jantes. Températures entre 10 et 20 degrés.



Essai transformé

Après coup, tout le monde pouvait se douter que la nouvelle GS aurait transformé l'essai. N'empêche qu'avec des changements aussi profonds et aussi visibles en phase de préparation, les interrogations fusaient : la stratégie du coach est-elle la bonne ? Les qualités athlétiques seront-elles au rendez-vous ? La technique a-t-elle été suffisamment travaillée ? Réponses sur le terrain !

Par Michael Tora, photos BMW

J eudi soir, je suis convié au dîner d'avant match à la table de Markus Schramm, le grand patron (dans tous les sens du terme) du club BMW. « Environ 95 % des propriétaires de GS n'emmènent jamais leur moto en tout-terrain », lâche-t-il à un moment, comme pour justifier les allures plus routières prise par sa joueuse star. Faut dire qu'elle est métamorphosée, cette nouvelle R1300 GS. C'était déjà flagrant sur les photos prises sur le camp d'entraînement, mais là en vrai, sur le terrain, elle semble carrément jouer chez les juniors. Oublié, le cou de taureau avec les trapèzes qui débordent. Oublié, le large bec cranté comme un menton d'alligator. Oubliés, le regard qui louche sévère sous des arcades imposantes, les tubes de cadre qui affleurent comme des veines gonflées par l'adrénaline ou encore les

clignotants qui dépassent comme des cicatrices. La nouvelle GS expose un physique propre de joueuse de tennis. Le muscle souple et discret sous une tenue blanche impeccablement repassée, la chevelure dissimulée sous une casquette immaculée. Vraiment, il y a de quoi douter... Ça va donner Shapovova en sortie de mêlée ?

Des packs solides

Le lendemain matin, c'est le moment de vérité. On croise le regard en croix de la superstar et on sent qu'elle n'a pas vraiment mollie côté détermination. C'est donc avec respect qu'on grimpe sur une selle désormais perchée à 850 mm. Le nouveau contrôleur d'assiette automatique qui abaisse la moto à 820 mm à basse vitesse, on n'aura pas l'occasion de l'essayer aujourd'hui. Mais la GS a quand même enfilé sa tenue des grands jours. Soit

un ensemble de trois packs d'options d'une valeur totale de 3580 €. Au programme donc, le pack Confort qui inclut une béquille centrale, un porte-paquet, une selle passager épaisse et une large bulle. Attendez, mais on l'a déjà vu à l'œuvre ce pack sur la GS !? Même que ça n'était pas un pack sur la 1250, mais un équipement de série... Habile, la championne a su compenser une augmentation de salaire modeste (+ 800 € par rapport à la R1250 GS) par cette prime quasi incontournable de 550 €. Pour faire passer la pilule, la béquille centrale adopte une branche articulée qui, une fois repliée en roulant, ne joue plus la talonneuse sur votre botte gauche. Quant à la bulle flanquée de déflecteurs, elle est désormais réglable en hauteur électriquement *via* un nouveau bouton multifonction au guidon gauche. ➡



ESSAI BMW R1300 GS

Le pack Innovation à 1240 € prend des airs de vidéo-arbitrage. Radar devant et derrière pour scanner le terrain et vous prévenir des dangers : un risque de collision par l'avant et le tableau de bord vous en informera. Une possibilité de plaquage par l'arrière dans l'angle mort et une diode dans le miroir du rétro vous préviendra. Un coup de fatigue sur la durée du match et le régulateur adaptatif prendra les choses en mains en accélérant, ralentissant et freinant tout seul en fonction du trafic. Moderne certes ! Mais sont-ce là encore les valeurs du guidon cintré ou dérive-t-on vers le mercantilisme assisté du volant rond ? Bref, le pack Dynamic remet de la techno pure et dure là où on s'en sert. Notamment dans les jambes de la GS, avec une nouvelle génération

1. Le tableau de bord est identique à la précédente version. Pourquoi changer une équipe qui gagne ? Notez l'ancrage de la fourche désormais rigide entre les tubes et le té de fourche. Ce dernier est désormais articulé sur la colonne de direction et le guidon.

2. La lentille unique fait code et phare. Elle est aussi adaptative en virage avec l'option Headlight Pro. Les feux diurnes en croix donnent une signature très identifiable sur la route. Noter le bloc radar juste au-dessus. Il est recouvert par la bulle quand elle est en position basse.



Quelque 43 ans séparent la nouvelle R1300 GS et la R80 G/S, la première de la lignée. Les deux motos n'ont plus grand-chose en commun, si ce n'est deux caractéristiques : un moteur bicylindre à plat et une transmission finale par cardan. Le poids a augmenté d'une quarantaine de kilos, quand la puissance a quasiment triplé !

Le guide laïc ultime des coloris/versions/finitions/options

Pas facile de s'y retrouver parmi toutes les configurations possibles de cette nouvelle GS voulue modulaire par ses créateurs. C'est tellement complexe que le document récapitulatif a été baptisé "la bible" par BMW ! On essaye de vous décrypter tout ça d'un point de vue laïc.

Verset 1

On commence par choisir un coloris qui correspond déjà à une certaine configuration de la moto.

❖ La **blanche**, c'est la version de **base** à **20 690 €**.

❖ La **bleu/blanc/rouge**, c'est la version **GS Trophy** à **21 540 €**. Elle est équipée de série de jantes à rayons et d'une selle haute à 870 mm (au lieu de 850 mm).

❖ La **noire**, c'est la version **Triple Black**



à **21 540 €**. Elle est équipée d'office du pack Comfort.

❖ La **vert et doré**, c'est la version



Option 719 Tramuntana à **23 440 €**. Elle est équipée de série du pack Comfort et de jantes à rayons dorées.

Verset 2

Certaines options sont disponibles individuellement et d'autres *via* des packs d'options. Parfois l'un et l'autre, et parfois exclusivement l'un ou l'autre. Oui, on sait, les voies du Boxer sont impénétrables.

Verset 3

Les packs en question, les voilà.

❖ **Pack Innovation - 1240 €** : phare adaptatif qui suit les virages, assistances de conduite diverses grâce aux radars, préparation aux phares additionnels.

❖ **Pack Dynamic - 1790 €** : suspensions DSA (Dynamic Suspensions Adjustment), version modernisée de l'ESA Dynamic dans l'Ancien Testament, shifter montée et descente des rapports, modes de conduite en plus (Dynamic, Dynamic Pro et Enduro Pro).

❖ **Pack Touring - 790 €** : verrouillage centralisé, préparation à la navigation, échappement chromé, supports de valise, extension de protège-mains.

❖ **Pack Comfort - 550 €** : bulle électrique (avec bulle haute et déflecteurs), béquille centrale, kit passager (selle confort passager, grande poignée de maintien et grand porte-paquet).

❖ **Pack Premium - 880 €** : selle chauffante, phares additionnels, alarme, selle confort.



❄ **Pack Enduro Pro - 670 €** : pontet plus haut de 30 mm, protections moteur, sabot plus large, leviers plus courts, pédales réglables, repose-pieds enduro, protections de cadre.

Verset 4

Les packs d'options peuvent être combinés entre eux et avec des options individuelles pour former des finitions. Les voici :

❄ **Finition Original - 2300 €** : pack Touring + pack Dynamic

❄ **Finition Enduro Pro - 2900 €** : pack Dynamic + Pack Enduro Pro + préparation GPS + contrôle de la hauteur d'assise

❄ **Finition Pro - 4300 €** : pack Touring + pack Dynamic + pack innovation + pack Premium



3 3. Enfin une trappe qui permet de ranger son ticket de péage, sa carte bleue, un petit sandwich (ou une boîte de préservatifs). Accessoirement, on peut aussi y droper un smartphone et le recharger *via* la prise USB.



4 4. La béquille centrale est optionnelle, mais elle est pliable ! La botte gauche ne vient plus taper dans le bras de levier quand on est au guidon.

de suspensions électroniques baptisées DSA (pour Dynamic Suspension Adjustment) qui introduit un système de réglage de raideur des ressorts en plus des réglages semi-actifs de l'hydraulique. Voilà pour le haka d'usage qui en met plein la vue. Mais maintenant faut y aller !

En avant

À l'entame, on s'attend au grand classique de la GS : le raffut. Mais rien de cela au coup de contact. Le Boxer démarre sans trop de fanfare à l'échappement, mais plutôt en craquant des articulations. Les bruits mécaniques sont au moins aussi présents que sur le moteur 1250, même s'ils sont différents. Mais ils sont d'autant plus audibles que les "Brooap Brooap" caractéristiques de l'ancienne ➡



ESSAI BMW R1300 GS

Toujours très neutre et imperturbable en courbe, la GS devient aussi plus agile, plus précise et plus communicative dans cette nouvelle configuration.



1



2



3



4

1. La bonne selle passager et le porte-paquet sont en option sur les versions de base et GS Trophy.

2. Les clignotants intégrés aux pare-mains épurent un peu plus la ligne de la moto. Ils sont livrés de série, sauf sur la version GS Trophy destinée à se vautrer dans les caillasses.

3. Le radar arrière est une option qui active la fonction d'avertisseur d'angle mort. De série en revanche, les clignos à leds qui font également office de feux arrière et de feux stop. Minimaliste on vous dit !

4. N'essayez pas de gratter le petit autocollant en triangle. Ça n'en est pas un, c'est le témoin d'angle mort.

n'existent plus. Ça plaira au voisinage tout comme aux routards fatigués par les grognements sur longs trajets. D'autres regretteront une certaine perte de personnalité, qui se confirme sur les coups de reins quand on ouvre la poignée en grand. La 1250 vous plaquait alors le cerveau au fond de la boîte de façon instantanée, en dégageant une force brute assez unique dans le monde du deux-roues. La 1300 semblent moins explosive sur un coup de gaz... Pourtant ça pousse fort, à en décoller la roue avant bien

plus que sur la 1250. Et on remonte vite tout le terrain jusqu'à l'en-but, à 7750 tr/mn quand les 145 ch sont livrés. Terriblement efficace, la GS marque ainsi des points d'entrée de jeu. Mais presque sans qu'on s'en rende compte car ce nouveau bloc à course plus courte est aussi plus linéaire que l'ancien. D'autre part, le limiteur de régime situé trop haut (à 9000 tr/mn) laisse injustement penser que le Boxer s'essouffle à haut-régime. Quant à la transmission, elle accroche un peu alors que les pignons

de la GS ont déjà eu 1500 km pour se faire des passes. L'embrayage est de son côté un poil plus susceptible sur le point de patinage... Heureusement, le Boxer se montre aussi plus souple dans cette nouvelle mouture. Sans grande surprise, la GS a sérieusement bossé son cardio. Elle troque simplement sa force démonstrative pour une plus grande efficacité au sens large.

Les appuis

Et sinon au guidon, est ce qu'elle est si petite que ça, cette GS ? Si on



ferme les yeux et qu'on monte dessus, on ne fait aucune différence avec l'ancienne. Les bras et les jambes retrouvent leurs marques sur le large guidon et les repose-pieds. On est à l'aise quoi. En revanche, la perte de volume saute aux yeux quand on les rouvre. Mais on ne sent pas du tout à l'étroit, au contraire. On n'a plus l'impression d'être encastré dans un tank qui nous domine. On est désormais assis sur une moto que l'on se sent capable de maîtriser et c'est un sentiment très agréable. BMW a même trouvé un espace devant la trappe à essence pour y loger une ouverture. De celle qui ne servent pas à demi puisqu'elle est garnie d'une prise USB pour y charger son smartphone. Et en série s'il vous plaît ! Mieux, en posant les pieds à terre, j'ai évité le contact tibia-culasse qui ponctuait chaque rencontre avec la 1250. En regardant vers le bas, je constate en effet que les deux culasses sont maintenant quasiment alignées alors que celle

de droite était auparavant largement décalée vers l'arrière. En parlant de contact, comment la moto encaisse-t-elle celui du vent ? Sans broncher avec la bulle haute réglée au plus haut. Le casque est à l'abri des turbulences, même pour mes 192 cm, et les bruits de roulements me semblent moins présents (à vérifier prochainement contre la 1250). La nouvelle GS est donc certainement plus compacte mais clairement pas maigrichonne. Elle semble avoir reconfiguré sa musculature à l'aide de nutritionnistes et de kinés pour ressortir plus dense, plus équilibrée et, en fin de compte, également efficace sous les chocs

et la durée d'un long trajet. Bravo, mais à quoi bon toute cette transformation alors ?

Attends, tu ne l'as pas encore vue bouger ! Quand ça devient sinueux et qu'il n'y a plus beaucoup d'espace pour s'en sortir, c'est là que la 1300 illumine le stade. Les changements d'appuis sont nettement plus vifs, le freinage un poil plus, mais, surtout, le nouveau train avant Telelever Evo apporte enfin une précision et un retour d'infos qui manquait à l'ancienne. Jusqu'à une certaine limite certes, car on ne sait toujours pas vraiment ce qui se passe en flirtant avec *Suite du texte page 49* ➡

Quand ça devient sinueux, c'est là que la 1300 illumine le stade. **Cette nouvelle GS brille avant tout par la qualité de ses appuis et sa rapidité d'exécution.**

ea euroassurance

Novices / Expérimentés / Sinistrés / Malusés / Résiliés
Annulation-Suspension de permis / Risques aggravés

On vous assure !

VOTRE ASSURANCE
DEUX-ROUES

à partir de

13.14 €
par mois*

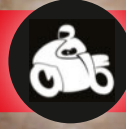


☎ 01 49 15 74 00

📍 www.euroassurance.fr

*Tarif pratiqué pour un conducteur avec un coefficient réduction malus de 0,5, sans sinistre, vivant à Douai, avec une BMW G310R assuré en formule Responsabilité Civile y compris l'assistance et Garantie Casque.

Euroassurance, siège social situé au 6 rue Gracchus Babeuf 93 130 Noisy-le-Sec - Tél. +33 (0)1 49 15 74 00 - Fax : +33 (0)1 49 15 19 90 - www.euro-assurance.com SASU au capital de 3.400.000,00 € - RCS de Bobigny - SIREN n° 682 021 274 - SIRET n° 682 021 274 00043 - APE : 6622Z - Société de Courtage d'assurances soumise à l'autorité de l'ACPR (Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution), 61 rue Tailbout, 75436 Paris cedex 09, France - Tél. +33 (0)1 49 95 40 00 - www.acpr.banque-france.fr - Inscription ORIAS n° 07 003 157 en catégorie Courtier d'Assurances (COA) - www.orias.fr - N° TVA intracommunautaire FR57 682 021 274 - EA/102016



La version GS Trophy

Ce n'est pas parce qu'elle a l'air plus routière qu'elle perd ses qualités en tout-terrain. Le poids en baisse et la meilleure centralisation des masses augmentent au contraire ses performances sur la terre ! » La phrase est signée Christian Hahn-Wörnle (voir en encadré) qui défend son bébé face à des conclusions trop rapides. On a eu l'occasion de vérifier ses dires en chaussant des crampons plus pointus (des Metzeler Karoo 4 au lieu de Tourance Next 2) pour aller gratter un peu le gazon. Ou plutôt de la caillasse bien sèche dans ce coin de l'Andalousie. Ayant rarement roulé en off-road sur la précédente R1250 GS, je ne vais pas vous la faire à l'envers en disant que cette R1300 GS est une révolution. Ce que je peux vous dire, c'est qu'on avait droit à une version GS Trophy (la bleu/blanc/rouge donc), avec ses jantes à rayons, sa bulle standard réglable manuellement et son pack Enduro Pro qui rehausse le guidon de 30 mm, la selle de 20, et qui garnit la moto de repose-pieds réglables bien crantés, de leviers plus courts, d'un sabot moteur plus généreux et de protections de cadre. Partant de là, j'ai pu apprécier une position debout très correcte (même si ma taille méritait un deuxième jeu de rehausse de pontets), avec un entrejambe assez fin qui permet de bien bouger et de serrer les flancs. L'équilibre naturel de la moto facilite les manœuvres à basse vitesse même si la commande d'embrayage



1. Les repose-pieds crantés fournissent un très bon grip. La pédale peut se retourner pour ajuster facilement sa hauteur.
2. En option, la suspension Sport ajoute 20 mm de débattement à l'avant comme à l'arrière. Cette option ne peut pas être cumulée avec le système d'abaissseur d'assiette automatique.
3. Les jantes à rayons sont livrées en série sur la variante Trophy mais avec les Metzeler Tourance Next 2. Ces derniers sont efficaces en off-road mais dégradent nettement le comportement sur route.
4. Le guidon est rehaussé par des entretoises (une ou deux) au niveau des pontets.

aurait mérité un peu plus de progressivité. Le Boxer est en revanche assez souple, la motricité est bonne et le côté linéaire dans les montées en régime est rassurant. En mode Enduro Pro, la connexion poignée roue-arrière est directe sans être brutale, le contrôle de motricité laisse la roue patiner mais les plus aguerris déconnecteront fissa le garde-fou. Côté suspensions, on note quelques remontées de chocs dans le guidon mais la moto survole les caillasses avec aisance. À mon niveau (CPC-E1 max), la fourche n'a pas talonné une seule fois. Bref, c'est vrai qu'elle s'en tire plutôt bien cette nouvelle GS hors bitume. Mais bon, n'en déplaise au designer en chef, on s'en cogne un peu puisque presque personne n'ira le vérifier. Et c'est son patron qui le dit. ▲



3 questions à CHRISTIAN HAHN-WÖRNLE



Designer de la R1300 GS

Comment a débuté le projet de cette nouvelle R1300 GS ?

Ça a commencé il y a très longtemps, sept ans environ, car on connaissait l'importance de la moto et on voulait avoir assez de temps pour repartir d'une feuille presque vierge, en conservant uniquement le Boxer et le cardan. Au fil des évolutions de la GS jusque-là, on a constaté qu'on était parvenu à une machine très complète offrant beaucoup de fonctions, mais au prix d'une moto toujours plus grosse, plus lourde et plus complexe. Ça ne nous concernait d'ailleurs pas seulement nous, BMW et la GS, mais tout le marché de la moto. C'est cette tendance que l'on a voulu inverser avec cette nouvelle génération. Mais on savait aussi que l'on ajouterait de nouvelles fonctions sur cette R1300 GS, ce qui demanderait de l'espace, ajouterait du poids et compliquerait encore les choses. Il fallait donc tout revoir depuis le début pour réussir à intégrer tout cela tout en aboutissant à une machine globalement plus simple, légère et compacte.

Votre rôle en tant que designer va donc bien au-delà du simple style. Quelle est la part de technique dans votre métier en général et ici en particulier ?

Dans la moto, le style ne peut pas être indépendant du design technique. Il s'agit de concevoir un package avec des éléments structurels qui participent aussi au style de la moto. Avec mon équipe, on a donc travaillé sur certains éléments de style mais aussi tous ses organes principaux comme le moteur, le cadre, le bras oscillant, etc. Tout a été fait par la même équipe pour que tout soit parfaitement intégré dans un même esprit pour aboutir à une... [ndr : il cherche ses mots puis finit par se lâcher] œuvre d'art ! [rires]

Pourquoi avoir changé aussi radicalement le style de la moto, notamment au niveau de l'optique ?

C'est dans la logique de notre concept. L'ancienne R1250 GS était déjà une moto dynamique et agile, mais son aspect extérieur ne reflétait pas ça. Nous souhaitons que cette nouvelle R1300 GS reflète ses qualités dynamiques, que la forme suive la fonction, et c'est pour ça que le résultat est si différent. L'optique est un bon exemple, car on aurait pu conserver le style asymétrique de l'ancienne. Mais nous avons la technologie pour combiner les feux de croisement et le plein phare en une seule lentille, pour un ensemble plus simple, plus léger et plus compact qui correspondait parfaitement à nos objectifs. Conserver deux optiques asymétriques juste pour une question de style aurait été totalement contraire à l'esprit de ce concept.



1. Le moteur et le système d'échappement sont déjà prêts pour la norme Euro6. Donc c'est discret en volume sonore. Mais c'est aussi discret en volume tout court grâce à la grosse caisse située derrière le moteur. Notez le rappel du motif en X sur le flanc inox.

2. Le bouton avec les deux flèches est associé à celui situé à gauche des feux de détresse. Ce dernier permet de présélectionner les fonctions que l'on veut manipuler avec les flèches. Ainsi de la bulle électrique, des réglages de suspensions ou encore des poignées chauffantes, entre autres...

la perte de l'avant. Et puis il faudra aussi voir ce que ça donne avec de l'angle sur un terrain moins lisse que le billard de Malaga. Mais clairement, la GS a passé un cap sur le plan dynamique. D'autant qu'avec l'option DSA, le mode de suspensions

Confort devient aussi cohérent que le mode Dynamic et permet de calmer le jeu quand on a bien transpiré, sans osciller comme un poteau secoué. Coup de klaxon final ! Il risque de se vendre quelques maillots numéro 1300 cette année... ▲

« En design moto, le style ne peut pas être indépendant de la technique. »

Le style, comme le gabarit, évolue énormément. Côté chiffres, les évolutions sont plus modérées : + 800 €, + 9 ch, + 0,7 mkg, - 12 kg.

