132 pages

TOUS LES MOIS, LE MEILLEUR DE LA MOTO

Moto Revue

MotoGP

On entre dans le money time

Endurance

- Cap sur le Bol d'Or après Suzuka
- Paul-Ricard : un tour chrono aux rayons X

Vécu

Raid Paris-Cap Nord 6500 km, 10 pays, à dos d'Husqvarna Norden 901

Norton

L'Atlas pour revenir au sommet ?

Essais

- Bimota 500 V-Due
  Un nuage de fumée
- BSA 650
  Et pourquoi pas un Scrambler ?

L 15877 - 4178 H - F: 6,50 € - RD

Editions Larivière

SEPTEMBRE 2026
MENSUEL 6.50 €
DOM 7,50€ – BEL 7,50€
CH 10,40CHF – CAN 11,99CAD
ESP/GRC/ITA/PRT 7,40€
LUX 7,50€ – MAR 89MAD
NCL 980XPF

Comparatif Trails

Quelle 450 choisir ?

CFMOTO 450 MT / QJMOTOR 450 RX / BMW F 450 GS / Kawasaki KLE 500 / KTM 390 Adventure R

SV-7 GX

ENCHAINEZ LES KILOMETRES AVEC FACILITE

PRÉCOMMANDES OUVERTES ! À PARTIR DE 7 999 €

Que ce soit pour des déplacements quotidiens en solo ou pour partir en voyage en duo avec des bagages, adoptez la SV-7GX et son package complet alliant confort, technologies et maniabilité. En plus d'intégrer le célèbre moteur V-Twin dans un cadre tubulaire agile et compacte, le crossover mid-size de Suzuki se distingue par la hauteur de selle la plus basse de sa catégorie ainsi que ses équipements électroniques comprenant notamment un écran TFT connecté et un shitfer Up&Down.

ECSTAR huile officielle Suzuki

MOTO.SUZUKI.FR

SUIVEZ-NOUS

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

4_119710951

ÉDITO

Us et coutumes

une considération pour les motards qu'il n'y a pas ailleurs ... et une baguette tradition qu'il y a nulle part...

« Us » comme usage, « coutumes » comme la force des habitudes, des héritages construits par le temps. Sans oublier le « et » qui organise et renforce cette association d'idées, ou sinon aussi le « hééééé !!! » bien sonore que je gueulais sous mon casque au moment ou je remontais – bien peinard – une file de voitures immobiles dans les faubourgs de Berlin (*voir page 74*) avant que plusieurs d'entre elles ne tentent, à coups de volants nerveux, de freiner ma remontée, et même de me barrer le chemin. Pourtant, avant qu'ils ne me voient dans leurs rétroviseurs, la file était parfaitement rectiligne, tellement rangée et figée qu'elle libérait sur ses deux côtés un espace confortable pour permettre à n'importe quel deux roues-motorisés de la « doubler » sans aucun risque. Fidèle à notre pratique hexagonale, et pour ne pas heurter la sensibilité des locaux, c'est par la gauche que je les opérais. Comme un léger coup de bistouri parallèle à cette allée de véhicules anesthésiés, bref, logiquement ça passait sans problème, pour le plus grand bonheur des motards, et sans aucune douleur pour les automobilistes. Sauf que non : l'Allemand comme le Néerlandais ou le Flamand ne supportent pas que quiconque puisse sortir du cadre. Le cadre, rien que le cadre, fusse-t-il complètement con et contraire à toute logique... C'est un principe. Mieux, une règle ! Outrage suffisant pour transformer quelques civils en justiciers auto-proclamés cherchant à faire la police – et par là, soit dit en passant, renier ce qu'ils estiment défendre en sortant à leur tour du cadre… Ben oui, quand on a des principes on ne s'improvise pas policier. Bref, au-delà des incohérences intellectuelles, l'occasion de mesurer que nos pratiques ne se vivent pas de la même manière d'un pays à l'autre. Et ce constat, je le ferai bien plus une fois de retour en France en constatant qu'au contraire des « trois affreux », de l'indifférence marquée des Suédois et Norvégiens à notre présence comme à nos actions, de la relative bienveillance des Polonais, Lituaniens et Lettons, les automobilistes hexagonaux s'effacent le plus souvent à notre passage, n'hésitant pas parfois – et c'est presque trop – à mordre le fossé pour nous ouvrir une voie royale. Franchement, nous autres motards circulant en France, c'est en voyageant loin que l'on se rend compte que nous sommes le plus souvent bien lotis, considérés, ménagés, à nous de ne pas trop en faire en faisant valoir plus de droits que ceux en réalité quasi-nuls que la loi nous accorde comparés à ceux des automobilistes. N'abusons pas de la générosité, et remercions celle qui nous est accordée. En parlant de remerciement, et d'universalité, loin du comportement à géométrie variable des automobilistes, on se réjouit d'un salut « motard » (pratiqué depuis plus de 100 ans) qui se renvoie quelle que soit la nationalité. Nous autres motards, une bande à part.