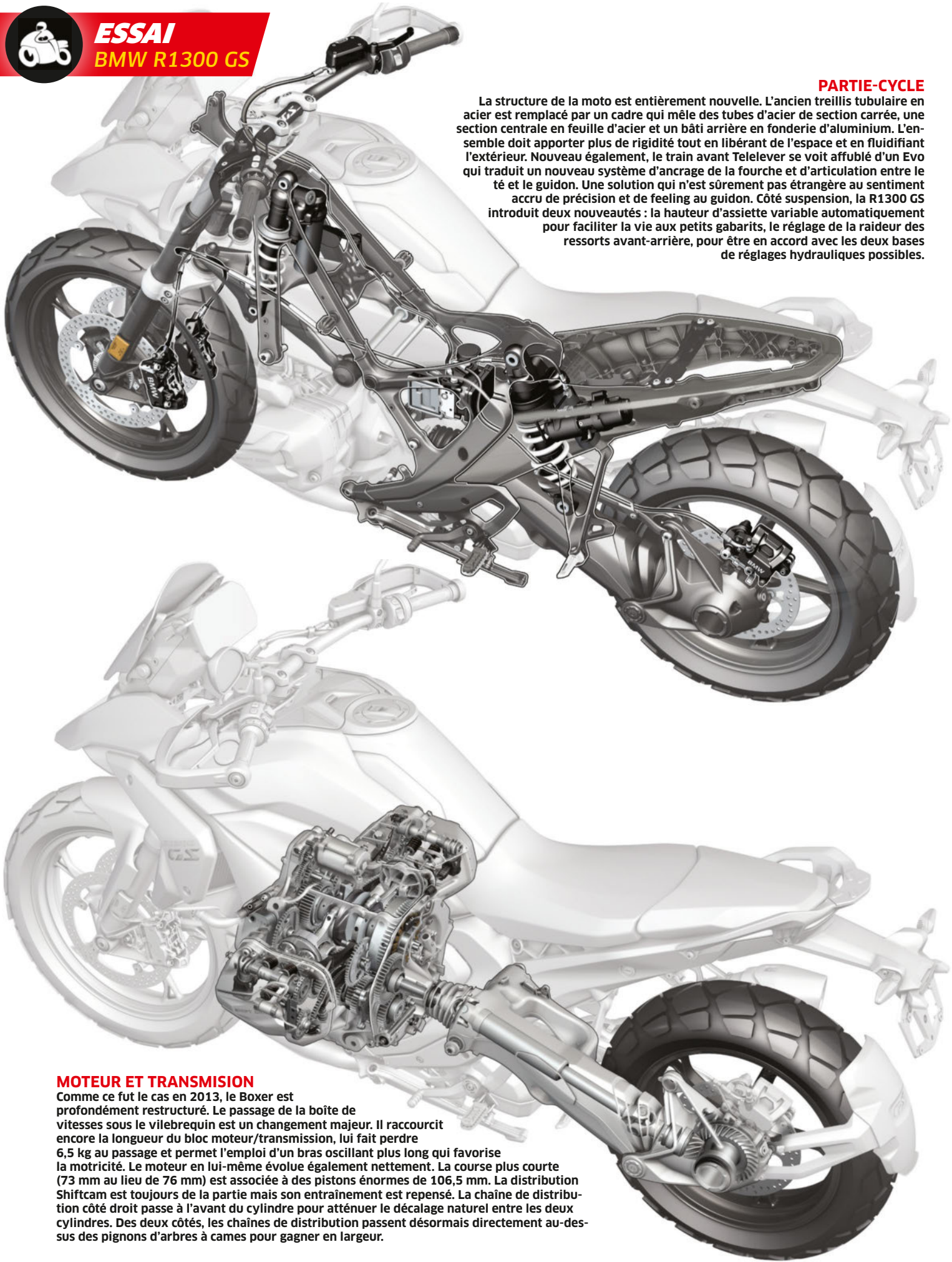




ESSAI BMW R1300 GS

PARTIE-CYCLE

La structure de la moto est entièrement nouvelle. L'ancien treillis tubulaire en acier est remplacé par un cadre qui mêle des tubes d'acier de section carrée, une section centrale en feuille d'acier et un bâti arrière en fonderie d'aluminium. L'ensemble doit apporter plus de rigidité tout en libérant de l'espace et en fluidifiant l'extérieur. Nouveau également, le train avant Telelever se voit affublé d'un Evo qui traduit un nouveau système d'ancrage de la fourche et d'articulation entre le té et le guidon. Une solution qui n'est sûrement pas étrangère au sentiment accru de précision et de feeling au guidon. Côté suspension, la R1300 GS introduit deux nouveautés : la hauteur d'assiette variable automatiquement pour faciliter la vie aux petits gabarits, le réglage de la raideur des ressorts avant-arrière, pour être en accord avec les deux bases de réglages hydrauliques possibles.



MOTEUR ET TRANSMISSION

Comme ce fut le cas en 2013, le Boxer est profondément restructuré. Le passage de la boîte de vitesses sous le vilebrequin est un changement majeur. Il raccourcit encore la longueur du bloc moteur/transmission, lui fait perdre 6,5 kg au passage et permet l'emploi d'un bras oscillant plus long qui favorise la motricité. Le moteur en lui-même évolue également nettement. La course plus courte (73 mm au lieu de 76 mm) est associée à des pistons énormes de 106,5 mm. La distribution Shiftcam est toujours de la partie mais son entraînement est repensé. La chaîne de distribution côté droit passe à l'avant du cylindre pour atténuer le décalage naturel entre les deux cylindres. Des deux côtés, les chaînes de distribution passent désormais directement au-dessus des pignons d'arbres à cames pour gagner en largeur.

20 690 € // 237 kg à plein // 145 ch

Données constructeur

Fiche technique

Prix (modèle essayé)	20 690 € (24 270 €)
Coloris	blanc, noir, blanc/bleu/rouge, vert/or
Garantie	3 ans pièces et m.o.
Importateur	BMW Motorrad France, 01.30.43.93.00 www.bmw-motorrad.fr

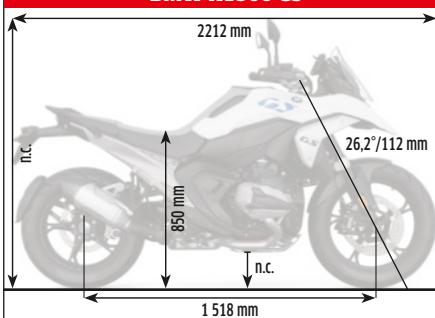
MOTEUR

Type	bicylindre à plat, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre, Shiftcam
Cylindrée	1 300 cm ³
Alésage x course	106,5 x 73
Puissance maxi	145 ch à 7 750 tr/mn
Couple maxi	15,2 mkg à 6 500 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Électronique	ABS virages, contrôle de motricité, 4 modes de conduite, keyless, shifter montée/descente
Boîte de vitesses	à 6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile, antidribble, commande hydraulique
Transmission secondaire	arbre et cardan

PARTIE-CYCLE

Cadre	mixte tubes et feuille d'acier, moteur porteur et bâti arrière en fonderie d'aluminium
Suspension avant (débattement)	Telelever, mono-amortisseur (190 mm)
Réglages avant	Tout réglable avec DSA en option
Suspension arrière (débattement)	Paralever, mono-amortisseur (200 mm)
Réglages arrière	Tout réglable avec DSA en option
Frein avant	2 disques Ø 310 mm, étriers radiaux Brembo 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 285 mm, étrier 2 pistons
Pneus	120/70 x 19 ; 170/60 x 17
Réservoir	19 litres
Poids à plein	237 kg

BMW R1300 GS



Notre verdict

➤ Essai transformé pour la GS ! Ça n'était pourtant pas évident car la BMW s'est écartée de la trajectoire la plus directe vers les poteaux. D'une moto à l'aura bien établie qui comptait sur sa présence physique et ses appuis profonds dans la terre, elle s'est renouvelée en une machine plus svelte et aérienne. Mais cette refonte ne semble s'accompagner d'aucune perte de performance dans tous les compartiments du jeu, au contraire. Plus vive, plus précise et encore mieux équilibrée, la 1300 est encore plus dynamique sur tous les terrains. Et sans sacrifier au confort, en ajoutant des accessoires pratiques et électroniques qui en séduiront forcément certains. Seule une petite perte de caractère mécanique pourrait lui être objectivement reprochée, bien que la souplesse et l'efficacité progressent encore. De façon plus subjective maintenant, le gabarit plus compact et l'image moins baroudeuse de cette nouvelle génération pourraient également décevoir ceux qui aimaient le côté superlatif de leur Hummer à deux roues. De notre côté, on apprécie ce virage rationnel pris par BMW qui assume la vocation essentiellement routière de son maxi-trail.

Les rivales



Ducati Multistrada V4
20 490 € // 170 ch // 240 kg*



KTM 1290 Super Adv. S
20 665 € // 160 ch // 220 kg**

* À plein ** À sec



La partie-cycle encore plus efficace
Le niveau de confort et de protection
Le moteur souple, plein et puissant
Les aspects pratiques
Le look affiné



Le caractère moteur en retrait
Le prix qui augmente encore un peu





ESSAI
KAWASAKI ZX-4RR

En



77 ch
189 kg à plein
Disponible
9 599 €

Vert et contre tous

Premier constructeur à sortir une moto hybride, Kawasaki est aussi le seul à proposer une sportive de 400 cm³ à moteur 4-cylindres qui prend 16 000 tr/mn ! Et pour ne rien faire comme les autres, les Verts avaient prévu la pluie sur le circuit d'Alès pour cette première prise en main.

Par Matthieu Cayrol, photo Jean-françois Muguet

399 cm³, quatre-cylindres en ligne, régime maxi à 16 000 tr/mn... à la première lecture de la fiche technique, on croit à une blague. Un peu comme l'alerte météo pluie et inondations (un fameux "épisode cévenol") annoncée le jour de notre roulage, alors que cela fait des mois qu'il n'est pas tombé une goutte sur le Pôle mécanique d'Alès. Si on ne se fera pas rincer le cuir toute la journée, une copieuse pluie matinale a détrempe le sinueux tracé alésien,

posant les bases d'une journée pour le moins humide. Et pourtant, les premiers tours de circuit au guidon de la ZX-4RR me font d'emblée penser qu'on va passer un bon moment. D'une facilité déconcertante dans ces conditions délicates, la petite sportive verte met le pilote en confiance. Pas besoin d'adapter les réglages de la fourche, elle n'en dispose pas. Et comme on n'a pas touché à ceux de l'amortisseur, nous avons là une moto assez souple, parfaite pour ce genre de conditions. On a juste tourné ➡



CONDITIONS DE L'ESSAI

Une cinquantaine de tours sur le circuit du Pôle mécanique d'Alès sur une piste trempée. Pour l'occasion, la Kawasaki ZX-4RR était chaussée de pneus pluie, des Bridgestone Battlax Racing W01.



la clef, enclenché le premier rapport et enchaîné les sessions, sans se fatiguer et en se délectant sans scrupule de la sonorité diabolique du petit quatre pattes qui prend des tours à n'en plus finir. La plage d'utilisation forcément très réduite oblige à s'appliquer à passer le rapport supérieur au moment opportun pour maximiser l'accélération. Ses 77 chevaux n'arrachent pas les bras, mais ce moulin est parfaitement adapté à un usage piste, avec son top de puissance perché à 14500 tr/mn et son régime maxi situé 1500 tr/mn plus haut. L'accélération, à défaut d'être impressionnante, se révèle constante passé les 10000 tr/mn. Surtout, ce moteur se distingue par une allonge indécente et par une douceur de fonctionnement qui permet de peaufiner ses trajectoires plutôt qu'avoir à se focaliser sur les 200 bourrins d'une 1000 qui peuvent vous satelliser au moindre faux pas. A fortiori sur une piste mouillée. Ainsi, on maîtrise en permanence l'arrivée de la puissance grâce



1



2



3

- 1.** Le tableau de bord possède deux affichages. Ici, en mode circuit, le dernier tiers du compte-tours est grossi, tout comme l'indicateur de rapport engagé et le chronomètre. En bas à droite, le meilleur temps répertorié.
- 2.** Le shifter, qui fonctionne à la montée comme à la descente, affiche une belle onctuosité, même s'il se montre un peu lent.
- 3.** L'amortisseur monté horizontalement sur un basculeur peut s'ajuster en compression, détente et précharge.
- 4.** Le freinage, confié à des étriers radiaux à quatre pistons et commandé par un maître-cylindre axial,

La facilité de pilotage de la ZX-4RR incite le pilote à **repousser ses repères de freinage et de remise de gaz, même sous la pluie.**

Avec son bouilleur prenant 16000 tr/mn mais creux en dessous de 10000 tr/mn, une version A2 n'aurait pas de sens car elle rendrait le moteur insipide.



4




Les spécificités de la ZX-4RR vs ZX-4R

- ✳ 9 599 € vs 8 899 €
- ✳ Fourche Showa réglable en précharge
- ✳ Amortisseur Showa BFRC
- ✳ Shifter montée/descente
- ✳ Coloris vert-noir KRT

s'est montré performant sur piste humide. La fourche est réglable uniquement sur la version RR et en précharge seulement. **5.** Le court silencieux en inox est bien intégré à la ligne de la ZX-4R. La sonorité est digne d'une 600 supersport, avec des haut-régimes hurlleurs.

à la linéarité du 4-en-ligne. Il monte en régime en grapillant gentiment les unités du bargraphe du compte-tours, avec un regain d'énergie passé 10 000 tr/mn. En-deçà, c'est creux, autant qu'un 103 SP à peine kité. Au-delà, c'est jouissif d'aller chercher les derniers tours/minutes sans jamais perdre le parfait contrôle de la machine. En fait, il se comporte comme celui d'une "grosse", avec la puissance en moins, ce qui fait de la ZX-4RR une moto parfaite pour progresser.

Naturellement facile

Sur le circuit gardois, pas besoin de se prendre la tête avec les rapports, on oscille entre le second et le troisième (voire le quatrième pour les gourmands dans la ligne droite principale) même si parfois on touche le rupteur une fraction de seconde, comme juste avant l'épingle droite. En sortie de virage, on peut s'aventurer à vraiment bloquer la poignée dans le coin car le couple de 4 mkg délivré à 



Sur le court circuit (ah ah) d'Alès, sur lequel on passe seulement le quatrième rapport dans la grande ligne droite, pas évident de vérifier la protection aérodynamique : elle n'a pas l'air très efficace, avec une bulle très courte.

13000 tr/mn demeure raisonnable. Et le contrôle de motricité, ici réglé sur la position intermédiaire 2, agit comme un ange gardien en limitant tout risque de perte de l'arrière. Ce système, ici dépourvu de centrale inertielle, se montre pourtant très efficace, en toute discrétion. Tant qu'on reste doux sur la remise des gaz, on doit guetter l'allumage du voyant KTRC pour se rendre compte qu'il est entré en action. Cela dit, on est bien aidé par l'adhérence offerte par les Battlax Racing W01 et par le grip hallucinant du circuit d'Alès qui, selon nous, permet de rouler à environ 6 secondes des temps sur le sec avec cette moto. On regrette seulement l'à-coup à la remise des gaz, parfois difficile à gérer sur un long virage. Quant à l'ergonomie, la selle assez basse et les demi-guidons placés au niveau du té supérieur de fourche offrent une position détendue mais qui correspond bien à un usage piste.



On est parfaitement installé pour balancer la ZX-4RR de droite à gauche dans les nombreux enchaînements de virages serrés de ce circuit, de manière toujours naturelle et facile. On s'applique à déclencher le virage au bon moment pour dessiner une trajectoire fluide et soigner les sorties pour chasser le chrono sans prendre de risque inconsidéré. La facilité du châssis met en confiance et on place la Kawa sur la trajectoire souhaitée en resserrant l'angle si besoin en coupant simplement les gaz. Cette aisance de pilotage est due en grande partie aux suspensions assez souples, qui offrent une moto homogène dans ces conditions délicates et un meilleur

ressenti de ce qu'il se passe sous les pneus. Le freinage et son feeling se montrent à la hauteur, ralentissant efficacement la moto, sans jamais montrer des signes de faiblesse. Vous l'aurez compris, dans ces conditions humides sur un circuit au grip conséquent, la ZX-4RR est une moto séduisante, délivrant un plaisir énorme par rapport à son prix. Cependant, vu la souplesse des suspensions, il est fort probable que sur le sec, la fourche non réglable en hydraulique montrera des signes de faiblesse en plongeant trop vite sur les gros freinages. Nous aurons l'occasion de vérifier cela lors d'un prochain comparatif, avec par exemple la Yamaha R7. ▲

La ZX-4RR est une sportive capable d'affoler les chronos sur piste tout en offrant un plaisir de conduite démultiplié, surtout dans des conditions délicates.

5 questions à Benjamin Kapkowski



Responsable marketing
Kawasaki France

quatre-cylindres Kawasaki, mais aussi des pistards qui ont montré de l'intérêt pour notre ZX-4R. D'ailleurs, des écoles de pilotages sur circuit nous ont déjà contactés pour avoir une flotte de ZX-4R.

Pourquoi avoir sorti cette moto ?

Les sportives à quatre-cylindres, ça toujours été notre marque de fabrique. Et Kawasaki Japon avait envie de développer ce genre de moto à destination du marché asiatique où ces modèles sont très populaires. Mais la ZX-4R a été pensée dès le départ pour le marché européen et pour passer la très exigeante norme de pollution Euro5. Comme tu as pu le voir avec les autres nouveautés 2024, on développe l'hybride et l'électrique, mais on n'oublie pas nos fans, on continue à développer les moteurs thermiques.

Comment a été accueillie la ZX-4R et quelle est votre clientèle ?

On a reçu un excellent accueil, avec une centaine de préventes. Le second arrivage est prévu pour mars 2024, même s'il est possible d'avoir quelques modèles disponibles en concessions. Il y a des nostalgiques des anciens

Est-ce que ce nouveau modèle va inaugurer une plateforme ?

Je n'ai pas d'informations sur ce point, mais honnêtement, vu la configuration du moteur qui est pensé pour la piste, ce n'est pas pertinent de faire un roadster ou un trail avec cette base.

D'ailleurs, avec un régime si élevé pour un petit moteur, est-ce qu'il y a un entretien particulier ?

Non pas du tout, c'est une moto standard qui demande une révision annuelle ou au terme du kilométrage indiqué de 12 000 km. Elle est d'ailleurs garantie 4 ans comme l'ensemble de la gamme depuis le 1^{er} avril.

Est-ce qu'on peut espérer voir la ZX-4R en compétition ?

Il faudrait qu'elle soit homologuée par le siège européen. Mais on ne peut pas la mettre avec les 400 cm³ bicylindres actuels car le niveau de puissance de la Kawasaki leur est bien trop supérieur.

9 599 € (modèle essayé) // **189 kg** à sec // **77 ch**

Données constructeur

Fiche technique

Prix (modèle essayé)	9 599 € (8 899 € en version standard R)
Coloris	vert/noir (RR), noir (R)
Garantie	4 ans pièces et m.o.
Importateur	Kawasaki France Tél. : 01.30.69.00.00 www.kawasaki.fr

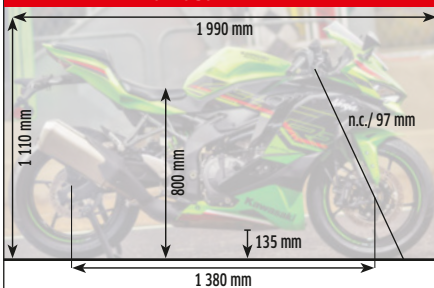
MOTEUR

Type	4-cylindres en ligne
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	399 cm ³
Alésage x course	57 x 39,1 mm
Puissance maxi	77 ch à 14 500 tr/mn
Couple maxi	4 mkg à 13 000 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Électronique	2 cartographies moteur, 4 modes de conduite, contrôle de motricité (3/off), ABS
Boîte de vitesses	à 6 rapports, shifter montée/descente
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble
Transmission secondaire (braquet)	par chaîne (14/48)

PARTIE-CYCLE

Cadre	Treillis tubulaire en acier
Suspension avant (débattement)	fourche inversée Ø 37 mm SFF-BP (120 mm)
Réglages avant	précharge de ressort (non réglable sur R)
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur BFRC (124 mm)
Réglages arrière	précharge, compression et détente
Frein avant	2 disques Ø 290 mm, étriers radiaux 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm, étrier 1 piston
Pneus	120/70 x 17 ; 160/60 x 17
Réservoir	16 l
Poids à plein	189 kg

Kawasaki ZX-4RR



ÉQUIPEMENT

► **De série** Tableau de bord couleur, possibilité de connecter à un smartphone, deux affichages, jauge à essence, deux trips, température moteur et extérieure, ordinateur de bord, tension de batterie, indicateur de rapport engagé, leviers de frein et d'embrayage réglables.

► **En option** Silencieux Akrapovic (811 €), capot de selle passager (184 €), bulle large (109 €), prise 12 V (92 €), selle haute + 30 mm (192 €).

Notre verdict

► La ZX-4RR pourrait être la parfaite moto-école... pour les écoles de pilotage ! Elle possède toutes les caractéristiques d'une grosse moto, tout en étant bien plus accessible, financièrement comme physiquement. On peut faire l'hélice à son guidon sans finir épuisé, et son rapport plaisir/facilité de pilotage imbattable permet de progresser rapidement sans se faire peur. Bref, la moto parfaite pour les motards qui veulent peaufiner leur pilotage sur circuit sans se ruiner, que ce soit lors de l'achat de la moto ou à l'usage pour les consommables.

Les rivales



Yamaha R7
9 999 € // 73 ch // 189 kg*

Sur piste humide, le freinage est suffisamment puissant pour que l'ABS se déclenche légèrement sur les prises de frein agressives.

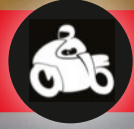


Le moteur idéal pour un usage piste
L'allonge du moteur
L'électronique qui fonctionne bien
La facilité de pilotage



Les petits à-coups à la remise des gaz
La fourche non réglable en hydraulique





Le phénix d'Alès

Après avoir été foudroyée par les normes antipollution en 2020, la ZX-6R renaît de ses cendres. Elle réintègre donc la gamme Kawasaki et devient la seule sportive 600 homologuée route à être commercialisée en Europe.

Par Matthieu Cayrol,
photo Jean-François Muguet



124 ch
198 kg à plein
Disponible
12 599 €

La pluie a généreusement arrosé le tracé d'Alès, nous obligeant à chauffer les pneus pluie. Dans ces conditions, la facilité de la ZX-6R nous a bluffés, tout comme le grip offert par le tracé cévenol.

Quatre ans de retraite forcée, c'est le tarif pour la Kawasaki ZX-6R, de retour aujourd'hui en concession. Une addition finalement pas si salée, lorsqu'on sait que les Honda CBR 600, Suzuki GSX-R 600, Triumph Daytona 675 et autres Yamaha YZF-R6 ont disparu de nos routes. Seule cette dernière, restylée en 2017, a survécu, mais elle s'appelle désormais R6 Race et n'est pas homologuée pour la route. Esthétiquement, après ces quatre années en Ehpad, la ZX-6R n'a pas pris une ride et revient par la grande porte, ayant même gagné en *sex appeal*. Elle reçoit

une nouvelle face aux lignes tendues par de multiples injections de botox, un phare noirci pour attirer le regard des jeunes et un tout nouveau tableau de bord couleur capable de s'associer à n'importe quel smartphone pour rester connecté au monde actuel.

Vraie pistarde

En revanche, côté mécanique, la norme Euro5 a un peu étouffé les capacités respiratoires de la Verte. Elle perd 6 chevaux dans l'opération, ce qui n'a pas empêché son quatre-cylindres en ligne de hurler jusqu'à 16000 tr/mn sur la ligne droite détrempée du circuit d'Alès, dans laquelle on monte les

rapports grâce à un shifter précis et rapide. Eh oui, la ZX-6R est une vraie sportive comme on n'en fait plus, avec un moteur certes creux dans les bas régimes mais qui délivre toute sa quintessence passé 10000 tr/mn. Une moto idéale pour ciseler ses trajectoires sur le sinueux circuit cévenol. La position de conduite radicale, avec le buste penché en avant et les pieds assez haut perchés, doit être peu évidente sur route, en revanche, sur piste, on est parfaitement installé pour chasser le chrono. Ce qu'on a fait durant trois sessions, avec une ZX-6R chaussée de pneumatiques Bridgestone pluie. La commande de gaz à câble précise et

12 599 € (modèle essayé) // 198 kg à sec // 124 ch



Les rivales



* À plein ** non homologuée

Yamaha R6 Race
13 999 €** // 118 ch // 185 kg*

ÉQUIPEMENT

▷ **De série** Tableau de bord couleur connecté, deux affichages, jauge à essence, deux trips, température moteur et extérieure, ordinateur de bord, tension batterie, indicateur de rapport engagé, leviers de frein et d'embrayage réglables.

▷ **En option** Capot de selle passager (243 €)



Le design réussi
L'ultime 600 supersport homologuée
La puissance du moteur dans les tours
La précision des commandes



Pas de shifter à la descente des rapports
Pas de chronomètre

1



2

1. En plus de la face entièrement remaniée, la ZX-6R embarque un tout nouveau tableau de bord en couleur. Dommage qu'il soit si peu intuitif de naviguer dans les menus et qu'il ne possède pas de chronomètre comme sur la ZX-4R.

2. Le shifter monté de série fonctionne uniquement à la montée des rapports, et en douceur.

onctueuse met en confiance et permet d'accélérer tôt dès le passage du point de corde. Le contrôle de motricité gère les dérobades du train arrière (réglé sur 2, le 3 étant trop interventionniste) tandis que le bon retour d'informations invite à mettre de plus en plus d'angle sans crainte. Cela dit, on n'est pas débordé par la puissance, qui culmine à 120 ch. Ainsi, la poussée du moteur, assez linéaire, ne vous arrache pas les mains des poignées. Le train avant rassurant semble être collé au sol : on repousse ses repères de freinage tout en conservant un excellent feeling même sur piste détrempée. D'ailleurs le levier droit offre de copieux ralentissements

sans jamais faiblir dans ces conditions. Inutile de vous dire qu'à MJ, on est content de la résurrection de la ZX-6R. Malgré un tarif en augmentation de 900 € par rapport au modèle de 2019, la nouvelle Kawa apporte une alternative moins onéreuse à la Yamaha R6 (13 999 € !) pour les adeptes des journées piste en quête d'une 600 performante. ▲

FICHE TECHNIQUE

- **Moteur** : 4-cylindres en ligne, 636 cm³, 124 ch à 13 000 tr/mn, 7 mkg à 10 800 tr/mn, 6 rapports, shifter (montée).
- **Partie-cycle** : cadre périmétrique en aluminium, fourche Ø 41 mm entièrement réglable (déb. 120 mm), mono-amortisseur entièrement réglable (déb. 151 mm), frein avant à 2 disques Ø 310 mm et étriers 4 pistons, frein arrière 1 disque Ø 220 mm, réservoir 17 litres, 198 kg à pleins.

Véritable 600 supersport, la Kawasaki ZX-6R est homologuée pour la route mais davantage pensée pour évoluer sur circuit.



VAS-Y, MONTRE TA MEULE

Tu estimes que ta moto mérite de passer dans MJ ? Parce qu'elle est belle, unique, spéciale, historique... Envoie-nous quelques photos **en bonne définition bien cadrées** de ta (tes) meule(s) accompagnées d'un commentaire à redac.mj@editions-lariviere.com et zou, à toi la gloire pour l'éternité !



La SRAD de Jean-Phi, passionné généraliste

Je fais de la moto depuis 1984. J'ai commencé par le TT (trial puis enduro), j'ai fait un peu de

rallye-raid (Perpignan-Dakar en 650 Africa Twin), j'ai aussi fait le tour des USA en H-D (j'y suis

allé 10 fois), j'ai fait l'Espagne et le Portugal plusieurs fois, l'Italie aussi avec mon 1340 Fat Boy,

l'Irlande par le Wild Atlantic Way avec ma T120 Bonneville, j'ai fait un peu de circuit aussi... J'ai eu pas mal de motos, ça serait trop long de toutes les énumérer, Ducati 900 Monstro premier modèle, 748 S, Cagiva 750 Elefant, BMW R1100 S, H-D 1200 XR, Kawasaki Z900 RS... Quelques photos de mon GSX-R 750 SRAD de 1997 : j'ai fini de restaurer cette moto en 2022, elle avait passé dix ans dans le salon de son ancien propriétaire ! Il a fallu changer tous les joints, les fluides, les pneus et passer les carburateurs aux ultrasons. Je l'utilise surtout pour me tirer la bourre avec les potes. C'est une sportive à l'ancienne, pas d'ABS, pas d'antipatinage, etc. J'espère pouvoir l'amener sur circuit un de ces jours !



La Honda 6-cylindres de Jean-Luc

Y a eu du boulot sur la Honda 6 de Jean-Luc, et ce sympathique Italien rencontré il y a quelques années au salon de Lyon ne s'y est pas trompé : « Ma, Renato, c'est Giacomo, Ago si, yé souis au salon de Lyon et je tombe sur une chouette prépa... Bon, sur base Honda, per Bacco, mais c'est quand même du buon lavoro : châssis modifié, fourche de ZX-10R, monobras de Honda RC30, jantes de Moto2 Oz, le moteur, d'origine à 1 047 cm³ a été porté à 1 305 cm³, le vilebrequin est allégé et les



bielles viennent d'une Drag Star. Arbres à cames spécial grosses soupapes, coupelle titane, boîte d'origine 5 vitesses changée pour une boîte maison à 6 rapports, embrayage Suter, injection

maison, tableau de bord AiM digital et avec l'échappement sur mesure, le moteur passe de 100 chevaux d'origine à 164... Pas mal, non ? A presto, amico mio ! »



La Supermamie de... Rémi Gaillard !

Eh oui, son petit nom c'est Supermamie, et le mien, c'est Rémi Gaillard ! Voici la KTM 950 SM 2006 de mon pote Sébastien revue et corrigée par nos bons soins...

Sébastien a tout fait avec : voyages, piste, rallye routier, etc. Du haut de ses 147 000 km, elle méritait qu'on s'occupe d'elle au mieux du mieux ! Donc nous lui avons offert une belle cure de jouvence pour qu'elle fasse comme le Phoenix et renaisse de ses cendres : elle perd 35 kg et gagne en finesse avec plein de pièces performance ! Bref, un hypermotard 2.0 !

Longue vie à MJ et encore bravo pour tout votre taf ! Vous êtes au top !

Arnaud, gaga de Gamma

Bonjour, je m'appelle Arnaud, 34 ans, de Strasbourg, passionné de moto depuis mon enfance... J'écris très mal, mais je m'exprime mieux en vidéo : j'ai une chaîne YouTube qui s'appelle Motorestart et un groupe pour initier à la mécanique moto qui s'appelle Mécanique moto Alsace. Gamin, je tannais mes parents pour m'acheter une moto sans en avoir l'âge. Dès mes 9 ans, j'ai commencé à bricoler une petite Flandria épave avec mon père. À 14 ans, j'ai pu faire mon premier job dans les champs de tabac, j'ai alors commencé à restaurer des cyclos (103 SP, 103 MVL, 103 RCX), à y mettre des kits, à apprendre les modifs 2-temps et à dépasser les 100 km/h ! Après j'ai eu une YZ 125 sur laquelle j'ai pu faire du cross sur circuit, ensuite une 250 WR. Je suis allé voir mes premières

courses de côte (Marchaux, Barr...). J'ai alors vu pour la première fois une RG 500 pilotée par Gilles Coulanges, multiple champion de France de course de côte. Ce moment fut décisif, j'ai toujours voulu en avoir une. Ce son si caractéristique d'une moto de GP 500 est juste COMPLÈTEMENT FOU... ! Et l'odeur d'huile de ricin qui reste... À 18 ans, je passe mon permis et les portes du gros cube s'ouvrent à moi. Un jour, à 24 ans, j'ai vu une annonce : le graal est près de chez moi, la fameuse 500 RG... J'y vais accompagné de mon beau-père, un motard d'expérience, il a eu une vingtaine de motos dont quelques classiques (Norton, 350 RDLC, XT 500, 1000 CBX GSX 1400...). Cette RG est plutôt propre pour son âge, mais rien d'exceptionnel à 6 000 €.



Je l'enfourche et m'aperçois qu'elle ne marche pas si bien que ça, elle est plutôt asthmatique, certainement des réglages à faire... Je fais le point avec mon beau-père, il me dissuade en me disant : « Écoute, la moto a plus de 20 ans et est plus chère que la moto neuve d'époque, pour ce prix tu peux de te payer une top occasion, une Street Triple... » La raison l'emporte et je rentre en me disant que ça n'était pas la bonne et qu'elle arrivera plus tard. J'ai alors étudié ce modèle en profondeur et sillonné les annonces de nombreuses années en m'apercevant qu'aucune moto n'était mieux, surtout que les prix ne faisaient que monter et je commençais à regretter de ne pas avoir fait cet achat... Puis une annonce apparaît sur Paris : première main, moto à moteur bloqué, à 4 500 €. Je fonce ! Toute une aventure rien que pour avoir le fils du proprio au tél et lui faire comprendre que j'étais un acheteur

sérieux, il avait des appels de toute la France et même d'Espagne... J'achète cette épave qui est maintenant devenue ma précieuse, une RG au moteur survitaminé qui ne cesse de s'améliorer d'année en année (boîte renforcée, disques carbone, gros carbus, allumage, modifs châssis...). Une fois que l'on a roulé sur une 500 Gamma, plus rien d'autre n'en vaut la peine, une vraie drogue. J'ai aussi une Terrot 100 de 1939, ZX-9R, Yamaha RDX, Peugeot 176, Vespa Acma 1960, MBK 51 Hard Rock, Husky 510 SMR, Beta 270, une RGV 125, une RGV 250, deux RG 500... La moto, ma vie ! P.S. : la 996 appartient à un ami, lui aussi passionné. »





SHOPPING

Par Fred, photos fabricants

Nelly 189 €

Benson 189 €

Curtis 229 €

Bora 239 €

FURYGAN BJORN PRIMALOFT 279,90 €

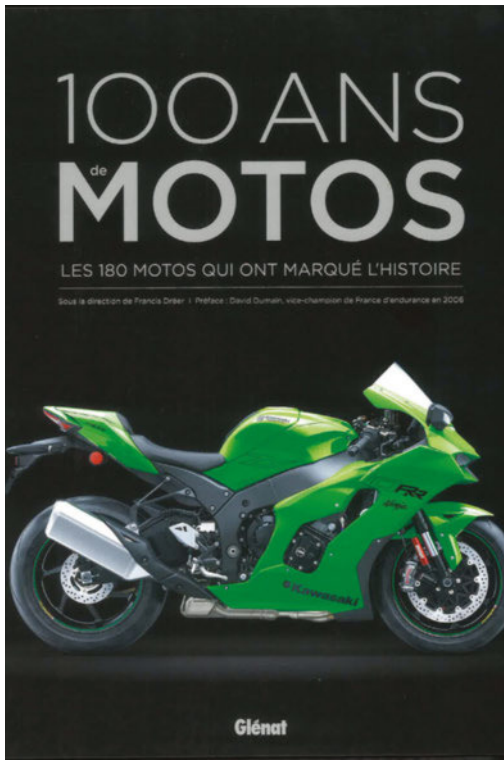
La saison froide arrive, protégeons nos abattis frileux de polyester stretch déperlant, d'ouate Primaloft et d'une membrane Humax ici réunies, et nos articulations fragiles de D30. La capuche amovible pourra s'attacher dans le dos. Du S au 4XL, en noir uniquement.
furygan.com



HELSTONS GANTS CHAUFFANTS

Plus question de choisir entre élégance et confort thermique des mimines : Helstons propose ces quatre gants chauffants en cuir de chèvre doublé Primaloft et renforcé Kevlar (sur la paume) et carbone (sur le dessus de la pogne). Livrés avec deux batteries et un chargeur. Tailles : de 8 à 13, sauf Nelly (de 6 à 9).

helstons.net



100 ANS de MOTOS

LES 180 MOTOS QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE

Sous la direction de Francis Dörner | Préface : David Dumain, vice-champion de France d'endurance en 2006

Glénat

100 ANS DE MOTOS 39,95 €

Cette mise à jour du *100 ans de motos* paru chez Glénat en 2021 est une édition partielle et augmentée de l'encyclopédie *Motos Passion* (éditions Atlas) et partage quelques pages avec le coffret *Motos de rêve* (Atlas itou). "Les 180 motos qui ont marqué l'histoire" sont réunies en 352 pages et la préface est signée par un "ex-MJ boy", David Dumain.

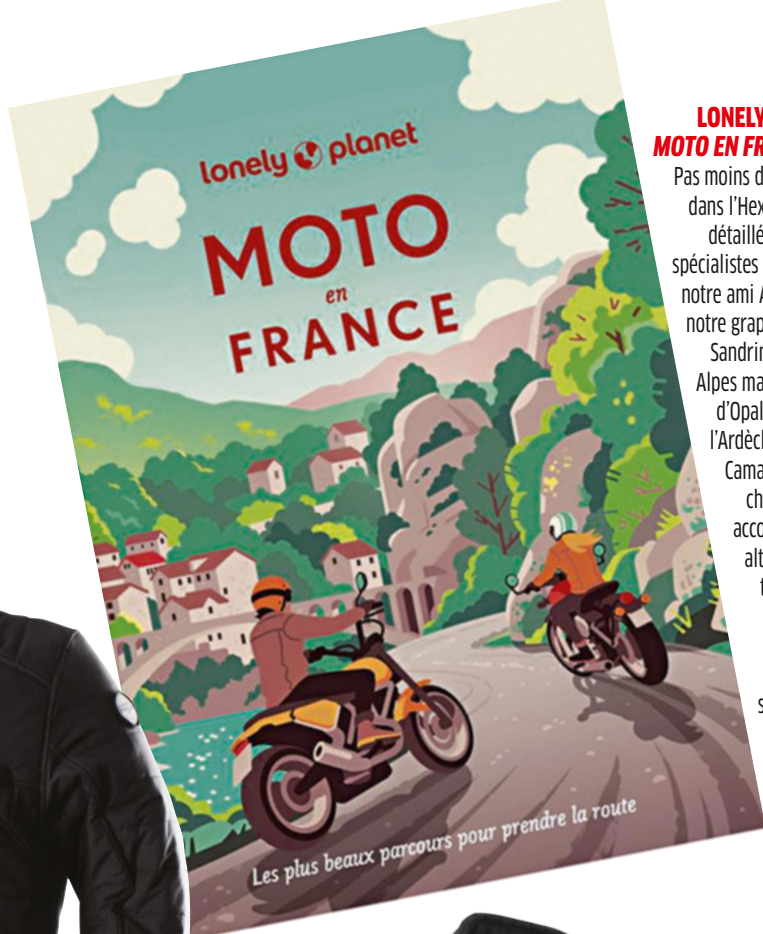
glenat.com



GIVI X.27 À PARTIR DE 249 € (COLORIS UNIS), 269 € (DÉCO)

Ce modulable en résine thermoplastique est homologué jet-intégral 22-06 et livré avec un écran Pinlock antibuée. Boucle micrométrique, pare-soleil, protège-nez amovible et déflecteur stop-vent. Tailles : du XS (54) au XXL (63).

givi.fr



LONELY PLANET
MOTO EN FRANCE 24,90 €

Pas moins de 50 itinéraires dans l'Hexagone sont ici détaillés par quatre spécialistes du road-trip, dont notre ami Alexis Aubertin et notre graphiste chevronnée Sandrine. Du Jura aux Alpes mancelles, de la côte d'Opale aux gorges de l'Ardèche en passant par Camargue et Morvan, chaque tracé est accompagné de trois alternatives, et de toutes les infos précieuses concernant hébergement, spécialités locales, saison et durée à privilégier.
lonelyplanet.fr



BOLID'STER
ROAD'STER V 450 €

Nouveau coloris noir pour ce denim haute protection qui associe deux types d'Armalith : le Super Stretch pour les fesses, hanches, genoux et entrejambe, le Light pour les autres parties des membres inférieurs. Fabrication française, garantie 10 ans, du 38 au 54, disponible aussi en indigo brut.
bolidster.com



BERING CALGARY 319,90 €

Issue de la nouvelle collection Bering, la Calgary associant Softshell et Fibretech 600D recyclé vous mettra à l'abri des frimas grâce à sa doublure thermique amovible Shelltec Super et à sa membrane étanche BWTech Super itou. En noir-gris ou tout noir, du S au 4XL.

bering-moto.fr



SEGURA LADY SANTANA 169,90 €

Baskets en microfibre et polyester avec membrane étanche, pointe renforcée et renfort talon. Semelle anti-écrasement transversal en caoutchouc. En kaki-kamo avec lacets rose ou en noir avec lacets lilas, livrées avec une paire de lacets noirs, du 36 au 41. Existe en version homme, du 40 au 46.

segura-moto.com



nou

Thaïlande, Malaisie, s voilà !

Nous les avons laissés en Inde et au Pakistan au mois de mai : notre duo d'aventuriers revient enfin nous conter ses aventures. Cette fois, Tom et Caroline attaquent l'Asie par la Malaisie et la Thaïlande, des pays où le touriste lambda visite, se prélassé et passe du bon temps. Mais pas forcément nos deux motards belges, jamais en panne d'imprévus...

Par Tom et Caroline Mits, photos TCM



À l'approche des élections, les flics n'étaient pas très intéressés par les motos. Chiang Mai, Thaïlande.



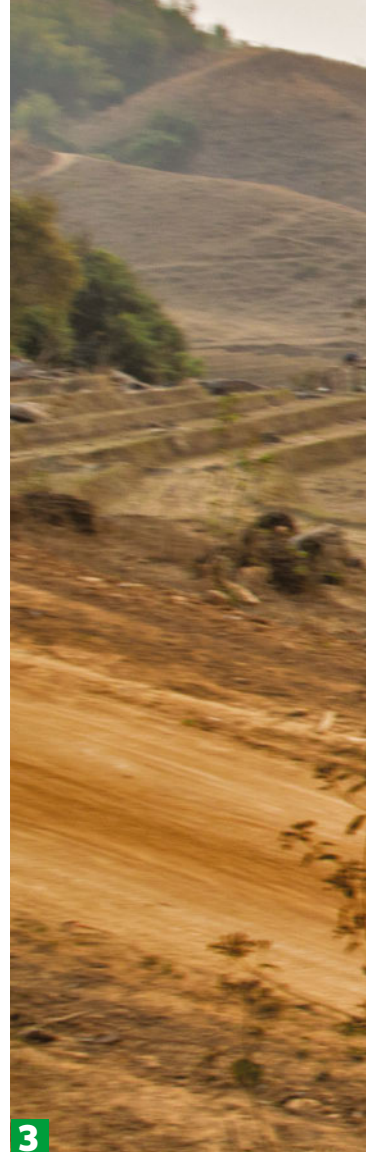
Si nos motos ont volé sans problème de Katmandou en Malaisie, il en a été tout autrement pour nous deux. Une correspondance manquée, une nuitée imprévue, des tempêtes, des retards interminables, une nuit blanche dans un horrible aéroport au sud de l'Inde et un personnel aéroportuaire indien indiscipliné comme on n'imagine pas, qui ne savait que faire et abandonnait les passagers à leur propre sort : voler à bas prix dans ce pays, ce n'est vraiment pas une partie de plaisir. Ce qui devait être une étape de moins de 24 heures s'est transformé en un interminable voyage frustrant de plus de trois jours, où nous avons été pris en otages dans différents aéroports. Caroline et moi étions épuisés, nous puions comme des putois et forcément notre humeur s'en ressentait.

Une nuit de sommeil prolongée et un bel exemple de l'efficacité malaisienne ont suffi à nous remettre sur pied. Nous avons passé à peine 15 minutes au bureau de douane et nos papiers étaient déjà en ordre. À l'entrepôt, nous avons été obligés de passer devant toute la file d'attente, pour ainsi dire, et nous avons pu réassembler nos motos dans un coin perdu. Deux bonnes heures plus tard, nous traversons la route à toute allure. Cela n'avait jamais été aussi facile ! Toutes les administrations ne se valent pas !

Fuir la pluie

La Malaisie est un pays fantastique, c'est du moins ce que nous avons entendu et lu partout. Mais malheureusement pour nous, nous sommes en pleine saison des pluies et impossible de l'ignorer. La chaleur humide est entrecoupée de fortes pluies, d'une intensité telle que, dans nos pays, les motards s'arrêtent sous un pont pour se mettre à l'abri. Mais ici, la route vers le nord, en direction de la Thaïlande, traverse la forêt tropicale, qui n'offre pas beaucoup d'abris. Alors chaque soir, nous nous sommes retrouvés comme deux serpillières à marcher à la réception de l'hôtel le moins cher de la région, pour remettre le lendemain les mêmes vêtements détrempés et collants, avant d'affronter le prochain déluge.

Et maintenant, direction la Thaïlande. Nous avons attendu plus de deux heures passivement à la frontière entre les deux pays. Sortir de Malaisie était un jeu d'enfant. Entrer en Thaïlande était une tout autre affaire. Un nouveau logiciel pour les véhicules étrangers avait été installé, mais trouver un douanier capable de l'utiliser était une autre paire de manches. Des appels ont été passés, des demandes introduites, des réunions organisées et des discussions se sont tenues, mais la seule chose qu'on pouvait dire avec certitude, c'est qu'on ne pouvait préparer les documents nécessaires pour faire entrer nos motos dans le pays. À la question "Et



maintenant ?", un silence assourdissant s'est d'abord installé. Mais fort heureusement, après de nombreuses bousculades, le chef des douanes - faute d'alternative - a accepté de faire passer nos Huskies dans le pays sans aucune formalité frontalière valable, sous une nouvelle tempête de pluie. La flexibilité thaïlandaise, génial ! Les conditions météorologiques un peu moins...