Trac

4_119710951

4_119710951

AU QUOTIDIEN, PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUNS. #SEDEPLACERMOINSPOLLUER

4_119710951

ENCORE PLUS À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

04 - DIGNE MOTO PERFORMANCE
3 avenue Gutenberg
DIGNE LES BAINS
04 92 81 27 13

06 - BIKE UP
33 rue Dabray
NICE
04 93 13 03 05

06 - ENJALBERT GELY MOTOS
204 avenue Louis Pasteur
ROQUEBRUNE CAP MARTIN
04 92 41 04 30

13 - BOLLEY PRESTIGE 2 ROUES
263 avenue de la Capelette
MARSEILLE
06 24 95 01 85

13 - ROYAL MOTORCYCLE
rue du Petit Chemin d'Aix
GARDANNE
06 02 16 33 32

13 - MOTORENARD
2 avenue Chantebise
ROGNONAS
04 90 94 00 58

30 - MARTY MOTO
36 rue Claude Gateff
ALES
04 66 30 03 19

31 - CITY 2 ROUES
34 rue Georges Ohnet
TOULOUSE
05 61 23 56 62

33 - 2 ROUES
ZA des Augustins
LATRESNE
05 56 31 33 53

33 - DEUX ROUES
60 cours du Marechal Joffre
PODENSAC
05 56 62 56 47

34 - XL2ROO
6b boulevard de Verdun
BEZIERS
04 67 28 43 25

38 - MOTOR'S DOC
1560 route d'Argent
MORESTEL
06 80 98 30 72

42 - MOTO RUN
522 rue de l'Industrie
SAVIGNEUX
06 85 19 96 25

63 - AUVERGNE MOTOR TEAM
ZAC des Ribes - 21 rue des Chazots
AUBIERE
04 73 15 30 00

69 - KS MOTORCYCLES
485 avenue de Lossburg
ANSE
04 78 86 60 40

73 - FERREIRA MOTOCYCLES
660 route d'Annecy
UGINE
04 79 37 34 58

81 - OST MOTORCYCLES
5 rue de la Mairie
FREJEVILLE
05 63 50 31 94

83 - SCUDERIA MOTO 83
8 place Claude Chappe
LA GARDE
04 94 27 00 00

83 - D'PENDANCE MOTO
90-106 avenue de Verdun
FREJUS
04 94 19 14 59

86 - D4BIKE
6 avenue du Clos de l'Ormeau
ST GEORGES LES BAILLARGEAUX
05 49 46 60 58

97 - ESPACE MOTOS
2 Rue Emmanuel Tergemina
97410 Saint-Pierre - La Réunion
+262 262 35 08 85

4_119710951

Sommaire

MOTO REVUE N° 4178

Notre prochain numéro sortira à partir du 11 septembre

L'actualité

10 / Actus
Nouveautés/Business/Événements/Culture

24 / Test longue durée
Baskets Sidi Nucleus GTX

26 / Test pneumatiques
Dunlop Trail Max Raid

28 / Shopping
Thème du mois : de la tête aux pieds

128 / Prix du neuf
Les tarifs de nos motos

130 / Cadeau du mois
Ce mois-ci, trois équipements Dafy sont proposés au tirage au sort

Essais

30 / Comparatif
Voici un match international de trails de moyenne cylindrée mêlant une japonaise (Kawasaki KLE 500), deux chinoises (CFMOTO 450 MT et QJMOTOR 450 RX), une autrichienne (KTM 390 Adventure R) et une allemande (BMW F 450 GS)

54 / Norton Atlas Apex
Le nom remonte à l'époque dorée d'une marque ressuscitée depuis quelques années, mais cette Norton Atlas, présentée après la Manx R de 1200 cm³, fait un peu pâle figure avec ses 585 cm³ face à la concurrence

62 / BSA Scrambler 650
Emanation directe du modèle Gold Star, ce Scrambler 650 a fière allure et dispense de bien sympathiques sensations pour un tarif mesuré

Vous êtes passionné de *Moto revue* ?