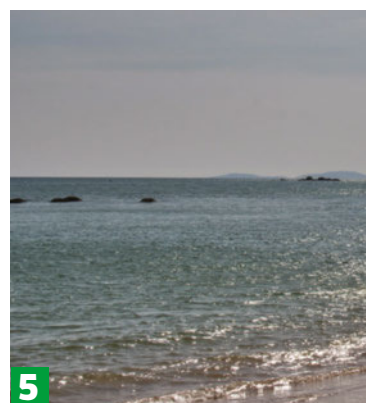
Stu et Janell sont deux motards globe-trotters australiens fous que nous avons rencontrés une première fois au Burkina Faso et qui, avec leurs trois chiens de rue adoptés, croisent notre route à l'occasion. Comme aujourd'hui, en Thaïlande. Ils attendaient leurs motos, expédiées de Vladivostok à Bangkok, ainsi qu'un tuk-tuk d'un compagnon de route entièrement transformé. Nous n'aurions pas pu imaginer de plus belle fête de Noël sur une plage juste en dehors de Pattaya. Un barbecue - le moins cher du magasin de bricolage local -, un grand sac de charbon, de la bonne nourriture et des bières bien fraîches avec vue sur la baie de Thaïlande et, enfin, le soleil rayonnait sur nos visages. Un Noël inoubliable. ➡

1. Le facteur a livré notre colis proprement. Il ne nous reste plus qu'à remonter les Huskies et nous serons prêts à explorer la Malaisie ! Kuala Lumpur, Malaisie.

2. À la recherche d'un en-cas croquant pour accompagner les apéritifs, nous avons tout de même sauté celui-ci. Chumphon, Thaïlande.

3. Le riz a été récolté, une brume fumeuse en arrière-plan et des températures supérieures à 40°C. Ce n'était peut-être pas la bonne saison, mais nous avons quand même traversé le pays avec plaisir !

La chaleur humide est entrecoupée de fortes pluies, d'une intensité telle que, dans nos pays, les motards s'arrêtent sous un pont pour se mettre à l'abri.

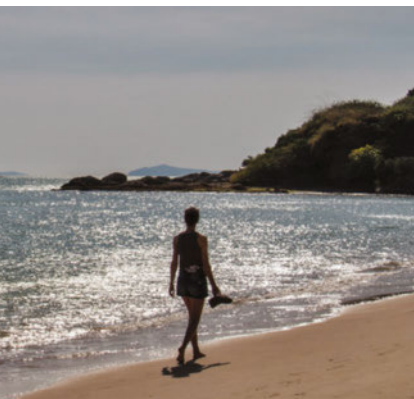




4



6



4. Il a fallu du sang, de la sueur et des larmes : de l'or liquide, 8,5 % d'alcool et fabriqué au pays de la bière ! Pattaya, Thaïlande.

5. Parfois, il faut laisser les fesses se reposer. Nous n'avons pas touché les motos pendant une quinzaine de jours et nous avons profité de la vie de plage thaïlandaise pendant un certain temps. Ban Chang, Thaïlande.

6. Partir avec des vêtements froids et moites pour se retrouver à nouveau sous les pluies torrentielles. Difficile de voir le romantisme des voyages à moto aujourd'hui.

7. Personne n'est passé ici depuis longtemps. Sur nos Huskies, le terrain idéal. Chiang Rai, Thaïlande.



7



Nous avons passé beaucoup trop de temps à discuter avec les habitants de ce village perdu au milieu de nulle part. Chérie, il faut continuer, le soleil commence déjà à se coucher ! Chiang Rai, Thaïlande.



Pendant une semaine, nous allions rester au bord de la mer, profiter du beau temps et nous reposer. Cinq fois, nous avons été convaincus de partir, mais nous avons passé beaucoup trop de temps le matin à jouer de la convivialité du petit déjeuner, à tripoter un peu les motos et finalement à repousser notre départ d'un jour supplémentaire.

Chiang M... aïe, aïe, aïe

Après deux semaines à la plage, nous avons finalement mis le cap sur Chiang Mai, dans le nord de la Thaïlande. Après quelques jours de routes agricoles plates entrecoupées de virages sinueux à travers les collines thaïlandaises, nous avons été accueillis par Jan Marc, un motard belge très expérimenté, avec une hanche artificielle fraîchement posée - petit accident de tout-terrain - et une maison beaucoup trop grande, loin de l'agitation de la ville. Nous allions y rester deux jours, mais la veille de notre départ, lors du dîner d'adieu, les choses ont mal tourné. J'ai bêtement franchi la mauvaise moitié de la porte vitrée

coulissante et je me suis retrouvé aux urgences de l'hôpital, saignant abondamment et portant un bandage de compression au-dessus du genou. "Sutures dans le muscle de la jambe, béquilles et six semaines de rééducation", tel était le verdict. « *Caroline, quand tu sortiras de la piscine, tu pourras encore soigner ma jambe ? Et si tu me préparais un autre de ces délicieux milk-shakes aux fruits ?* » En termes de localisation, nous aurions pu faire pire, c'est certain. Mais bien qu'au bout de trois semaines je pouvais marcher normalement, je n'arrivais même pas à déplacer mon pied d'un demi-millimètre vers le haut sous la pédale d'embrayage. Le tour du monde bloqué en première ? Sûrement pas...

J'ai poussé des cris de joie dans mon casque. J'ai crié et hurlé de contentement ! Rhaaa, le sentiment d'avoir à nouveau ce cheval d'acier vrombissant entre les jambes, de m'accrocher à la poignée de gaz avec le vent dans le visage, de prendre des virages sur des routes étroites à travers les montagnes ! La route asphaltée bien sinueuse menant à Pai fut un

Rhaaa, le sentiment d'avoir à nouveau ce cheval d'acier vrombissant entre les jambes, de m'accrocher à la poignée de gaz avec le vent dans le visage, de prendre des virages sur des routes étroites à travers les montagnes !



1



2

1. Ce varan costaud était assis juste à côté de la tente. Ils ont l'air tout à fait apprivoisés, mais ces reptiles d'une longueur de 1,5 m peuvent être dangereusement agressifs s'ils se sentent menacés. Parc national de Huai Nam Dang, Thaïlande.
2. Les bouddhistes sont bien tranquilles, mais les dragons qui décorent les temples n'ont pas l'air particulièrement paisibles. Chiang Mai, Thaïlande
3. Quelqu'un a travaillé assidûment avec la peinture du pot d'or. Même dans les villages les plus reculés, qui ne sont souvent qu'un amas de huttes décrépités, les temples sont impeccables. Mae Hong Son, Thaïlande.



4. Des journées entières dans les rizières, les pieds dans la boue et les sangsues. Il faut le faire. Ninh Binh, Vietnam.

5. Les pieds dans l'eau fraîche, un parasol coloré contre le soleil et la dégustation d'une délicieuse cuisine thaïlandaise. Que pourriez-vous souhaiter de plus pour une après-midi de chaleur étouffante à Chiang Rai ? Thaïlande.



6. Depuis la légalisation du cannabis il y a quelques mois, les Thaïlandais imaginent les combinaisons les plus folles. Le vin, le fromage et les pétards ! Pai, Thaïlande

7. La signalisation des toilettes était plutôt explicite. La clarté ne manque pas ici. Chiang Rai, Thaïlande



bon échauffement pour ce qui allait suivre. Un motard local de Pai nous a montré le chemin vers une route de gravier lisse à travers le parc national Huai Nam Dang tout proche. Ma jambe était encore un peu raide et changer de vitesse était parfois encore compliqué, mais au moins nous faisons ce que nous aimons le plus : rouler sur les pistes ! Et cela s'est plutôt bien passé. Je me suis offert quelques petites dérivées dans les virages et la roue avant montait régulièrement en l'air. Le test pour mon muscle suturé a été plus que réussi. Et le soir, autour d'une bonne pinte de Chang à Pai, nous avons planifié les jours suivants.

Pai même n'a rien d'authentiquement thaïlandais. Il s'agit d'un village touristique à croissance organique découvert par les hippies il y a vingt ans, et les traces en sont encore bien visibles. Je n'ai jamais vu une telle concentration d'yeux vitreux, ni autant d'étreintes et d'amour, ni une atmosphère aussi décontractée et insouciant. « Regarde, ce type fixe nos motos sans bouger depuis un quart d'heure. Serait-ce un fan invétéré ? Je vais aller lui parler... » Eh non, c'est plutôt un champignon magique de trop !

Un peu plus de punch

Qu'on se le dise : le nord de la Thaïlande regorge de touristes occidentaux. Et cela se voit sur la route. De longues files de scooters lents serpentent le long des routes goudronnées jusqu'à un énième point de vue avec balançoire pour la photo Instagram idéale. La saison du smog vient d'arriver, ce qui - soyons ➡



honnêtes - signifie qu'à certains moments, on ne voit rien de ce paysage, et vous comprendrez que nous cherchions frénétiquement un plan B, loin de la foule. Tracer un itinéraire sur les chemins de terre en Thaïlande n'est pas toujours évident. Plutôt qu'une longue piste, c'est un puzzle de petits morceaux de lignes pérorillées sur le GPS que l'on relie entre eux, sans savoir si cette route existe encore et, surtout, à quoi elle ressemblera. Cette approche a porté ses fruits. Du moins la première fois. À part quelques nids-de-poule, quelques ornières ou un morceau de piste délavée ici et là, la route du retour vers Chiang Mai n'était pas si mauvaise.

Merci Google Maps !

Mais lorsque nous avons réessayé notre approche expérimentée avec succès plus au nord, les choses ont pris une tournure légèrement différente... Caroline m'a fièrement présenté un itinéraire qui, selon Google Maps, nous amènerait à destination en deux heures. La réalité s'est avérée quelque peu différente... Ce qui avait commencé comme une belle route de gravier à deux traces récemment utilisées s'est rapidement transformé en une route forestière détrempeée qui - pour rendre les choses encore plus difficiles - grimait de façon abrupte ou pire, descendait en pente raide. Les deux traces en sont devenues une seule et les feuilles mortes ont fait de leur mieux pour camoufler chaque creux ou bosse et réduire l'adhérence de la roue arrière de 80 %.

Certains tronçons étaient vraiment trop difficiles à gérer pour ma "motarda", si bien que j'ai souvent pris de l'avance, pour remonter la colline à pied avec des bottes qui semblaient faites de plomb, redresser la moto de Caro et la piloter en toute sécurité sur les parties les plus difficiles. De plus, il faisait une chaleur étouffante. L'humidité s'écoulait de nos pores plus vite que nous ne pouvions remplir notre corps par la bouche. Nous ressemblions à des passoires. Cela pré-sageait deux jours de pipi brun !

La nuit tombait déjà lorsque, par nécessité, nous avons demandé, dans une tribu montagnarde isolée, si nous pouvions passer la nuit sur place. Il n'y avait ni hôtel ni auberge, mais nous avons pu étendre nos matelas gonflables sur le balcon de la gentille grand-mère édentée de la maison. Une fois de plus, nous avons dévoré une boule de riz avant de nous endormir, sans douche et donc collants et puants après l'épreuve intensive de la journée. Les deux heures de Caroline sur son Google Maps se sont transformées en une journée et demie de jurons, de sueur et de souffrances. Nous avons tous deux encore les jambes flageolantes et Caroline compte ses bleus. Ce qui ne te tue pas te rendra plus forte, ma belle ! ▲

Prochaine étape : Laos et Cambodge

Les deux heures de Caroline sur son Google Maps se sont transformées en une journée et demie de jurons, de sueur et de souffrances.



1

1. Attention, passage d'éléphants ! Chiang Rai, Thaïlande.
2. La hauteur de la pile de tomates ou de mangues est mesurée avec minutie. C'est ce qu'on appelle conduire à la limite. Rom Hup, Thaïlande.
3. Aucun habitant ne se mettrait en tête de rouler sur ces pistes défoncées. Nous n'avons pas trouvé âme qui vive de toute la journée. Superbe ! Chiang Rai, Thaïlande.
4. Avec 300 d'entre eux disséminés dans la ville, Chiang Mai offre sans aucun doute la plus grande concentration de temples bouddhistes au monde. Thaïlande.



2



3



6



4



7



- 5.** Les rizières étaient tout simplement sèches à cette époque de l'année. Pas de verdure, pas d'eau, pas de gens. Juste nous et les motos qui nous dirigeons vers le nord. Chiang Rai, Thaïlande.
- 6.** Ici, pas de bus remplis de touristes. Nous avions tout le temple pour nous. Un arrêt au bord de la route peut parfois s'avérer surprenant. Chiang Rai, Thaïlande.
- 7.** Prendre sans complexe un bain de boue rafraichissant. Oooh, si seulement nous pouvions faire cela dans cette chaleur torride ! Mae Hong Son, Thaïlande.

Visite d'amis

Le Vietnam est peut-être tout proche, mais le pays est connu pour faire tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher les véhicules étrangers d'y pénétrer. C'est un labyrinthe de documents notariés, de traductions officielles et d'autres obstacles administratifs vides de sens dans lequel un chat ne retrouverait pas ses petits. En 2018, pendant la première partie de notre voyage, alors que cela faisait déjà un an et demi que nous étions sur la route à moto, mon ami de longue date Bart était venu nous rendre visite au Guatemala. Et il voulait à nouveau venir nous rejoindre, en Asie cette fois et avec sa copine Annelies. Nous avons donc laissé les motos en Thaïlande, pris l'avion pour le Vietnam à un prix très avantageux et profité d'une semaine de culture vietnamienne. Une visite de Hanoi, une mini-croisière dans la baie d'Halong et deux jours à s'imprégner de la culture de Ninh Binh. Sur un scooter délabré, sans vitesses, à travers les rizières... nous ne nous sommes pas plus rapprochés des plaisirs de la moto. C'était à mille lieues de notre façon habituelle de voyager et notre niveau de confort s'est sérieusement élevé pendant une semaine. Mais après 9 mois sur la route, c'était un tel plaisir de revoir enfin des "amis de chez nous" !





L'histoire d'un mec

Sept ans après sa dernière victoire en Moto2, en novembre 2016, Johann Zarco a enfin remporté son premier GP en catégorie reine à Phillip Island, sur le plus beau circuit du monde. Un succès qui vient récompenser l'abnégation d'un pilote pas comme les autres, virtuose guidon en mains et à la personnalité magique. Amplement mérité !

Par Valentin Roussel, photos Gold and Goose

Les larmes étaient sans doute au fond des yeux, mais elles n'ont pas coulé sur ce podium dont il se rappellera toute sa vie. Sur cette première marche qui lui faisait les yeux doux depuis tant d'années mais qui semblait le fuir à chaque occasion, et qu'il a enfin réussi à conquérir, avec le brio et le panache qui le caractérisent. Johann Zarco tient enfin sa première victoire en MotoGP et c'est toute la France de la moto qui a eu la larmichette en le voyant chanter *a capella* cette Marseillaise que le disc-jockey n'a même pas trouvée dans sa playlist. Juste retour des choses tant il aurait été cruel qu'il n'en gagne pas au moins une. « C'est vrai que je suis resté très calme, explique Johann, le sourire en coin. Je

n'ai même pas crié quand j'ai passé la ligne d'arrivée, rien. Je me suis simplement dit que c'était bon, que je l'avais fait, que j'étais vainqueur en MotoGP. » Récompense d'une obstination et d'une certaine façon de vivre. Car Johann a tout plaqué pour son amour de la moto, en partant de chez ses parents alors qu'il n'était encore qu'un ado, avec son baluchon et sa mobylette entre les jambes, direction Avignon et Laurent Fellon, l'entraîneur et le mentor qui l'a accompagné pendant une bonne partie de sa carrière. Il a parfois puisé au plus profond de lui-même pour se sortir de situations qui en auraient poussé d'autres à baisser les bras, à l'image de cette première victoire en 125, qui avait aussi mis du temps à arriver, les instances la lui refusant à deux ➡

1 NUMBER ONE

Enfin, le panneau numéro 1 revient à Johann, lequel a donné le sourire à son boss Paolo Campinoti (à sa droite) malgré les déboires de Martin.

2 A CAPELLA

La Marseillaise n'a hélas pas retenti sur le podium de Phillip Island à cause d'un problème technique. Mais ça n'a pas empêché #JZ5 de savourer son bonheur.



Un trio de Ducati en tête. Mais cette fois, c'est Johann Zarco qui mène le bal, devant Bagnaia et Di Giannantonio.



1 **3 JE TE TIENS !**
Au prix d'une fin de course admirable, Zarco a pris le dessus sur tous ses adversaires pour prendre la tête dans le virage 4 et ne plus la lâcher.



2

3



reprises pour des raisons plus que discutables. À l'image aussi de son succès au Sachsenring, en 2011, qui lui sera retiré au profit d'Hector Faubel, alors que le transpondeur l'annonçait en tête et que la photo finish ne voulait rien dire... Un scandale dont il a su se relever. Comme de ses premières années en Moto2, chez Montiron ou chez Caterham, qui furent parfois compliquées, mais où il a fini par écrabouiller la concurrence pendant deux ans, avec les titres de champion du monde à la clé. « *Je n'ai jamais été malheureux pour autant, confie Johann, au cours d'une discussion privée avec nous un peu plus tôt dans la saison. Mais c'est vrai que je dépends beaucoup de mes performances et de mes résultats. Car je ne vis que pour ça, pour être le meilleur sur une machine de course.* » Il l'est, aujourd'hui. Et il veut le rester, surtout. Car si la joie de la première victoire est là, elle n'est pas un aboutissement pour autant. Plutôt le début d'un nouveau chapitre et d'une nouvelle conquête. « *C'est exactement ça, me confirme Guillaume Valladeau, son agent. C'est l'idée, en tout cas. Nous sommes tous heureux, lui le premier. Il l'a méritée amplement, avec tous les efforts qu'il a produits. Il n'a jamais rien lâché non plus. Mais maintenant, il faut se concentrer sur les autres Grands Prix.* » Où il y aura d'autres victoires à aller chercher et d'autres saltos arrière à montrer à la face du monde, lui qui n'avait plus eu l'occasion d'en effectuer un en mondovision depuis sept ans. Le tout avec quelques barrières psychologiques en moins et un capital confiance au zénith, même ➡

« Je ne vis que pour ça, pour être le meilleur sur une machine de course »

Johann Zarco



1 CHAMPION !

En octobre 2015 au Japon, son premier titre Moto2 est déjà assuré suite au forfait de son rival Tito Rabat. Il gagnera la course !

2 ÉMOTION

Garçon réfléchi, Zarco n'en est pas moins un homme sensible qui peut verser une larme sur un podium.

3 FAN CLUB

Zarco compte de nombreux supporters en France, qui apprécient son pilotage fluide, sa combativité et son esprit motard proche du commun des mortels.

4 PIROUETTE

Le salto arrière est devenu la marque de fabrique de Zarco, seul pilote de GP à célébrer ses victoires par cette figure.

5 BABY JOJO

C'est vrai qu'il a changé notre Jojo national, ici sur le podium de la Red Bull Rookies Cup en 2007. Il a alors à peine 17 ans.

6 TROP INJUSTE !

En 125 sur la Derbi en 2011 au GP d'Allemagne où Hector Faubel lui pique la victoire injustement alors que le chrono le donnait vainqueur.

7 ROOKIE

La FIM récompense le double champion du monde Moto2 élu meilleur rookie MotoGP 2017.





En 2012 chez Ajo, déjà avec Shark et Furygan, ses fidèles partenaires.



6



7

DIGEST Johann Zarco

Né le 16 juillet 1990 à Cannes (06) ● 1,71 m, 67 kg

● Dix-sept victoires en Grands Prix, une en MotoGP, quinze en Moto2 et une en 125 ● Deux titres de champions du monde Moto2, en 2015 et 2016

2007 : dominateur tout au long de la saison, Johann remporte la première édition de la Red Bull Rookies Cup, une coupe à destination des jeunes pilotes, soutenue par le géant de la boisson énergisante, et qui se dispute dans le cadre de plusieurs GP européens.

2009 : il débute en Mondial 125. Il se fait rapidement remarquer, notamment au Mugello où, au guidon de son Aprilia privée du team WTR, il termine à une probante sixième place.

2011 : Johann monte en gamme en rejoignant le team Ajo, une des meilleures équipes du plateau 125. Sur le podium dès le GP d'Espagne, il se fait subtiliser ses deux premières victoires en Mondial en Catalogne et en Allemagne pour des raisons qui restent encore discutables aujourd'hui. Il remporte sa première course au Japon avant de terminer vice-champion derrière Terol.

2014 : les premières saisons en Moto2 ne se passent pas comme il l'espérait. Mais il commence à trouver sa voie en 2014, signant plusieurs podiums sur la Caterham-Suter.

2015 : il poursuit cette bonne dynamique. De retour dans le giron Ajo, il domine la saison de la tête et des épaules pour s'emparer de son premier titre de champion du monde, avec huit victoires à la clé. Une démonstration.

2016 : la confirmation. Même s'il connaît un petit coup de mou entre août et septembre, Johann met la main

sur sa deuxième couronne Moto2 à Sepang. Le salto arrière, marque de fabrique du Français quand il gagne, est plus que jamais à la mode en Grand Prix !

2017 : pour sa première course en catégorie reine au Qatar, il mène le Grand Prix avant de tomber. Le ton est donné. Rapide et constant, il s'impose même à plusieurs reprises comme le pilote Yam le plus rapide sur sa M1-Tech3. Il montera à trois reprises sur le podium, dont une deuxième place au GP de France.

2018 : Johann continue sur sa lancée, avec une nouvelle saison aboutie que viennent récompenser trois autres podiums. Il passe encore une fois à un cheveu de la victoire en Argentine, battu par Crutchlow.

2019 : rien ne se passe comme prévu. Loin d'être en osmose avec la KTM, Johann quitte la scène des GP au beau milieu de la saison, avec un avenir en suspens. Il revient néanmoins pour la tournée outre-mer où il remplace Nakagami sur la Honda-Idemitsu. Il fait le job et attire de nouveau.

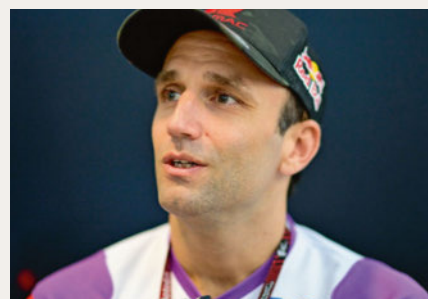
2020 : après avoir été courtisé par Repsol et Ducati, Johann rebondit finalement de l'autre côté des Alpes, du côté d'Avintia, avec un soutien accru de la part de la bande à Dall'Igna au team espagnol. Il monte sur le podium à Brno.

2021 : il est promu chez Pramac. Auteur d'un début de saison solide, il est second du championnat après

le GP des Pays-Bas en ayant obtenu quatre podiums. La deuxième partie de championnat se révélera en revanche un petit peu plus compliquée.

2022 : il frôle à nouveau la victoire à Buriram en fin de saison, en étant le plus rapide dans les derniers tours sur une piste s'asséchant de plus en plus. Auteur de plusieurs podiums, notamment en première partie d'année, il confirme être l'un des tout bons en MotoGP.

2023 : sept ans après sa dernière victoire en Moto2 à Valence, Johann remporte sa première course en MotoGP à Phillip Island, après un Grand Prix rondement mené où il se sera montré tranchant dans ses dépassements et intelligent dans sa gestion de course. Le jour de gloire est arrivé !





si Johann va rester ce bosseur infatigable et cet observateur redoutable, toujours à la recherche de la petite bête pour gagner des dixièmes.

Un mec simple, authentique et attachant

Une méthode qu'il s'applique à suivre depuis ses débuts et qui plaît. Car Johann Zarco parle aux gens. On s'identifie facilement à lui, aux embûches qu'il a dû surmonter et au bonheur qu'il connaît aujourd'hui. Un condensé de la vie, en quelque sorte, avec ses hauts et ses bas. Hervé Poncharal, qui l'a accueilli chez Tech3 pour ses débuts en catégorie reine et avec qui il a failli signer ses premiers succès en MotoGP, que ce soit au Qatar, pour sa première course, ou à Valence, quelques mois plus tard, donne un aperçu de ce personnage unique sur la planète moto. « *S'il y a un mot pour le décrire, je dirais que c'est un artiste, assure "Ponpon" à MJ. Sur la moto, bien sûr, où il est capable de faire des choses incroyables, mais aussi dans la vie en général. Il a ce côté un peu rêveur. C'est un vrai épicurien, un jouisseur de la vie. Ce n'est pas quelqu'un de formaté. Il ne le sera d'ailleurs jamais. Et c'est pour toutes ces raisons qu'on l'adore, qu'il a une vraie cote d'amour auprès du public. Il a une fibre humaine peu commune. Il est tout à fait capable de passer chez toi le soir pour refaire le monde, boire un petit verre de rouge tout en grattant sa guitare.* » En connaissant les paroles des chansons de Georges Brassens ou autres grands noms de la variété française sur le bout des doigts. Et en étant aussi un motard comme les autres, à sillonner les Alpilles en Multistrada ou en se rendant sur un GP avec une Darmah de 1981, comme il l'avait fait il y a deux ans, pour aller en Aragon. Un champion accessible, à part. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien que la majorité des pilotes sont venus le féliciter après sa victoire en Australie, ce qui traduit l'estime et de la sympathie qu'ils ont pour lui. Car Johann est quelqu'un d'apprécié et d'appréciable, aussi bien sur la scène publique que dans la sphère privée, où il a réussi à se constituer un clan qui lui permet de penser à la performance et à la réussite dans une ambiance conviviale, ce qui lui sied parfaitement. Un travail qui a duré plusieurs années mais qui porte ses fruits aujourd'hui. « *On est dans l'échange permanent, nous dévoilait il y a quelques semaines Alexandre Mathieu, son kiné sur tous les Grands Prix. Chacun a son rôle. L'agent, le préparateur physique, une personne comme Grégory*



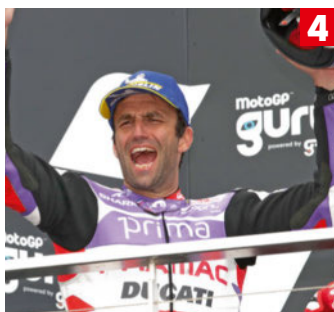
2



3



1



4



5



Même le champion en titre, l'officiel Ducati Pecco Bagnaia, n'a pu contenir la fougue d'un Zarco déchaîné.



« S'il y a un mot pour le décrire, je dirais que c'est un artiste »

Hervé Poncharal, patron de l'IRTA

Mallet, aussi, sur le plan mental, ou moi... On collabore tous en symbiose, en mettant toujours Johann en avant. » « Moi ce qui me plaît chez Johann, c'est qu'il arrive à fédérer les gens autour de lui, ajoute Valladeau. Il a ce charisme qui fait qu'on le suit dans toutes ses aventures, avec ce côté attachant de sa personnalité, qui le rend si humain. » Johann est aussi quelqu'un qui suit son instinct, ses envies. Alors qu'on aurait pu le donner un peu perdu pour la catégorie reine quand il a claqué la porte de KTM en cours de saison 2019, il a réussi à se recentrer et

à créer une base pour se reconstruire petit à petit avec le résultat que l'on connaît. Son choix de rejoindre Honda à partir de la saison prochaine est du même tonneau. Le projet n'est pas gagnant pour le moment, certes, mais il lui plaît. Mieux, il lui parle. Il sait que ce ne sera pas facile, il ne s'en cache d'ailleurs pas, mais il a cette certitude que cela peut lui apporter de belles choses. D'autant qu'il l'abordera en tant que vainqueur de GP. La fin d'une longue attente, le plébiscite d'un homme et d'un pilote peu communs. L'histoire d'un mec, tout simplement... ▲

1 CHANEL N°5

Marc Márquez, pourtant dans un bon jour, n'a pu voir que le cul de selle de la Ducati n°5.

2 MÉRITÉE

Après lui avoir échappé à plusieurs reprises, la victoire lui a cette fois tendu les bras. Un succès qui ne doit rien au hasard, tant le Français a maîtrisé sa course.

3 AMICAL

Une accolade bien sympa avec Bagnaia qui finit sur le podium de Phillip Isard.

4 HEUREUX

La joie enfin totale après ce premier succès tant attendu en MotoGP.

5 FRATERNITÉ

Dans les bras de Miguel Oliveira, content comme beaucoup de la victoire du Français.

6 REPASSE

Après avoir passé Martin une première fois, Johann repasse de nouveau son coéquipier qui ne le reverra plus, le pneu arrière cramé.



RÉSULTATS

MOTOGP

Grand Prix :

1. J. Zarco (F, Duc) ;
2. F. Bagnaia (I, Duc) ;
3. F. Di Giannantonio (I, Duc) ; 4. B. Binder (Afs, Ktm) ; 5. J. Martin (E, Duc) ;
6. M. Bezzecchi (I, Duc) ;
7. J. Miller (Aus, Ktm) ;
8. A. Espargaro (E, Apr) ;
9. A. Márquez (E, Duc) ;
10. E. Bastianini (I, Duc)...
14. F. Quartararo (F, Yam)

Course sprint annulée en raison des conditions climatiques

Classement général provisoire :

- Bagnaia 366 pts ;**
 2. Martin 339 ; 3. Bezzecchi 293 ; 4. Binder 224 ;
 5. Zarco 187 ;
 6. A. Espargaro 185 ;
 7. Viñales 170 ; 8. Marini 148 ; 9. Miller 144 ;
 10. Quartararo 134

MOTO2

Grand Prix (avec seulement la moitié des points distribués, la distance de course n'ayant pu être parcourue à cause de la météo) :

1. T. Arbolino (I, Kal) ;
2. A. Canet (E, Kal) ;
3. F. Aldeguer (E, Bos) ;
4. J. Alcoba (E, Kal) ;
5. J. Roberts (US, Kal) ;
6. I. Guevara (E, Kal) ;
7. S. Chantara (Tha, Kal) ;
8. B. Bendsneyder (NL, Kal) ;
9. P. Acosta (E, Kal) ;
10. M. Ramirez (E, Kal)

Classement général provisoire :

1. Acosta 280,5 pts ;
2. Arbolino 224,5 ; 3. Dixon 172 ; 4. Canet 154 ;
5. Chantara 127,5 ; 6. Lopez 119 ; 7. Gonzalez 116,5 ;
8. Aldeguer 112 ; 9. Salac 108 ; 10. Vietti 106

MOTO3

Grand Prix :

1. D. Öncü (T, Ktm) ;
2. A. Sasaki (J, Hus) ;
3. J. Kelso (Aus, CFM) ;
4. C. Veijer (NL, Hus) ;
5. A. Fernandez (E, Hon) ;
6. R. Rossi (I, Hon) ;
7. T. Furusato (J, Hon) ;
8. J. Masia (E, Hon) ;
9. M. Bertelle (I, Hon) ;
10. L. Fellon (F, Ktm)

Classement général provisoire :

1. Masia 217 ; 2. Sasaki 213 ; 3. Holgado 195 ;
4. Alonso 180 ; 5. Öncü 180 ; 6. Ortola 152 ;
7. Moreira 128 ; 8. Rueda 111 ; 9. Muñoz 102 ;
10. Nepa 100... 26. Fellon 6



MOTOGP
GRAND PRIX DE THAÏLANDE

Game

Vainqueur du sprint et d'un Grand Prix bouillant en Thaïlande, Jorge Martin est revenu à seulement 13 points de Francesco Bagnaia au championnat, alors qu'il reste encore trois courses à disputer. La fin de saison s'annonce folle et indécise entre l'Italien et l'Espagnol. Vite, le prochain Grand Prix !

Par Valentin Roussel, photos Gold and Goose
* Faites vos jeux !



on!*

points



Équilibre parfait entre Jorge Martin (n°89) et Francesco Bagnaia. Seulement 13 points séparent les deux pilotes au championnat et une centaine d'unités restent à distribuer : bien malin est celui qui peut prédire avec certitude qui sera le futur champion du monde.



Textos



Doutes

Entre doute et espoir, Marc Márquez ne sait pas sur quel pied danser depuis l'annonce de sa signature chez Gresini l'an prochain. Conscient de disposer de la meilleure machine du plateau avec la Ducati, il se pose en revanche quelques questions sur son propre niveau de performance, après des derniers mois compliqués avec la Honda. « *Je pense que c'est normal, explique-t-il. Je vais avoir cette sensation jusqu'à mon premier essai de la Desmosedici après le dernier GP.* » Autant dire que ses doutes devraient vites être levés !

Guigne

La mauvaise série continue pour Alex Rins. Alors qu'il avait été en mesure de se hisser à la 9^e place en Indonésie, le Catalan a de nouveau été obligé de passer sur le billard. En cause ? Une hernie sur son péroné blessé au Mugello, en juin dernier. Une convalescence qu'il espère la plus courte possible, ses premiers essais avec la Yamaha qu'il pilotera l'an prochain approchant désormais à grands pas.

Domination

Après avoir fait main basse sur le titre constructeur en Indonésie, Ducati se rapproche d'un nouveau record. Avec désormais 14 victoires au compteur, il ne manque en effet plus que deux succès à la firme italienne pour devenir la marque la plus victorieuse sur l'ensemble d'une saison en catégorie reine. Le record appartient pour le moment à Honda, qui avait remporté 15 GP en 1997.

Échec

Une quatrième tentative et un nouvel échec, cuisant. Fabio Quartararo a encore une fois essayé le double échappement que Yamaha lui propose depuis le GP d'Espagne, sans que cela ne lui convienne davantage. « *Je ne sais pas trop pourquoi ils voulaient encore l'essayer. On ne voit pas de gains ou d'avantages en l'utilisant.* », tonne Fabio. Soupe à la grimace !

Le duel est lancé et il devrait encore monter en intensité ces prochaines semaines, ce qui n'est pas une bonne nouvelle pour les ongles de Davide Tardozzi, que l'Italien se ronge désormais plus que de raison, face à un spectacle que nous n'avions plus vu depuis longtemps en catégorie reine. « *Et je pense que ce n'est pas fini*, sourit le patron de la structure officielle Ducati sur les Grands Prix. *Cette histoire a toutes les chances de se terminer à Valence. J'en suis persuadé.* » Une bonne nouvelle pour les fans, moins pour son cœur, qui parfois s'emballe en bord de piste. Et la pression risque de s'accroître car la moindre petite erreur est interdite ou presque, la balance étant désormais pratiquement à l'équilibre entre les deux prétendants au titre. Si Bagnaia a toujours un petit matelas d'une dizaine de points d'avance avant les trois derniers rounds, cela ne pèse pas grand-chose quand on pense à la centaine d'unités qu'il reste encore à distribuer. D'autant que Martin avance à toute berzingue depuis des mois, montrant au passage qu'il savait aussi garder la tête froide quand il le fallait, à l'image de cette victoire à Buriram, pleine d'autorité, où il a su résister aux assauts de Binder dans les derniers kilomètres. Et alors que Bagnaia n'était pas très loin non plus, lui qui a failli réaliser le dépassement du siècle, à l'extérieur de Binder et Martin dans l'avant-dernière boucle. Une des plus belles courses de ces dernières années, avec les frissons qui vont avec. « *C'est l'une des victoires les plus abouties de ma carrière en Grand Prix, cela ne fait aucun doute, concède le Madrilène. Je n'en menais pourtant pas très large dans les derniers tours, car j'avais remarqué lors des dernières courses que j'étais un petit peu en difficulté sur les freinages par rapport à eux. Heureusement, cela n'a pas été le cas ici et j'ai pu m'imposer.* » Ce qui lui permet de grignoter son retard au championnat, mais aussi de mettre derrière lui ses deux dernières prestations, qui avaient pu semer le doute sur sa capacité à se frotter à Bagnaia sur cette fin de saison ; entre son erreur en Indonésie, où il est tombé alors qu'il avait trois secondes d'avance, et son mauvais choix de pneus en Australie, qui lui a coûté la victoire dans le dernier tour. « *Mais je pense que tout cela m'a rendu plus fort* », sourit le protégé de Paolo Campinotti chez Pramac.

Vitesse us intelligence de course

Il est donc difficile de donner l'avantage à l'un ou à l'autre, aujourd'hui. Martin a pour lui sa pointe de vitesse et une moto sur laquelle il se sent aussi à l'aise que dans son canapé, elle dont la base de réglages n'a pratiquement pas bougé depuis le Grand Prix de Catalogne. Il répète aussi à l'envi qu'il n'a plus rien à perdre, sa place dans les trois premiers du championnat, qui était son objectif en début d'année, étant assurée. Sans oublier qu'il a, semble-t-il, pris la mesure de son nouveau rôle, en étant prêt à faire des concessions sur la gagne afin de marquer de gros points quand la situation l'exige. Ce qu'il a montré en Thaïlande. « *J'étais conscient que, si je ne pouvais pas passer Binder pour la victoire, une deuxième place aurait été tout à fait convenable. Cela ne m'aurait posé aucun problème, surtout que Bagnaia était derrière moi* », assénait ainsi ➡

1 PECCO

Francesco Bagnaia est plus que jamais un homme du dimanche. Martin va devoir utiliser toute sa ruse pour le déloger de son piédestal. Ça promet !

2 VERT

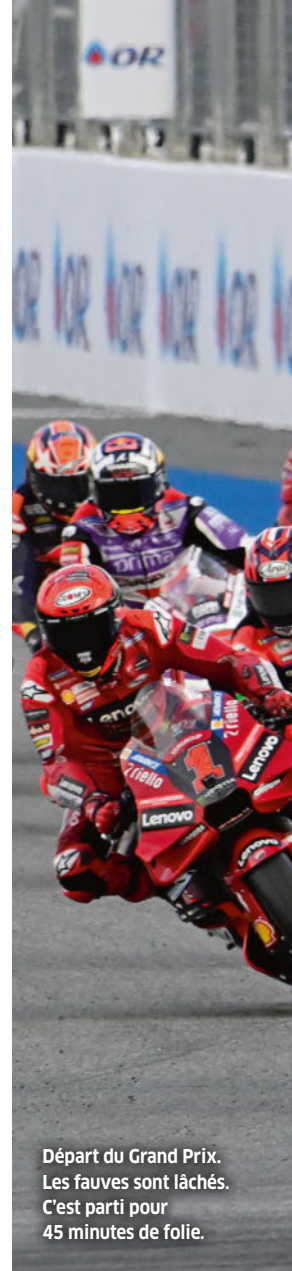
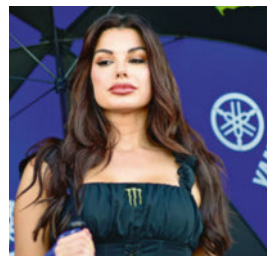
Brad Binder doit commencer à rager en voyant ces fiches bandes vertes autour des circuits. Comme à Assen, le Sud-Af' a dû rendre une position pour avoir laissé traîner une partie de sa roue sur cette portion. Résultat, une troisième place au lieu d'une deuxième. Groups !

3 BOSS

Quand Davide Tardozzi, le patron du team officiel Ducati, dit que le championnat se jouera lors du dernier GP à Valence, on l'écoute religieusement !

4 BEZZ

Avec 80 points de retard, l'affaire se complique pour Marco Bezzecchi...



Départ du Grand Prix. Les fauves sont lâchés. C'est parti pour 45 minutes de folie.





« **Cette victoire** est l'une des plus belles de ma carrière »

Jorge Martin, après une course épique à Buriram





Textos



Écart

La feuille de route de Yamaha continue de s'allonger pour la saison prochaine. Outre une puissance accrue, que réclame Fabio Quartararo depuis des semaines, le châssis serait aussi à revoir, selon le Tricolore, alors qu'il fut pourtant longtemps le point fort de la M1. « Avant, on avait une partie-cycle de dingue, où on pouvait faire ce qu'on voulait, explique le Niçois. Aujourd'hui, nous sommes lents mais la moto ne tourne plus également. » Vaste programme.

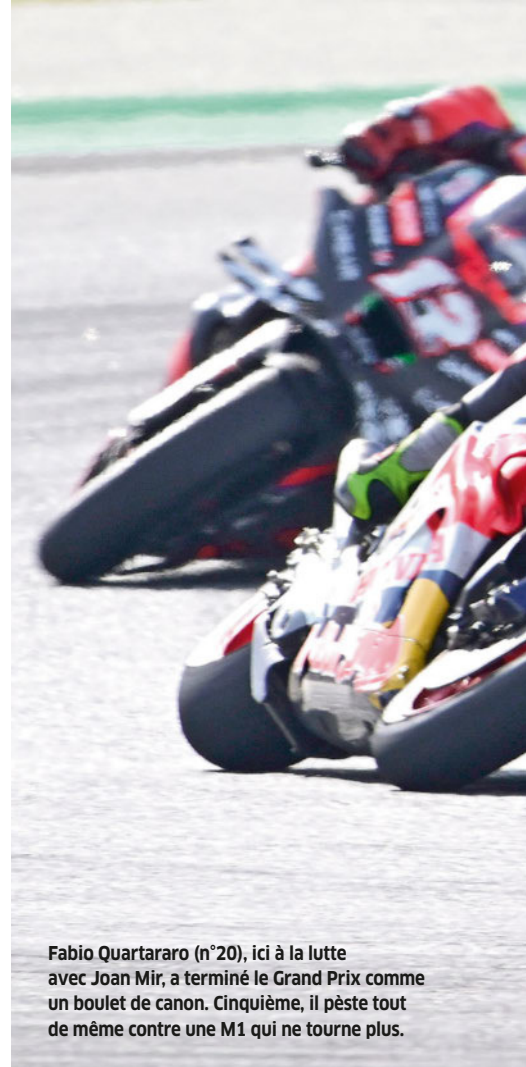
Mercato

Annoncé pendant un temps chez Honda, à la place de Marquez, Miguel Oliveira a décidé de couper court à toutes ces rumeurs en affirmant qu'aucun contact n'avait eu lieu entre lui et le premier constructeur mondial. « Il n'y a rien à dire sur ce sujet, a d'ailleurs confirmé Razlan Razali, son patron chez RNF. Tout est clair entre nous. » Circulez, il n'y a rien à voir.

Hélice

Même s'il est plutôt bien loti avec son Audi de fonction, Ducati faisant partie du groupe VAG, Francesco Bagnaia va pouvoir enrichir sa collection avec une autre allemande survitaminée : le SUV XM Red Label de BMW. Au programme, 738 ch, une vitesse de pointe de 280 km/h et un prix de 200 000 €. Un cadeau pour récompenser ses bonnes performances en qualification, où il ne peut déjà plus être rejoint alors qu'il reste trois GP.

le trublion espagnol, quelques minutes après avoir arraché sa visière de joie et ôté son casque. « Nous avons beaucoup parlé entre l'Australie et la Thaïlande, confirme Gino Borsoi, qui gère les intérêts de l'équipe Pramac sur la piste. Tout le monde s'accorde à dire que Jorge est le plus rapide en piste en ce moment, mais je pense que nous devons encore affiner notre stratégie de course. C'est ce que nous avons montré ici. Je pense que nous sommes sur la bonne voie. » En affirmant qu'il serait aussi plus conservateur dans ses choix, Martin donne en tout cas l'impression de hausser encore son niveau de pilotage. Suffisant pour damer le pion à Bagnaia ? Là est toute la question. Car le Turinois dispose lui aussi de solides arguments dans sa manche. S'il concède maintenant un petit déficit en vitesse pure face à son rival ces derniers temps, il compense par une intelligence de course à toute épreuve. Il faut le voir tisser sa toile, séance après séance, en construisant son Grand Prix pierre par pierre, pour comprendre qu'il ne lâchera rien. Une méthode de travail qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle d'un certain Valentino Rossi, qui était toujours capable de trouver un petit truc en plus pour faire la différence, alors qu'il était parfois en difficulté lors des essais. Par rapport à Martin, Bagnaia a aussi un petit peu plus d'expérience pour bien gérer ce genre de situation, dans le sens où, en étant champion du monde en titre, il connaît la marche à suivre pour arriver au bonheur. « Je me sens d'ailleurs plus fort que l'an dernier », avise-t-il. « Il fait un sacré boulot mais ➡



Fabio Quartararo (n°20), ici à la lutte avec Joan Mir, a terminé le Grand Prix comme un boulet de canon. Cinquième, il pète tout de même contre une M1 qui ne tourne plus.

« Bagnaia fait un sacré boulot mais cela ne suffit pas, malheureusement »

Davide Tardozzi est décidément inquiet, quand il voit Martin avancer comme un bulldozer.



French Corner Quartararo sauve encore les meubles, Zarco à la lutte

Un petit sourire s'est finalement esquissé sur son visage, remplaçant le masque de déception et de dépit qu'il affichait après la course sprint, où rien ne s'était encore passé comme prévu. Sixième puis finalement cinquième à l'arrivée du Grand Prix de Thaïlande, après la pénalité de trois secondes infligée à Aleix Espargaro pour une pression de pneus trop basse, Fabio Quartararo a encore une fois sauvé les meubles pour la firme aux trois diapasons, notamment grâce à sa science du pilotage, qui lui a permis de garder ses pneus en meilleur état que ses adversaires dans les derniers tours. Un bilan honorable quand on regarde la feuille des temps mais le Niçois ne saute pas au plafond pour autant, conscient qu'il faudra plus qu'un coup de baguette magique pour que sa M1 devienne la machine qu'il réclame depuis des mois. « On a quand même appris des choses, informe Fabio. Comme j'avais pu déjà l'apercevoir sur les dernières courses, la moto a vraiment du mal à tourner, surtout avec les pneus neufs. Je pense que la différence se fait en partie à ce moment-là par rapport

aux autres. » Un constat qu'il estime aussi transposable aux séances de qualification, où il fait remarquer que les autres machines bénéficient de plus de grip. « Nous, on doit faire glisser la moto pour la faire tourner, confie le champion du monde 2021. C'est pour ça qu'on est parfois à une seconde du meilleur tour en course. » En plus d'accuser un déficit moteur qui, comme il le répète depuis plusieurs semaines, l'empêche de se créer des opportunités de dépassement quand il se retrouve dans le sillage des Ducati et autres Aprilia à l'image des derniers kilomètres du GP d'Indonésie, il y a quelques semaines, où il était sans solution pour trouver l'ouverture derrière Viñales et Bagnaia. Johann Zarco pointe pour sa part un petit peu plus loin au classement, à la dixième place. Une semaine après sa sensationnelle victoire à Phillip Island, l'Avignonnais n'a pas réussi à trouver les solutions pour s'extirper du paquet. Un problème qui a commencé dès la qualification, où il n'a pas pu faire mieux que onzième. « Et avec mon style, ça ne m'aide pas pour vite

doubler, explique Johann. Je suis déçu d'avoir ces soucis, qui sont toujours les mêmes, et sur lesquels je bloque. Autrement, j'avais un beau rythme de course. » Revanche en Malaisie, à Sepang, dans un petit moins de deux semaines.





3

2

4

1 CARTE

Dans son duel face à Martin, Bagnaia peut compter sur une carte maîtresse : Cristian Gabbarini, son chef-mécanicien. L'italien a notamment longtemps murmuré à l'oreille de Casey Stoner.

2 PERDU

En queue de peloton, Enea Bastianini est méconnaissable. Perdu avec les réglages de sa machine, blessé lors des premiers Grands Prix, l'italien vit une saison cauchemardesque.

3 DOULEUR

S'il a encore dû lutter avec une clavicule douloureuse, Luca Marini a tout de même réussi à se distinguer en Thaïlande. En première ligne après les qualifications, il est monté sur le podium du sprint. Solide.

4 AÏE

Alex Marquez a mis la cabane sur le chien à Buriram. Seul pilote à être parti avec un pneu médium à l'arrière, le Catalan est tombé dès les premiers kilomètres. « On méritait mieux », se lamentait-il.



Textos



Ère

C'est un nouveau chapitre de l'histoire du sport moto qui s'est ouvert à plusieurs milliers de kilomètres de la Thaïlande, avec la présentation, à Jerez, de la toute première édition d'un championnat du monde pour les femmes, qui se déroulera en lever de rideau de plusieurs manches de Superbike l'an prochain. « C'est une bonne nouvelle car cela va permettre de récompenser la femme la plus rapide du monde saison après saison », apprécie Béatriz Neila, qui a remporté le championnat d'Europe femmes cette année. La moto sera une Yamaha R7.



DORIVA

Salaire

Combien va gagner Marc Marquez la saison prochaine ? C'est la question qui taraude une bonne partie du paddock après que Ducati a annoncé, par la voix de Paolo Ciabatti, que le Catalan roulerait quasi "gratuitement" chez Gresini. Une allégation réfutée par Marquez en arrivant en Thaïlande. Selon les quelques indiscretions que MJ a réussi à glaner, Marquez devrait toucher des revenus de la part de Gresini mais aussi certaines primes, en cas de victoire par exemple. Sans oublier ses sponsors personnels.

Appui

Enfer pour les freins, Buriram est en revanche un paradis pour l'aéro. La raison ? La nature de son tracé. « C'est un circuit stop and go. Il faut donc une grande stabilité sur les freins mais aussi limiter les wheelies sur les accélérations. L'aéro joue donc à plein », explique un ingénieur à MJ. Résultat, chaque constructeur, hormis Yamaha, arborait des ailerons proéminents, Ducati rajoutant même des ailettes de chaque côté de sa fourche, afin d'avoir encore plus d'appui.



cela ne suffit pas, malheureusement, peste pourtant Tarozzi. Il faut qu'on reste concentré sur notre tâche. Je pense que cette année, le titre va se jouer sur l'attitude et l'intelligence de course, plus que sur la pointe de vitesse. » « Pour moi, Bagnaia et Martin sont désormais à égalité, pointe un fin limier du paddock. Bien malin celui qui peut dire avec certitude qui sera champion. »

Guerre ouverte

Tout est donc encore possible et il faudra calculer chaque prise de risque et chaque dépassement, sous peine de voir une partie de ses espoirs s'envoler. C'est aussi dans ces moments qu'on voit l'importance des courses sprint, avec ces points qu'on aurait pu penser minimes en début de saison mais qui vont faire une différence, à la fin. Martin n'a-t-il pas gagné déjà sept courses courtes cette saison, ce qui a participé à réduire une partie de son retard, en plus de coller un peu plus de pression sur le champion en titre ? Cette saison va se jouer sur des brouilles. Et il faudra avoir les nerfs solides, alors qu'une cascade de petits tracas attend les deux hommes dans les prochaines semaines. Le prochain Grand Prix, en Malaisie, est par exemple historiquement sujet à quelques grands chamboulements avec la pluie. Alors que la menace de sanction pour pression des pneus non-conforme grandit également, à l'image de la pénalité de 3 secondes infligée à Aleix ➡



1 FUTUR

Neuvième en Thaïlande, Fabio Di Giannantonio a surtout à fait un grand pas pour son futur, qui devrait s'écrire chez Honda-Repsol. « Quelque chose de beau arrive », a-t-il teasé !

2 CHAUD

Pénalisé pour une pression trop basse de son pneu, Aleix Espargaro s'est aussi énervé contre la chaleur que dégage sa machine. « J'ai cru que j'allais mourir », a carrément asséné le pilote Aprilia.

3 STOPPIE

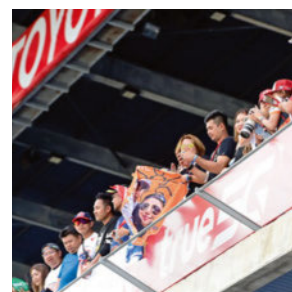
Qui va pouvoir arrêter Jorge Martin ? C'est la question que tout le monde se pose en cette fin de saison.

4 TRANSPARENT

Nouveau Grand Prix difficile pour Jack Miller, avec aucun point à la clé. L' Australien est sans doute la plus grande déception de la saison.



Essai de départ un peu chevaleresque pour Marc Marquez. Reste que, avec sa Honda qui n'avance plus très droit, le génie espagnol a encore fait des miracles, avec notamment une 4^e place lors du sprint.





print.

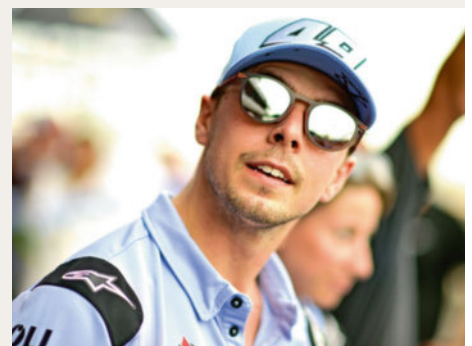


Homme du moment Di Giannantonio, la progression par le temps

Il a eu beau signer une pole position dans des conditions particulières au Mugello l'an dernier, Fabio Di Giannantonio ne faisait pas vraiment parler de lui depuis ses débuts en MotoGP, à tel point qu'un retour en Moto2 ou un passage en Mondial Superbike était même à l'ordre du jour il y a seulement quelques semaines. Une situation qui, avec le recul, fait sourire le Romain aujourd'hui. En deux Grands Prix, le grand brun au regard ténébreux a réussi à inverser la tendance et à montrer son potentiel. Quatrième en Indonésie, il s'est offert son premier podium en Australie en terminant troisième grâce à un dernier tour rondement mené. Une revanche ? Pas vraiment. Plutôt le sentiment du devoir accompli et qu'il faut laisser du temps au temps, surtout, sans juger à l'emporte-pièce. « C'est vrai que ça pouvait être bizarre de voir que j'avais un peu de mal alors que tous les autres pilotes Ducati performaient autour de moi, reconnaît-il. Mais j'avais juste besoin de comprendre comment tout cela marchait, afin de me créer ma propre expérience. Nous ne sommes pas tous des surhommes et cela fait partie de la course de tomber, d'être en difficulté, de s'améliorer et de récolter de bons résultats ensuite. Il ne faut pas l'oublier. Je viens de Rome et je le sais mieux que personne. Ma ville ne s'est pas faite en un jour... » Dans sa progression, outre sa connaissance accrue de la catégorie reine, Di Giannantonio a aussi pu compter sur l'apport de son chef-mécanicien, Frankie Carchedi. Homme de

confiance de Joan Mir chez Suzuki, avec qui il a d'ailleurs gagné le titre de champion du monde il y a trois ans, le Britannique a ce côté humain et analytique qui permet de mettre son pilote en confiance, presque sans pression, en plus de lui donner toutes les clés pour progresser. Même Bagnaia, champion du monde en titre et à la lutte pour une deuxième couronne cette année, n'a pas cassé la baraque tout de suite, lui qui a dû attendre plus de deux ans pour gagner son premier Grand Prix en MotoGP, alors qu'il avait dominé de la tête et des épaules en Moto2, ce qui n'a jamais été le cas de Di Giannantonio. « Je me souviens encore de mes débuts. C'était dur, explique le Turinois. J'avais cassé un moteur, je m'étais aussi blessé au tibia en République tchèque... Il faut savoir se montrer patient et ne jamais rien lâcher. » Di Giannantonio l'a fait et cela pourrait lui permettre de prolonger l'aventure en catégorie reine la saison prochaine, alors que Marc Marquez prendra sa place chez Gresini. Où ça ? Chez Honda Repsol, justement, où il figure parmi les favoris pour prendre la relève de l'ogre espagnol. Un choix qui ne serait pas inintéressant pour le premier constructeur mondial. Le Romain est en effet un homme plutôt à l'aise dans les relations publiques, pas du genre à critiquer la moto. Il est jeune, aussi, ce qui permettrait de construire quelque chose avec lui sur plusieurs années, en même temps que de retaper la RCV, et il a montré qu'il avait les arguments et les épaules pour tenir le choc dans les

moments difficiles et briller quand il en a l'occasion. Un profil qui colle donc parfaitement avec l'entreprise de reconquête dans laquelle Honda s'apprête à s'engager... À moins qu'un autre client, peut-être plus expérimenté, ne fasse son apparition d'ici-là. Aux Japonais de choisir.



Après avoir signé son premier podium en MotoGP en Australie, Fabio Di Giannantonio pourrait rejoindre la structure la plus prestigieuse de la grille : Honda-Repso. Un défi énorme et intéressant pour le Romain, quand on connaît la situation du premier constructeur mondial.



Espargaro à Buriram. Si Bagnaia est pour l'instant plutôt tranquille de ce point de vue-là, ce n'est pas le cas de Martin, qui a reçu un avertissement en Thaïlande et qui est donc sous le joug d'une sanction en cas de nouvelle infraction. « Ça peut vraiment basculer d'un côté comme de l'autre, me confie par téléphone un ingénieur des petites catégories. Ils sont tous les deux à la limite et le moindre détail va compter, c'est certain. » Surtout que Ducati, où Marco Bezzecchi est aussi encore mathématiquement en lice, même s'il compte près de 80 points de retard, n'a en aucun cas prévu d'interférer dans cette lutte aussi belle qu'indécise. La télé-métrie va par exemple rester ouverte et elle sera toujours présente sur les serveurs des deux protagonistes, qui pourront ainsi continuer à s'épier et à s'étalonner. « C'est normal, nous voulons donner les mêmes outils à chaque pilote. Nous ne changerons pas d'attitude à ce sujet », confirme Tardozi. Même si Bagnaia est un pilote d'usine. Un point qui est d'ailleurs le sujet d'une petite guéguerre psychologique entre les partisans de l'un et de l'autre, certains estimant que l'Italien a peut-être plus de pression sur les épaules que Martin car il évolue dans l'équipe officielle. « Pour moi, c'est le cas, il est sans doute plus libre, réagit Tardozi. Il a moins de pression en évoluant dans une équipe satellite, du moins sur le papier. Mais je pense qu'il ne pense pas comme ça et qu'il n'a envie que d'une seule chose : gagner. Et puis, il a un contrat en direct avec Ducati, lui aussi... » Que ce soit sur la piste ou dans la coulisse, la bataille ne fait que commencer. Et on s'en lèche déjà les babines ! ▲

Prochain Grand Prix en Malaisie (Sepang) le 12 novembre



« J'avais un beau rythme de course mais j'ai payé ma onzième place en qualification. » Johann Zarco, onzième et déçu de son Grand Prix, une semaine après sa première victoire en MotoGP.

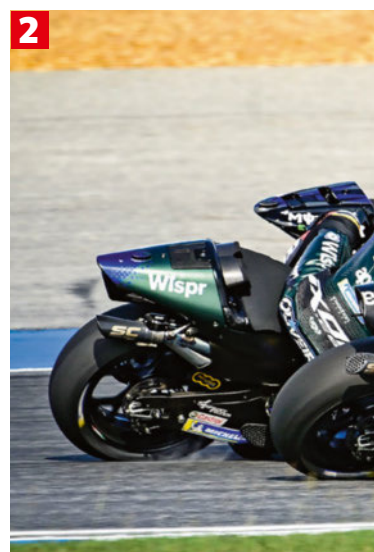
Inconstance Le loup rôde toujours chez Aprilia

Il retourne le problème dans tous les sens mais rien n'y fait. Aleix Espargaro n'y comprend rien ou pas grand-chose, quand il regarde sa moto depuis son siège, situé au fond du garage. Capable du meilleur comme du pire, son Aprilia le laisse sans voix. Intouchable dans certaines occasions, comme à Barcelone, où elle avait réalisé un retentissant doublé, la RS-GP se montre retorse dans d'autres, peinant à intégrer ne serait-ce qu'une place parmi le top-10. Une inconstance chronique qui commence à sérieusement agacer le Catalan. « On ne sait pas, se lamente-t-il. Même les ingénieurs ont du mal à comprendre ce qui se passe. Nous n'arrivons tout simplement pas à être rapide sur tous les circuits. » En Catalogne, début septembre, Paolo Bonora, l'une des principales têtes pensantes du projet de Noale



Un week-end avec, un week-end sans. L'Aprilia continue de tourner en bourrique ses ingénieurs et ses pilotes.

en GP, confiait pourtant à MJ que les problèmes du début de saison étaient derrière et que la RS-GP avait toutes les chances de se montrer à son avantage sur les derniers mois de l'année. Force est de constater qu'ils en sont encore loin. « Nous avons simplement besoin de temps, objecte Maverick Viñales. Il faut qu'on travaille et qu'on accumule les données. Il ne faut pas oublier que nous avons parcouru beaucoup de chemin ces deux dernières saisons. Nous allons continuer à baisser la tête et bosser. C'est la seule voie à suivre. » Le fait d'avoir deux machines supplémentaires chez RNF, même si ce sont des modèles de 2022, est une aide évidente et il faudra l'utiliser à bon escient au moment de développer la prochaine machine. En attendant, les montagnes russes sont encore à l'ordre du jour, avec la frustration et l'incompréhension qui vont avec, comme ce fut le cas à Buriram. Alors qu'ils s'attendaient à souffrir, Espargaro et Viñales se sont finalement retrouvés aux commandes d'une moto qui leur donnaient satisfaction dès les premiers essais, à l'image de la cinquième place d'Espargaro lors du sprint. « Mais nous ne savons pas vraiment pourquoi, tempère Aleix. Contrairement à l'an dernier, on a réussi à utiliser toute notre puissance, avec aussi plus de frein moteur, ce qui veut dire que nous avons plus d'adhérence mécanique. C'est vraiment étonnant. » Viñales pointait pour sa part une plus grande facilité à prendre ses trajectoires, avec plus de vitesse de passage en courbe, retrouvant même les sensations exquises qu'il avait éprouvées à Barcelone. Des modifications ont aussi été apportées sur la selle, plus reculée, dans le but de mettre plus de poids sur l'arrière de la machine, prémices de la prochaine mouture de la RS-GP, qui sera essayée au surlendemain du dernier Grand Prix, à Valence. Où tout le monde espère ne pas retrouver le loup qui empêche la RS-GP de tourner rond partout. Vite, du balai !





1 JOJO

Il reste encore trois Grands Prix à disputer avec la Ducati pour Johann, avant de prendre la direction d'un des plus grands défis de sa carrière : redresser Honda, le premier constructeur mondial.

2 SHOW !

C'était chaud au départ de la course sprint entre Maverick Viñales, Franco Morbidelli et Miguel Oliveira, pris en sandwich entre l'Espagnol et l'Italien. Même pas de place pour glisser une feuille de papier entre eux. Serré !

3 TRICOLEURE

Directement qualifié en Q2, Augusto Fernandez n'a pas réussi à confirmer par la suite, avec une chute en sprint et une erreur en début de GP. Bilan guère meilleur pour Pol Espargaro, dernier du Grand Prix. Rude week-end pour Tech3.

4 BOF !

Nouvelle course compliquée pour Miguel Oliveira. Déçu, le Portugais est rentré dare-dare à son domicile pour assister à la naissance imminente de son second enfant.



Textos



Galère

Rien ne va plus pour Enea Bastianini. Percuté par Luca Marini dès le premier sprint de la saison au Portugal, l'Italien, qu'on annonçait comme le principal rival de son coéquipier Bagnaia pour le titre, n'est que l'ombre de lui-même depuis, à tel point que plus grand monde ne parle de lui. « On essaye plein de choses mais je n'y arrive pas. La situation est critique », s'inquiète-t-il.

Freinage

Où la Desmosedici fait-elle la différence par rapport aux autres machines ? « C'est difficile à dire, répond Marco Bezzechi. Au niveau du moteur, nous n'avons plus vraiment l'avantage, surtout quand on voit la vitesse de pointe de la KTM. Mais là où on peut vraiment pousser les limites, c'est sur les freins. Elle est tellement stable. » En plus de convenir à tous les styles de pilotage. Cette Desmo est en train de devenir l'une des motos les plus abouties de l'histoire des Grands Prix.

Conscient

Si l'avenir peut toujours réserver une bonne surprise, Pol Espargaro préfère se préparer à disputer ses derniers Grands Prix en tant que pilote à temps complet, lui qui reviendra tout de même au coup par coup la saison prochaine, grâce à des piges. Évincé du programme GasGas au profit de Pedro Acosta, le Catalan avait pourtant dans l'idée de revenir sur la grille à l'horizon 2025. « Mais je préfère ne pas y penser pour le moment, sous peine d'être déçu », explique Pol, conscient que la tâche s'annonce ardue.

Switch

Si la pluie, et surtout le vent, ont bouleversé le programme du Grand Prix d'Australie, avec la tenue du GP le samedi au lieu du dimanche, à la place du sprint, qui n'aura d'ailleurs jamais lieu, cela a aussi changé les habitudes des pilotes. « C'était quelque chose à ne surtout pas négliger, explique Bagnaia. Car il a fallu faire un reset mental. La stratégie est en effet totalement différente. En sprint, tu dois foncer. Alors qu'il faut penser à plein de choses lors d'un Grand Prix, comme l'usure des pneus. »



Chantra prend rendez-vous avec l'avenir

S'il n'a pas réussi à s'imposer comme il l'avait fait au Japon, Somkiat Chantra a tout de même réussi à faire lever les foules en terminant troisième de son Grand Prix national à Buriram, en Moto2. Avec dans l'idée de revenir dans une tout autre posture la saison prochaine...

Par Valentin Roussel, photos Gold and Goose

l'année dernière, Somkiat Chantra avait quitté Buriram les larmes aux yeux et le cuir plein de boue, après être parti à la faute sur une piste qui avait pris des allures de patinoire, quand le déluge avait décidé de s'abattre. Une désillusion terrible, alors qu'il avait signé la pole la veille. Mais douze mois plus tard, le Thaï était sans doute l'un des hommes les plus heureux de la planète, avec sa casquette jaune à l'envers et ses dents bien en évidence, à tel point qu'on ne voyait que lui sur le podium. S'il a réussi à terminer troisième sur ses terres, Chantra avait pourtant la boule au ventre avant de prendre le départ du Grand Prix, par peur de décevoir un public qu'il savait acquis à sa cause. « C'est vrai que j'avais la pression, confirme-t-il. Et il a fallu que je me calme sur la grille de départ pour ne pas craquer. J'ai profité du tour de formation pour me reprendre et respirer afin d'avoir les idées claires, ce qui a plutôt bien fonctionné. » Et même s'il a dû se résoudre à lâcher l'affaire par rapport au rythme



Premier pilote thaï à terminer sur le podium de son Grand Prix national, Somkiat Chantra a aussi eu le droit à une livrée spéciale sur sa Kalex du team Idemitsu. Nous, on adore. Et vous ?

Solide deuxième, Pedro Acosta est sur la voie royale pour obtenir le titre Moto2.

supersonique de Fermin Aldeguer, qui finira par gagner le GP, et de Pedro Acosta, qui devrait ceindre la couronne lors de la prochaine manche à Sepang, l'essentiel était ailleurs pour Chantra, qui a pu communier comme il se doit avec les siens à l'arrivée de la course. Même Hiroshi Aoyama, son manager, d'un naturel plutôt discret et réservé, n'a pu s'empêcher de le prendre dans ses bras pour le féliciter. « Ce qui me rend heureux, ce sont surtout ses chronos. On peut voir qu'il a perdu du temps en début de course mais, ensuite, il roulait pratiquement à la même allure que les deux pilotes de devant, ce qui n'est surtout pas à négliger, confie-t-il. Il a fait un super boulot et c'est surtout prometteur pour l'avenir. Nous voulons continuer à grandir. »

Progression constante

Une tâche à laquelle Chantra s'astreint avec application depuis des mois. Vainqueur de son premier Grand Prix la saison dernière, au terme d'une course rondement menée à Mandalika, le Thaï a en effet coché pas mal de cases sur la feuille de route tracée par Aoyama. S'il avait tendance à alterner le bon et le moins bon l'an dernier, il se montre par exemple beaucoup plus régulier cette année. Les podiums sont certes un peu moins nombreux mais les arrivées dans les points sont en augmentation, lui qui a déjà marqué plus de points qu'en 2022 alors qu'il





Deuxième victoire en Grand Prix pour Aldeguer (n°54), au terme d'une course rondement menée.

La guigne pour Jake Dixon. Déjà à terre en Australie, le Britannique s'est encore retrouvé à plat ventre à Buriram, heureusement sans trop de gravité.



« Nous voulons... »



montrer qu'il est capable de se battre pour le titre. Un vaste programme. « Je pense qu'il en a les capacités, confie à MJ un ingénieur d'une équipe concurrente. Je trouve qu'il a la bonne approche. Sous ses airs de gentil garçon et même de petit clown, car il aime bien faire rigoler la galerie, c'est un grand professionnel. Il sait exactement ce qu'il doit faire. On voit d'ailleurs que sa progression est constante. Il prend les étapes les unes derrière les autres et je trouve qu'il commence à être un candidat de plus en plus sérieux. Ce n'est quand même pas donné à tout le monde de faire vingt tours dans les trois mêmes dixièmes. Sa victoire au Japon, il y a quelques semaines, est très parlante de ce point de vue-là. Il a réussi à se mettre tout de suite dans le rythme et à l'imprimer jusqu'à dégoûter ses adversaires. Personnellement, cela ne me surprendrait pas s'il joue le titre l'an prochain. » Il sera alors dans sa sixième année en catégorie intermédiaire. L'occasion de montrer tout ce qu'il a appris jusqu'à présent. Alors que le poste de Takaaki Nakagami chez Honda-Idemitsu en MotoGP, que son coéquipier Ai Ogura a un temps convoité, sera bien à prendre, un jour ou l'autre... ▲

Même s'il a retrouvé des couleurs en gagnant le GP d'Australie et en terminant 4^e en Thaïlande, le titre semble hors de portée pour Tony Arbolino.

reste encore trois courses à disputer. Un passage obligatoire pour continuer à progresser et surtout pour préparer la saison prochaine, qui va sans doute être l'une des plus importantes de sa carrière. Avec le départ de Ai Ogura chez les Espagnols de MT, Chantra va en effet devoir assumer ses responsabilités comme chef de file de son équipe et en devant



« Nous voulons continuer à grandir. »
Hiroshi Aoyama, patron de Chantra, qui attend 2024 avec impatience.



Alonso avance à la vitesse de l'éclair

Vainqueur de son quatrième Grand Prix de la saison à Buriram, David Alonso est revenu à seulement 15 points de Jaume Masia en tête du championnat. À seulement 17 ans, le Colombien, couvé par Aspar depuis ses plus jeunes années, réalise une première année de GP fracassante. Un nouveau phénomène ?

Quand il enlève son casque, David Alonso ressemble à un lycéen qui vient d'avoir une bonne note à son dernier contrôle de maths. Il faut dire qu'à seulement 17 ans, le Colombien enchaîne tellement les performances de choix que sa petite bouille est devenue une habituée des caméras, qui ne cessent de scruter celui qu'on présente déjà comme un nouveau phénomène.

Débutant de l'année

Sa victoire à Buriram, où il s'est encore une fois montré le plus adroit et intelligent dans les derniers kilomètres, lui a d'ailleurs ouvert des portes qu'il ne pensait sans doute même pas atteignables, alors qu'il ne dispute que sa première saison de GP cette année. Avec son quatrième succès, il est plus que jamais à la lutte pour le titre, surtout que Ayumu Sasaki a dû



Quatre victoires, six podiums, débutant de l'année : David Alonso réalise une première saison fracassante !

Jaume Masia mène le championnat avant les trois derniers Grands Prix.



Premier podium en Grand Prix pour Taiyo Furusato (72). Le Nippon monte en puissance depuis plusieurs courses. Bientôt un ippon sur ses adversaires ?



Jaume Masia mène le championnat

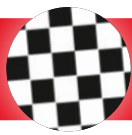
« **Nous allons simplement voir ce qu'il se passe lors des prochaines courses.** »

David Alonso, en bataille pour le titre et serein



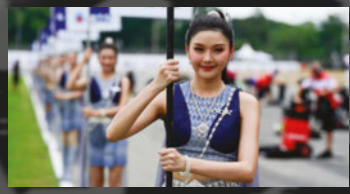
Passé proche en Inde, Collin Veijer est monté sur son premier podium à Buriram.

abandonner sur chute. Pas de quoi le faire frémir pour autant. S'exprimant dans un anglais déjà impeccable ou presque, le même, couvé depuis ses plus jeunes années par Aspar, garde la tête froide. « *Nous allons simplement voir ce qu'il se passe lors des prochaines courses*, dit-il. *De mon côté, je vais continuer à travailler comme je le fais et à attaquer pour faire de mon mieux.* » Dans son clan, on préfère également prendre les courses les unes après les autres, sans trop se poser de questions pour savoir ce qu'il est réellement possible de faire au niveau du championnat, se cantonnant pour le moment à la satisfaction d'avoir remporté le titre de meilleur débutant de l'année, ce qui peut être considéré comme une première étape, déjà. Vainqueur de quatre victoires depuis le début de la saison et auteur de six podiums, Alonso est dans les traces de Pedro Acosta, qui avait remporté le titre en Moto3 il y a deux ans. Indication certaine du potentiel du gamin... ▲



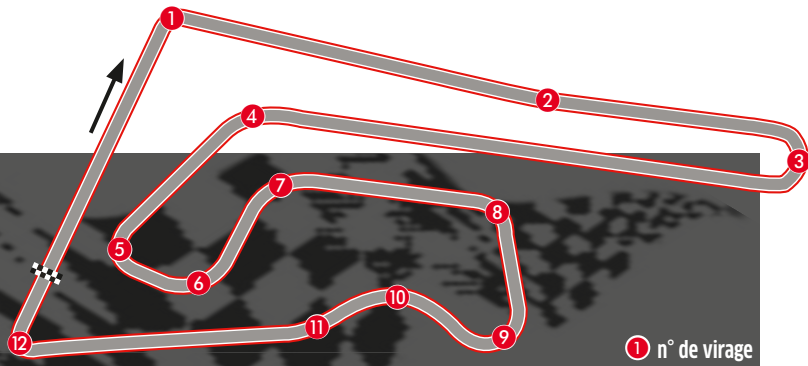
MOTOGP

GRAND PRIX DE THAÏLANDE



Circuit de Buriram

Longueur de la piste : 4 554 m
 Nombre de virages : 12
 (7 à droite, 5 à gauche)
 Longueur de la ligne droite : 1000 m



RÉSULTATS DES COURSES MOTO2 ET MOTO3

Moto2

POLE POSITION

F. Aldeguer (E, Boscoscuro)
1'35"371

VITESSE MAXI

I. Guevara (E, Kalex)
283,4 km/h

MEILLEUR TOUR EN COURSE

F. Aldeguer (E, Boscoscuro)
1'35"778 (tour 2)

ANCIEN RECORD DU TOUR

L. Marini (2019) :
1'36"097

- F. Aldeguer (E, Boscoscuro), les 22 tours en 35'20"880 (170 km/h)
- P. Acosta (E, Kalex)..... +3.481
- S. Chantra (Tha, Kalex) +9.794
- T. Arbolino (I, Kalex)..... +12.923
- A. Ogura (J, Kalex)..... +14.451
- M. Ramirez (E, Kalex)..... +14.816
- A. Arenas (E, Kalex)..... +15.030
- A. Lopez (E, Boscoscuro)..... +18.360
- I. Guevara (E, Kalex)..... +19.798
- M. Gonzalez (E, Kalex)..... +20.564
- A. Canet (E, Kalex)..... +20.962
- D. Foggia (I, Kalex)..... +24.198
- J. Alcoba (E, Kalex)..... +25.593
- S. Lowes (GB, Kalex)..... +26.526
- D. Binder (Afs, Kalex)..... +33.565

Abandons : Surra (I, Forward), Hada (J, Kalex), Roberts (USA, Kalex), Dixon (GB, Kalex), Vietti (I, Kalex), Garcia (E, Kalex), Vd Goorbergh (PB, Kalex).

	Portugal	Amérique Argentine	Espagne	France	Allemagne Italie	KAZAKHSTAN Pays-Bas	Grande-Bretagne	Autriche	Catologne	Saint-Martin	Inde	Japon	Australie	Thaïlande	Malaisie	Qatar	Valence	Total
1. P. Acosta (E, Kalex)	25	4	25	20	-	25	25	16	16	20	10	25	25	16	25	3,5	20	300,5
2. T. Arbolino (I, Kalex)	16	25	20	13	25	20	20	9	6	10	0	13	20	5	10	12,5	13	237,5
3. J. Dixon (GB, Kalex)	10	16	-	10	11	16	16	25	-	13	25	4	-	13	13	-	-	172
4. A. Canet (E, Kalex)	20	13	8	11	-	13	-	11	20	-	20	-	-	8	20	10	5	159
5. S. Chantra (Tha, Kalex)	7	8	5	9	10	7	13	-	7	11	2	10	-	25	9	4,5	16	143,5
6. F. Aldeguer (E, Boscoscuro)	3	1	10	6	8	-	8	13	25	7	3	-	4	0	16	8	25	127
7. A. Lopez (E, Boscoscuro)	-	20	9	16	16	10	11	10	-	0	8	16	0	3	0	-	8	122,5
8. M. Gonzalez (E, Kalex)	11	5	6	4	-	8	10	8	11	-	11	9	11	10	11	1,5	6	108
9. F. Salac (CZE, Kalex)	13	9	11	7	20	9	3	-	3	9	-	7	6	11	-	-	0	106,5
10. A. Ogura (J, Kalex)	-	-	1	-	7	1	2	20	8	16	9	11	0	20	0	0,5	11	106
11. C. Vietti (I, Kalex)	5	3	7	-	13	11	6	6	4	25	6	20	-	-	-	-	-	84
12. S. Garcia (E, Kalex)	1	11	-	5	6	6	5	3	-	8	13	5	13	-	8	-	-	82
13. S. Lowes (GB, Kalex)	9	6	3	25	1	-	9	5	9	-	7	-	0	-	6	-	2	72,5
14. J. Roberts (USA, Kalex)	2	2	0	2	4	4	-	0	13	-	5	8	16	4	7	5,5	-	72
15. A. Arenas (E, Kalex)	8	7	4	8	-	0	7	7	2	-	16	-	2	0	1	1	9	72

Moto3

POLE POSITION

D. Öncü (Tur, KTM)
1'42"061

VITESSE MAXI

R. Rossi (I, Honda)
237,3 km/h

MEILLEUR TOUR EN COURSE

D. Öncü (Tur, KTM)
1'42"346 (tour 10)

ANCIEN RECORD DU TOUR

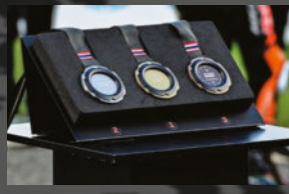
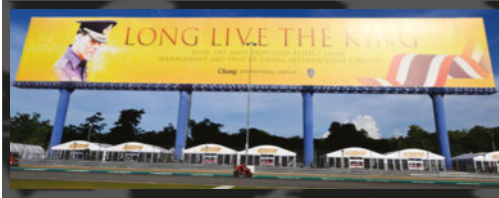
J. Masia (2022) :
1'42"530

- D. Alonso (Col, GasGas), les 19 tours en 32'45"307 (158,4 km/h)
- T. Furuusato (J, Honda)..... +0.266
- C. Veijer (PB, Husqvarna)..... +0.359
- J. Masia (E, Honda)..... +0.382
- D. Öncü (Tur, KTM)..... +0.557
- D. Holgado (E, KTM)..... +1.133
- M. Bertelle (I, Honda)..... +1.288
- R. Rossi (I, Honda)..... +1.307
- R. Yamanaka (J, GasGas)..... +1.413
- K. Toba (J, Honda)..... +1.445
- I. Ortola (E, KTM)..... +1.468
- J. Kelso (Aus, CFMoto)..... +2.337
- D. Moreira (Bré, KTM)..... +2.409
- X. Artigas (E, CFMoto)..... +6.497
- A. Fernandez (E, Honda)..... +6.663

Abandons : Sasaki (J, Husqvarna), Munoz (E, KTM).

	Portugal	Amérique Argentine	Espagne	France	Allemagne Italie	KAZAKHSTAN Pays-Bas	Grande-Bretagne	Autriche	Catologne	Saint-Martin	Inde	Japon	Australie	Thaïlande	Malaisie	Qatar	Valence	Total
1. J. Masia (E, KTM)	11	-	20	16	16	11	10	25	0	-	20	20	25	10	8	13	-	209
2. A. Sasaki (J, Husqvarna)	10	-	-	13	20	16	20	20	20	16	13	9	16	20	0	20	-	193
3. D. Alonso (Col, GasGas)	-	2	8	20	8	13	11	3	25	0	25	25	11	9	20	-	25	192
4. D. Holgado (E, KTM)	25	13	11	10	25	25	16	0	16	20	0	0	13	20	2	3	10	180
5. D. Öncü (TUR, KTM)	6	0	10	7	10	20	25	16	5	25	5	16	2	-	8	25	11	155
6. I. Ortola (E, KTM)	-	0	25	25	13	5	13	13	13	11	6	8	8	11	7	-	5	152
7. D. Moreira (BRA, KTM)	16	20	13	6	-	9	9	4	9	8	0	4	3	2	25	-	3	128
8. J-A. Rueda (E, KTM)	13	0	6	11	7	2	3	10	8	5	16	7	6	6	11	0	0	111
9. C. Veijer (PB, Husqvarna)	4	0	3	0	1	10	-	9	7	13	-	11	-	5	13	13	16	102
10. D. Munoz (E, KTM)	20	0	-	-	-	4	11	-	11	7	-	13	10	10	16	-	-	96
11. S. Nepa (I, KTM)	9	10	-	1	6	7	7	6	4	6	11	3	7	13	6	4	0	91
12. K. Toba (J, Honda)	5	9	5	-	4	6	2	5	2	2	9	10	20	8	4	0	6	76
13. R. Yamanaka (J, GasGas)	0	7	7	0	11	1	8	1	1	9	7	2	1	7	1	1	7	65
14. X. Artigas (E, CFMoto)	8	8	16	9	9	-	5	2	0	0	4	0	1	-	0	0	2	63
15. R. Rossi (I, Honda)	1	-	1	-	0	8	0	0	3	10	10	0	9	3	3	10	8	50





RÉSULTATS DES COURSES MOTOGP

POLE POSITION

J. Martin (E, Ducati) : **1'29"287**

VITESSE MAXI

F. Bagnaia (I, Ducati) : **336,4 km/h**

MEILLEUR TOUR EN COURSE

M. Bezzecchi (I, Ducati) : **1'30"896** (tour 9)

ANCIEN RECORD DU TOUR

M. Marquez (2019) : **1'30"904**

RAPPEL Points course sprint

1 ^{er}	12	6 ^e	4
2 ^e	9	7 ^e	3
3 ^e	7	8 ^e	2
4 ^e	6	9 ^e	1
5 ^e	5		

COURSE SPRINT

1. J. Martin (E, Ducati), les 13 tours en 19'41"593 (180,3 km/h de moyenne)

2. B. Binder (Afs, KTM)	+0.933
3. L. Marini (I, Ducati)	+1.841
4. M. Marquez (E, Honda)	+3.503
5. A. Espargaro (E, Aprilia)	+3.581
6. M. Bezzecchi (I, Ducati)	+4.029
7. F. Bagnaia (I, Ducati)	+4.121
8. A. Marquez (E, Ducati)	+6.727
9. J. Zarco (F, Ducati)	+7.323
10. J. Miller (Aus, KTM)	+9.240
11. F. Quartararo (F, Yamaha)	+9.339
12. J. Mir (E, Honda)	+10.356
13. E. Bastianini (I, Ducati)	+12.312
14. R. Fernandez (E, Aprilia)	+15.390
15. F. Morbidelli (I, Yamaha)	+15.535
16. P. Espargaro (E, KTM)	+15.644
17. M. Oliveira (P, Aprilia)	+17.753

Abandon : Di Giannantonio (I, Ducati), A. Fernandez (E, KTM).

COURSE GP

1. J. Martin (E, Ducati), les 26 tours en 39'40"045 (179 km/h de moyenne)

2. F. Bagnaia (I, Ducati)	+0.253
3. B. Binder (Afs, KTM)	+0.114
4. M. Bezzecchi (I, Ducati)	+2.005
5. F. Quartararo (F, Yamaha)	+4.550
6. M. Marquez (E, Honda)	+5.362
7. L. Marini (I, Ducati)	+6.778
8. A. Espargaro (E, Aprilia)	+7.303
9. F. Di Giannantonio (I, Ducati)	+7.569
10. J. Zarco (F, Ducati)	+9.377
11. F. Morbidelli (I, Yamaha)	+11.168
12. J. Mir (E, Honda)	+11.990
13. E. Bastianini (I, Ducati)	+12.323
14. T. Nakagami (J, Honda)	+14.537
15. R. Fernandez (E, Aprilia)	+15.093
16. J. Miller (Aus, KTM)	+17.640

Abandons : Viñales (E, Aprilia), A. Marquez (E, Ducati), Oliveira (P, Aprilia).

RAPPEL Points course GP

1 ^{er}	25
2 ^e	20
3 ^e	16
4 ^e	13
5 ^e	11
6 ^e	10
7 ^e	9
8 ^e	8
9 ^e	7
10 ^e	6
11 ^e	5
12 ^e	4
13 ^e	3
14 ^e	2
15 ^e	1

CLASSEMENT PROVISOIRE

	Portugal Sprint	Argentine GP	Portugal GP	Amérique Sprint	Argentine GP	Amérique GP	Espagne Sprint	Espagne GP	France Sprint	France GP	Italie Sprint	Italie GP	Allemagne Sprint	Allemagne GP	Pop-Bes Sprint	Pop-Bes GP	Katowice Sprint	Katowice GP	Malaisie Sprint	Malaisie GP	Indonésie Sprint	Indonésie GP	RUS Sprint	RUS GP	Australie GP	Thaïlande GP	Malaisie Sprint	Malaisie GP	Qatar Sprint	Qatar GP	Valence Sprint	Valence GP	Total	
1. F. Bagnaia (I, Ducati)	12	25	4	0	12	-	9	25	7	-	12	25	9	20	9	25	0	20	12	25	9	-	7	16	9	-	7	20	2	25	20	3	20	389
2. J. Martin (E, Ducati)	9	-	2	11	7	-	6	13	12	20	7	20	12	25	4	11	0	20	7	9	5	16	12	25	12	20	12	25	12	-	11	12	25	376
3. M. Bezzecchi (I, Ducati)	-	16	9	25	4	10	1	-	3	25	9	8	3	13	12	20	0	16	2	4	9	20	5	25	4	13	7	11	10	4	13	310		
4. B. Binder (Afs, KTM)	0	10	12	0	5	3	12	20	9	10	0	11	4	-	5	13	0	16	9	20	6	-	5	2	6	13	9	-	0	10	13	9	249	
5. A. Espargaro (E, Aprilia)	4	7	-	1	6	-	11	2	11	2	10	1	0	6	16	-	5	25	3	7	12	25	2	4	-	-	11	-	6	8	5	8	198	
6. J. Zarco (F, Ducati)	2	13	0	20	0	9	2	-	4	16	6	16	5	16	0	16	6	7	-	3	3	13	0	6	-	10	5	-	0	-	25	1	6	194
7. M. Viñales (E, Aprilia)	5	20	3	4	0	13	3	-	1	-	0	4	-	-	3	-	7	11	2	10	7	20	4	11	2	8	1	0	6	20	5	0	-	170
8. L. Marini (I, Ducati)	-	-	7	8	3	20	0	10	6	-	5	13	6	11	0	9	0	9	-	13	0	5	3	7	-	-	-	9	-	4	7	9	164	
9. F. Quartararo (F, Yamaha)	0	8	1	9	0	16	0	6	-	9	0	5	0	3	7	-	0	1	0	8	0	9	0	3	4	16	0	6	5	16	2	0	11	145
10. J. Miller (Aus, KTM)	6	9	0	10	1	-	7	16	-	-	4	9	7	10	0	-	3	8	5	1	0	8	0	-	3	2	6	10	1	9	9	0	0	144
11. A. Marquez (E, Ducati)	1	11	5	16	-	-	8	0	-	-	2	9	1	10	0	-	12	-	6	11	0	10	1	5	-	-	-	0	7	2	-	117		
12. F. Di Giannantonio (I, Ducati)	0	-	0	6	0	7	0	4	0	8	0	2	0	7	-	-	0	3	0	0	6	0	0	0	-	2	8	4	13	16	-	7	93	
13. F. Morbidelli (I, Yamaha)	0	2	6	13	0	8	0	5	0	6	0	6	0	4	0	7	0	2	1	5	0	2	0	1	0	9	0	0	0	2	0	5	84	
14. M. Marquez (E, Honda)	7	-	-	-	-	-	5	-	3	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0	4	0	3	0	9	7	7	3	16	-	-	1	6	10	81
15. M. Oliveira (P, Aprilia)	3	-	-	-	2	11	5	-	-	-	0	-	0	-	0	6	0	0	13	-	-	4	11	0	10	0	4	0	0	4	3	0	-	76





La liberté d'expression ne s'use que si l'on ne s'en sert pas. Alors pour ne pas en arriver à la



Johaaaaann !

Je viens de visionner ce magnifique GP. Splendide victoire de Johann Zarco ! Victoire à la régulière qui couronne enfin le très grand talent de ce pilote humble, intelligent et performant ! Le plafond de verre étant maintenant atteint, espérons que cette première place en appellera d'autres.

● Pascal, des Vosges

Le déclic ?

Je suis tellement content pour lui, il le mérite tant, quand on sait par quoi il est passé. J'avoue qu'il m'a foutu les j'tons quand je l'ai vu squatter derrière Bagnaia pendant quelques tours. Je m'suis dit, et merde,

il va encore jouer le jeu pour l'équipe officielle. Mais quand il a dépassé Francesco, j'ai cru avoir une hallu ! En espérant que ce soit le déclencheur de futures victoires...

● Thierry L, Ménéil-sur-Belvitte, 88

Du bon, du vrai trip

300 km sur deux motos à moins de 35 950 €, conduites par des mecs qu'on rencontre à la boulangerie

ou en concession, balade en France métropolitaine certes, mais hors de votre capitale sauvage avec les élucubrations psycho-pathologiques de la première édile, des routes sympas et paysages somptueux sans avoir à se taper 10 h d'aéroplanes, la turista et des douaniers suspicieux, un phrasé sincère sans figures de styles convenues, de vraies rencontres motardes au fil du périple, les petits restos sympas de notre belle province et des acteurs véritablement humains : le papa qui traverse une mauvaise passe de santé (et qui s'en remettra, on le lui souhaite !) et le fils dont c'est l'anniversaire mais qui veille sur papa sans larmoiements dégoûtants de TV réalité... Au passage, bien vu le quotidien de la Harley avec laquelle j'avais eu les mêmes ennuis électroniques à l'essai et l'Enfield attachante malgré ses 47 ch. 1000 bravos au fils et au père à qui je souhaite motardement et humainement un bon rétablissement. Tu verras Michel, la salade verte et le Château La Pompe, on s'y habitue.

● André du 40



Le bruit et les quinquas, le faux procès

Je souhaite répondre au courrier d'Alain intitulé "Bruit, neurones et compagnie" paru sur le MJ n°2362.

Je cite des extraits de ton écrit, Alain : « Dans mon secteur, rares sont les motards qui ne se la jouent pas bruyants (...) tous ces couillus quinquas et sexas (...) avec une risible masculinité (...) ces gonzes (...) dont j'espère qu'ils peuvent encore se servir de leurs neurones. » Mince alors Alain, change de région ! Tu vis dans une maison de retraite à ciel ouvert ou quoi ? Je suis motard depuis 48 ans et je trouve que ton article est une mauvaise caricature des motards de mon âge, un procès d'intention, un raccourci sans nuance et peu travaillé. Par ailleurs, n'as-tu pas imaginé que des journalistes de MJ pouvaient avoir la cinquantaine ?

Alors cool, "frérot motard", où est passée ton ironie ? Tu peux constater que je ne fais pas, moi, de généralités sur un hypothétique manque d'esprit des gens de ta génération. Tu aurais pu écrire avec plus de panache que « touchés par la surdité, certains roulent avec des échappements bruyants pour entendre le régime moteur », ou alors que « leurs montures

doivent tellement dater que les chicanes sont percées comme leurs tympans » ou encore « à leur époque les pots de détente étaient une norme qui a contribué à leur surdité », etc. Cela aurait été moins vexatoire, la plaisanterie gommant de facto l'accent discriminant.

Idéologie agressive ?

Pour te répondre simplement, je ne suis pas convaincu du tout, contrairement à tes certitudes, que les deux-roues les plus bruyants (il en existe mais heureusement de moins en moins) soient la propriété des quinquas et des sexas exclusivement. Je m'inscris donc en faux contre tes allégations. Je te rassure aussi, à mon âge les neurones servent encore comme tu peux le constater. Bref j'ai l'impression, mais je peux me tromper, que tu mélanges idéologie agressive et idéalisme malicieux (la certitude est l'ennemi du progrès).

Alors pour te plagier un peu : « Un monde motard qui devient obtus et sans humour, non merci. » Pour autant, sans rancune et grand V motard à toi mais pas à la Churchill (un peu d'histoire et de légèreté aide souvent).

● Jean-Yves, Haut-Mauco 40280

Marquante

Bruno, heureux motard depuis mes 18 ans, et 59 maintenant... Voici celle qui reste la plus marquante pour moi et ce parmi toutes celles que j'ai eues et même ma XJR 1300 actuelle. J'ai traversé l'Europe avec elle, en allant vraiment partout, dans un style de paquetage plus que cool qu'on ne peut plus se permettre maintenant. Salutations motardes et vive le thermique !

● Bruno





toile, à vos claviers...

Partageons la route... qu'ils nous disent !

Voilà quelques années que je n'avais pris la plume pour écrire dans mon mag moto préféré. Tout avait pourtant bien démarré en ce samedi matin... d'abord la chaussette droite, puis la botte droite, toujours... L'équipement du bonhomme enfilé, j'enfourche mon Suzuki V-Strom 1050 XT et à moi les virolots pyrénéens le temps d'une journée ensoleillée. Au programme, les cols de Spandelle, du Soulor, puis retour par l'Aubisque pour verser dans la vallée d'Ossau... Depuis toutes ces années, j'en ai enquillé de la borne dans les Pyrénées, en France et en Espagne. Ce jour-là j'étais en mode balade, décompression de la semaine... tranquille les copains ! Dans la montée de Spandelle, déjà, quelques cyclistes en sens inverse descendaient à vive allure avec des trajectoires plus que douteuses... Et là, la route n'est pas bien large... Alors je me suis dit : « Gaffe Steph, ceux-là ils se croient à la Vuelta. » Petite pause en haut de Spandelle vers 11 h, contemplation du paysage à 360° et surtout admiration pour les cyclistes franchissant le col (10 km - Alt. 1378 m), ça doit faire mal aux pattes !

C'est la panique !

Après une petite photo souvenir, je remonte en selle direction le col du Soulor et vu la volée de cyclistes dans la descente, faut pas mollir si tu veux les passer... ils envoient sévère, plus de 60 km/h pour certains. Une fois débarrassé du gros du "peloton", je retrouve de la sérénité, recommence à humer les bonnes odeurs de nos montages, l'air pur quoi ! Je traverse quelques villages limités à 30 km/h, la Suz' tourne aux petits oignons, un vrai vélo (c'est ma deuxième) comme ils disent dans MJ, quand soudain au sortir d'un virage à l'aveugle devant moi, le drame vient de se produire. Au sol un motard, un cycliste,

des morceaux de carbone, un vélo coupé en quatre, du sang. Je stoppe tout, béquille la bécane, et me précipite pour porter assistance. Le motard est en fait une motarde coincée sous sa CBR, elle est en état de choc comme son compagnon qui suivait derrière sur sa Guzzi. Je lui parle, elle est consciente, elle n'a pas de douleur... je me précipite sur le cycliste, déjà une mare de sang s'est formée, il est salement amoché, jambe, bras, mains, visage... Pas une seconde à perdre, j'ôte mon ceinturon pour poser un garrot au niveau de la fémorale et fait un tourniquet avec un morceau de bois ramassé dans le fossé. Je lui parle, il ne me répond pas, pas un signe non plus de la main ou des yeux. Seulement un rôle continu. C'est la panique mais l'adrénaline fait que je reste calme. Un bouchon se forme sur cette petite route (voitures, motos, vélos...), tout le monde est stoppé. Et c'est là qu'arrive une cycliste espagnole pour m'assister (*muchas gracias* !), elle est pompière. Nous mettons le cycliste en PLS. Entre temps les secours ont été prévenus, un hélicoptère arrive. Il va mettre un peu plus de 10 mn à arriver depuis Tarbes. Dix minutes qui vous paraissent extrêmement longues. La moto est retirée pour dégager la motarde, l'essence lui coulait sur les jambes. Mais elle va bien, la visière du casque lui a explosé la pommette... mais elle parle, elle sourit, elle bouge ses membres sans douleur. Maintenant tout le monde est là, c'est le grand balai des secouristes. Un hélico, le Samu, les pompiers, les gendarmes... C'est impressionnant. Il faut sauver ce cycliste, il est en urgence absolue. Alors, me direz-vous, qui a fait quoi ? La faute à qui ? L'enquête le dira... Je constate que la motarde qui montait était bien dans sa trajectoire, super bien à droite. Comme moi, elle quittait un village donc ne pouvait rouler vite. Le cycliste,

lui, descendait dans ce virage à l'aveugle et est venu percuter la moto sur sa trajectoire, pleine face. Défaillance mécanique (crevaisson, frein...), excès de confiance, on ne le saura peut-être jamais.

Plaisir vs risques

Par ce courrier je ne veux juger personne, seulement éveiller vos consciences. Aujourd'hui, nos cols de montagne sont devenus des autoroutes où se croisent et se suivent : camping-cars, autos, motos, vélos, randonneurs, et même par moment des skateboards... ! Alors oui, partageons la route... Mais comment fait-on quand des motards en montée gavés de testostérone sur des roadsters préparés ou des supermot' arrivent en grappe dans les virages ? Comment fait-on quand dans les descentes nos amis cyclistes arrivent à plus de 60 km/h se croyant sur une étape du Tour de France ? Comment fait-on quand les camping-cars vous bouchent la visibilité et qu'au dernier moment sans clignotant ils stoppent tout sur le bas-côté pour prendre une photo ? Comment fait-on quand des jeunes avec de petites sportives se tirent la bourre en se prenant pour Verstappen ? La célèbre marque de boisson énergisante donne des ailes, c'est sûr, et t'emmène aussi des bouts de cervelle ! Le plaisir est-il seulement dans la prise de risques ? Les applis telles que Strava n'y sont-elles pas pour quelque chose (se dépasser, faire le meilleur score...) ? Aujourd'hui, je suis triste de voir que l'être humain est devenu barge, individualiste, ne se souciant plus des autres. Tout le monde veut son spot, mettre sa photo sur les réseaux sociaux... Mais demain, à ce rythme, serez-vous encore là pour les voir ? Dans mon papier, c'est volontairement que les modèles de motos ont été remplacés par d'autres, aucun prénom ni nom ne figurent.

● S.B du 32



Bravo, reproches et considérations

Le bravo : oui, bravo pour vos pages "C'était mieux avant ?". Enfin un début de réponse à une question que beaucoup se posent. Continuez !

Le top serait une comparaison régulière des principaux nouveaux modèles avec leurs homologues sortis il y a 2 ou 3 ans. La neuve ou une occasion récente ? Ce serait intéressant et très utile.

Les reproches : dans le MJ du 24 août, vous demandiez une GS de 2010 à 2012 ; excellent choix ! Elle est dotée du fabuleux moteur à air double arbre, aujourd'hui en service sur les Nine T. Et si les délais n'avaient pas été aussi ridiculement serrés (voir mon dernier courrier), je vous aurais proposé la mienne, une 2010 trentième anniversaire (magnifiques roues à rayons tangentiels), légèrement optimisée (silencieux Akra titane et batterie lithium, près de 10 kg gagnés, donc 30 kg par rapport à la dernière).

Et qu'est-ce que vous avez essayé une... 2009 !? Avec son ancien moteur simple arbre, bien moins vif et moins coupleux.

Qu'est-ce que c'est que cette histoire ?

Globalement, vos essais sont trop basés sur des sensations (même pas le 0 à 100 pour comparer les écarts), et surtout, pas un minimum de TT avec les trails (l'argument "peu font du TT avec leur trail" n'en est pas un ; la moto est faite pour ça). En introduisant un peu de TT, la nouvelle GS aurait été peut-être moins plébiscitée.

Les considérations : je rejoins Matthieu à la fin de l'essai des GS : eh oui, qu'est-ce que la notion de "mieux" ? Personnellement, quelques mois de suspension de permis m'ont fait prendre brutalement conscience que la liberté sur la route, le plaisir de la vitesse, c'est bel et bien fini. Maintenant je me limite à "+ 20 km/h" par rapport aux limites légales ; donc je ne veux plus de moto inutilement "trop" puissante et inutilement lourde. Dans cette optique, ma GS de 2010 est peut-être "mieux" que la dernière (puisque partie-cycle et freinage n'appellent pas de critiques). Donc si je devais changer, pas de nouvelle GS, mais plutôt un trail mid-size. Mon rêve ? Une GS "light", avec un flat de plus petite cylindrée (mais en conservant le Shiftcam), pas trop haute et 210 kg à plein maximum, voire moins. Une sorte de KTM 790 Adventure à la mode bavaroise !

● Djef (17)



Par Aurélien Ranéa

Il y a 20 ans

Coup d'œil sur le *Moto Journal* du 6 novembre 2003

Confier la couverture de MJ à notre génial Faujour, en voilà une idée qu'elle est bonne. Dans ce numéro un peu spécial, la rédaction se penche sur "l'effet Sarko"... Kézako ? C'est cette sorte de petite psychose que causa le fameux personnage au temps où il était ministre de l'Intérieur. Accaparant le combat contre l'insécurité routière, décidé par Jacques Chirac en 2001, le petit Nicolas n'avait cessé de pousser ses forces de l'ordre vers une répression à tout va. Résultat, en 2002, 3,1 millions de points retirés, 13601 permis invalidés et des millions d'euros récupérés en amendes diverses et variées. Jamais avare à l'idée de s'offrir un bon coup de com', Sarkozy s'était rendu, fin octobre 2003, sur la RN 20

pour inaugurer le tout premier radar automatique installé en France. Afin que l'objet demeure intact jusqu'au jour J, il avait été gardé nuit et jour par deux pandores. « Des humains qui surveillent une machine qui nous surveille », métaphore kafkaïenne qui avait déjà de quoi ravir nos zygomatiques. La rigolade ne s'arrêta pas

« Malgré l'augmentation des contrôles, il reste plein de lieux discrets où on peut encore se tirer la bourre en toute intimité. »

en si bon chemin. Il n'aura fallu attendre que 48 h pour que la boîte à images soit agressée à coups de masse et de pierres. La violence, c'est mal. Mais parfois, c'est drôle. *Moto Journal* examine alors les conséquences sur le marché (qui délaisse les sportives, - 40 % en ce début 2003). Et propose quelques



solutions. Tel Zaza, notre cher rédac' chef, qui s'offre une virée politiquement correcte et pourtant mémorable en Kawasaki W650 dans le Morvan. Car malgré l'augmentation des contrôles, il reste encore plein de lieux discrets où les motards joueurs peuvent se tirer la bourre en toute

intimité. Vingt ans plus tard, on peut vous assurer que c'est encore le cas. Et en octobre dernier, l'association 40 millions d'automobilistes a mis en ligne un site très intéressant, qui propose d'attribuer les recettes financières de 20 ans de répression routière. Les chiffres donnent le tournis : « 4700 radars automatiques de toutes sortes disséminés sur les routes françaises ; 15 millions d'infractions à la vitesse verbalisées chaque année ; 8,2 millions de points retirés des permis de conduire l'an dernier pour des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h » et une somme de 12,5 milliards d'euros encaissés en 20 piges ! Et l'effet Sarko, il en est où ? Aujourd'hui, le terme illustrerait plutôt l'aptitude du personnage à esquiver la prison malgré les mises en examen et les condamnations. Serait-ce ce qu'on appelle le karma ?



Depuis 1971



www.moto-station.com
motojournal@editions-lariviere.com

Éditions Larivière,
Espace Clichy, immeuble Agena,
12, rue Mozart, 92587 Clichy Cedex.
Tél. : 01.41.40.32.32.

Président du conseil de surveillance
Patrick Casanovas
Présidente du directeur
Sophie Casanovas
Directeur général : Frédéric de Watrigant
Éditeur : Philippe Budillon
Les adresses e-mail personnelles
prenom.nom@editions-lariviere.com

REDACTION
Rédacteur en chef : Xavier de Montchenu
Rédacteur en chef adjoint : Aurélien Ranéa
Chef de rubrique essais : Matthieu Cayrol
Rédacteurs
Michael Tora, Frédéric Poujouly
Rédacteur en chef des hors-série
Damien Bullot
Ont collaboré à ce numéro
Tom et Caro Mits,
Valentin Roussel, Faujour,
Sandrine Mafflard (maquette)
Maya Camus (secrétariat de rédaction)

MAQUETTE
Chef de studio : Ludovic Terrell

PUBLICITÉ
Directeur de publicité
Emmanuel Nemar (01.41.40.31.11)
Chef de publicité
Nicolas Lux (01.41.40.32.11)
Assistante
Céline Dubost (01.41.40.32.16)

DIFFUSION ET PROMOTION
Anciens numéros et abonnements

Service abonnement
45, avenue du Général-Leclerc,
60643 Chantilly Cedex
Tél. : 03.44.62.43.79
abo.lariviere@editions.fr
1 an (23 numéros dont 1 double) version
papier + numérique : 177 €
Tarif abonnement 2023 en prélevement :
5,80 €/mois

Abonnements pour la Belgique
Edigroup Belgique Sprl
Tél. : (00 32) 70.233.304
E-mail : abobelgique@edigroup.org

Abonnements pour la Suisse
Dynamapresse, 38, avenue Vibert,
CH-1227 Carouge, Suisse
Tél. : +41 (0) 22.308.08.08
E-mail : abonnements@dynamapresse.ch

Direction des abonnements
Nicolas Guidarini
Promotion/abonnements
François Planes

Service des ventes
(réservé aux diffuseurs et dépositaires)
Directrice des ventes
Emmanuelle Gay (01.41.40.34.99)
Distribution : MLP
N° TVA Intracommunautaire
FR 96572 071 884

FABRICATION
Impression : imprimé en France
par Rotofrance
Papier issu de forêts
gérées durablement
Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées : 100 %
Certification : PEFC / EU ECO LABEL
Eutrophisation : 0,004 kg/tonne

Éditions Larivière
SAS au capital de 3 200 000 €
Dépôt légal : 4^e trimestre 2023
Commission paritaire : 1023 K 79414
RCS Nanterre : B 572 071 884

Directrice de la publication :
Stéphanie Casanovas

Tous les textes et photographies sont placés
sous le copyright *Moto Journal*.
Toute reproduction, même partielle,
est formellement interdite. Sauf accord
particulier, les manuscrits, photos et dessins
adressés à *Moto Journal*, publiés ou non,
ne sont ni rendus ni renvoyés.



PUB D'ÉPOQUE (ÉPIQUE)

Cette pub de juillet 1975 prête à sourire : si Total se vantait alors d'offrir un coin motard dans chaque station-service, aujourd'hui le motard est content quand on ne lui demande pas de payer son plein d'avance. Pour le portefeuille, le canif a remplacé la clé anglaise...



Un métier où l'on peut faire des actes gratuits est un métier d'homme libre.

La moto, ça ne se commande pas, on aime ou on n'aime pas.

Chez Total, il y a 200 gérants de station qui l'aiment tellement qu'ils ont décidé de devenir des stations Total Moto.

Vous les reconnaîtrez grâce au panneau Total Moto Service

Motards. Dans ces 200 stations, vous disposerez de pièces détachées pour dépannage de base.

Si vous avez besoin d'un casque, d'une paire de lunettes ou d'un autre accessoire, il y a un "coin du motard" dans chacune des stations Total Moto.

Quant à Bol d'Or, l'huile motard, vous continuerez bien sûr à la trouver dans les points de vente Total.

Chez Total nous aimons la moto, et cela se voit.

TOTAL

Nous faisons simplement notre métier.

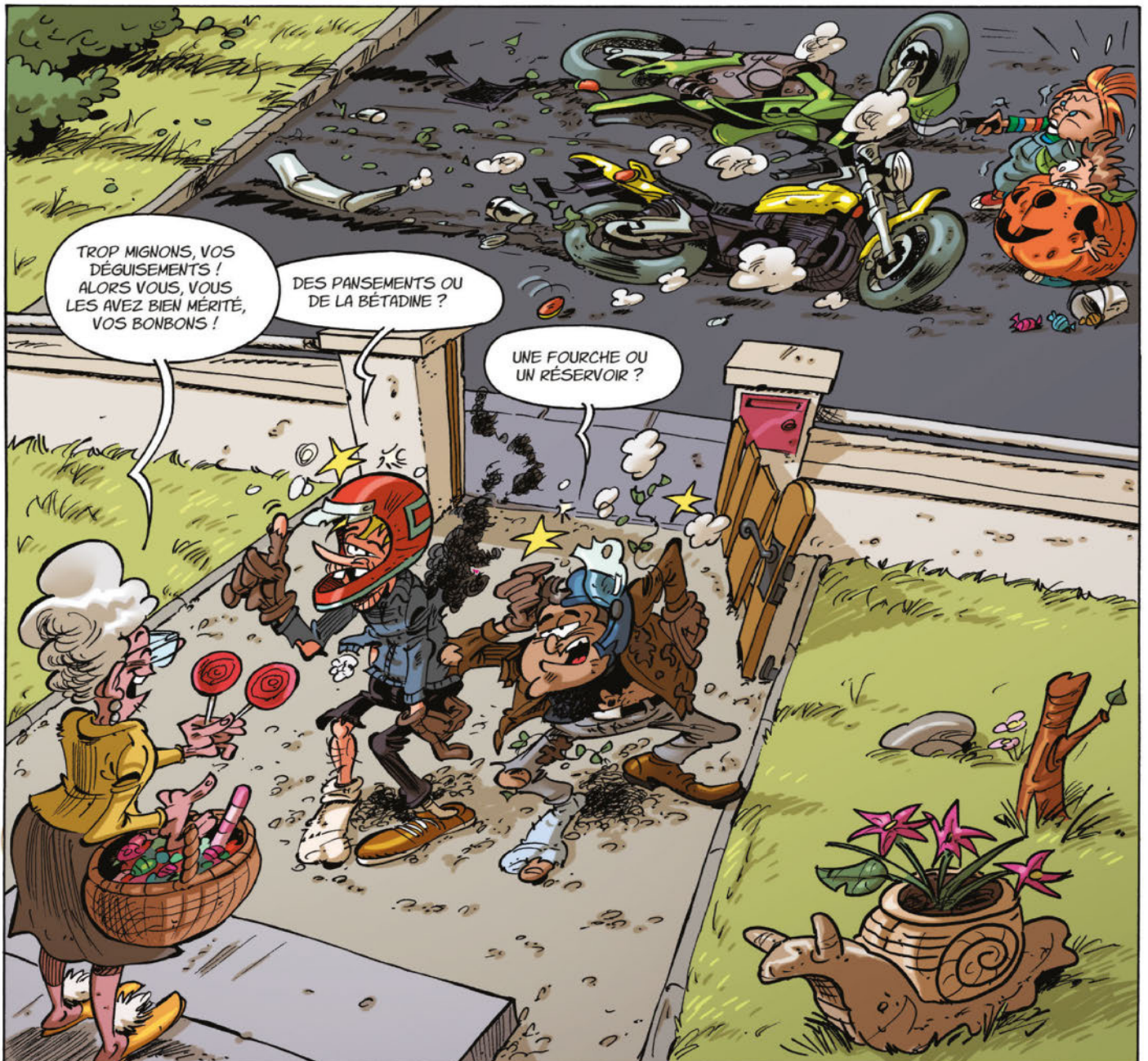
BANDE DESSINÉE

LES BRÊLES

Scénario : Yann Marian et Alexandre Huez.
Dessin : Fred Coicault



Halloween



KIRINI 1

192
PAGES
FORMAT :
15 X 21 CM
PRIX : 10,95€



DISPONIBLE EN NOVEMBRE

En vente chez votre libraire ou sur www.boutiquelariviere.fr



THERMO+
CONCEPT

**EXTRA
WARMTH
FOR
WINTER**



**NOUVEAU CONCEPT EXCLUSIF
20% D'ISOLATION THERMIQUE EN PLUS**

FIVE innove pour vous tenir encore plus chaud cet hiver. C'est souvent par l'entre-doigts que le froid pénètre à l'intérieur d'un gant. Nous avons donc totalement repensé cette zone et l'intégration de l'isolation thermique sur nos nouveaux modèles hiver urbains, tels que le WFX Metro WP, pour créer le CONCEPT THERMO+. Un concept exclusif offrant une isolation 20% supérieure à un gant traditionnel, et autant de chaleur en plus ! Plus protecteur contre le froid et les intempéries, il vous offrira tout le confort nécessaire à vos trajets urbains quotidiens.



WFX Metro WP
Brown



FIVE-GLOVES.COM

FIVE