Découvrez la Newsletter *Moto revue*

Recevez les dernières actualités, interviews, éssais, sport dans votre boîte mail !

AXA Passion
Économisez sur le tarif, pas sur la protection.
Assurance Moto
jusqu'à 18 %(1) de réduction
(1) Jusqu'à 18% de réduction si le client est détenteur d'un contrat Auto ou Moto AXA (hors formule Tiers essentielle).
Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr
AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - Société anonyme de droit français au capital de 51.429.430,40 euros, entreprise régie par le Code des assurances, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 8-10 Rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €. 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.
Réf. 969206 01 2026 - Crédits photos : GettyImages

Sommaire

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez nos offres page 127

88 / Husqvarna 901 Norden Expedition

Son esthétique de baroudeuse et de voyageuse au long cours n'est pas usurpé : elle a permis à notre rédac' chef de boucler les 6 500 km entre Paris et le Cap Nord sans aucun souci

Mag

68 / Histoire ancienne

Révélée au monde il y a trente ans, la Bimota 500 V-Due était motorisée par un deux-temps en V ouvert à 90°. Mais des problèmes techniques lui ont fait rater son rendez-vous avec le public

74 / Vécu

C'est au guidon d'une HVA 901 Norden Expedition (*dont l'essai est en page 88*) que ce raid allant de Paris (France) au Cap Nord (Norvège), en passant par la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Pologne, la Lituanie, la Lettonie, la Suède et la Finlande, a été bouclé. Une belle aventure relatée par notre rédac' chef

Sport

92 / L'actualité du MotoGP

Riche en rebondissements (Bezzechi qui perd pied, Marquez qui revient, Martin qui renaît, Ogura qui s'affirme et Di Giannantonio qui se tient en embuscade), l'actualité du MotoGP est prometteuse d'une seconde partie de championnat pleine de suspense

100 / Interview Livio Suppo

Consultant pour le team Italtrans en Moto2, l'Italien, ex-manager chez Ducati, Honda et Suzuki en MotoGP, a un avis pertinent sur l'évolution de la vitesse mondiale

104 / Interview Fabio Di Giannantonio

Discret mais omniprésent en MotoGP, le pilote du team VR46 est au contact des leaders au classement provisoire

108 / Interview Toprak Razgatlioglu

Le triple champion du monde Superbike vit sa première saison en MotoGP dans la difficulté, au guidon d'une Yamaha débordée par la concurrence

114 / Endurance mondiale

Les 8 Heures de Suzuka ont été remportées par le team officiel Honda HRC pour la cinquième fois de suite

118 / Preview Bol d'Or

Un tour chronométré du circuit Paul-Ricard au guidon de la Honda du Tati Team

122 / Actus sport

Le reste de l'actualité sportive

Téléchargez l'application

Retrouvez l'édition digitale de *MR* sur votre smartphone ou tablette.

Retrouvez-nous aussi sur www.moto-station.com et Facebook

LES ANCIENS NUMÉROS ET L'ÉCRIN MOTO REVUE SONT DISPONIBLES AU 03 44 62 43 79.

L'offre la plus FRAÎCHE de l'été !*

Jusqu'à

-500€

Pour l'achat d'une MT-07, MT-09 ou XMAX125

- **MT-07 2025 :** 7 499 € au lieu de 7 999 € (remise de 500 €)
- **MT-07 Y-AMT 2025 :** 7 999 € au lieu de 8 499 € (remise de 500 €)
- **MT-09 Y-AMT 2024 :** 10 799 € au lieu de 11 299 € (remise de 500 €)
- **MT-09 Y-AMT 35 kW 2024 :** 10 499 € au lieu de 10 999 € (remise de 500 €)
- **XMAX 125 2026 :** 5 199 € au lieu de 5 499 € (remise de 300 €)

*Du 1er juillet au 30 septembre, profitez de tarifs promotionnels sur les MT-07, MT-09 et XMAX125
Offre valable chez les concessionnaires participants dans la limite des stocks disponibles.

5 ANS GARANTIE

www.yamaha-motor.eu/fr

YOURENT | YAMALUBE

Revs your heart : Et votre cœur bat plus fort
70th Anniversary - 70ème anniversaire.

70th ANNIVERSARY

YAMAHA
Revs Your Heart

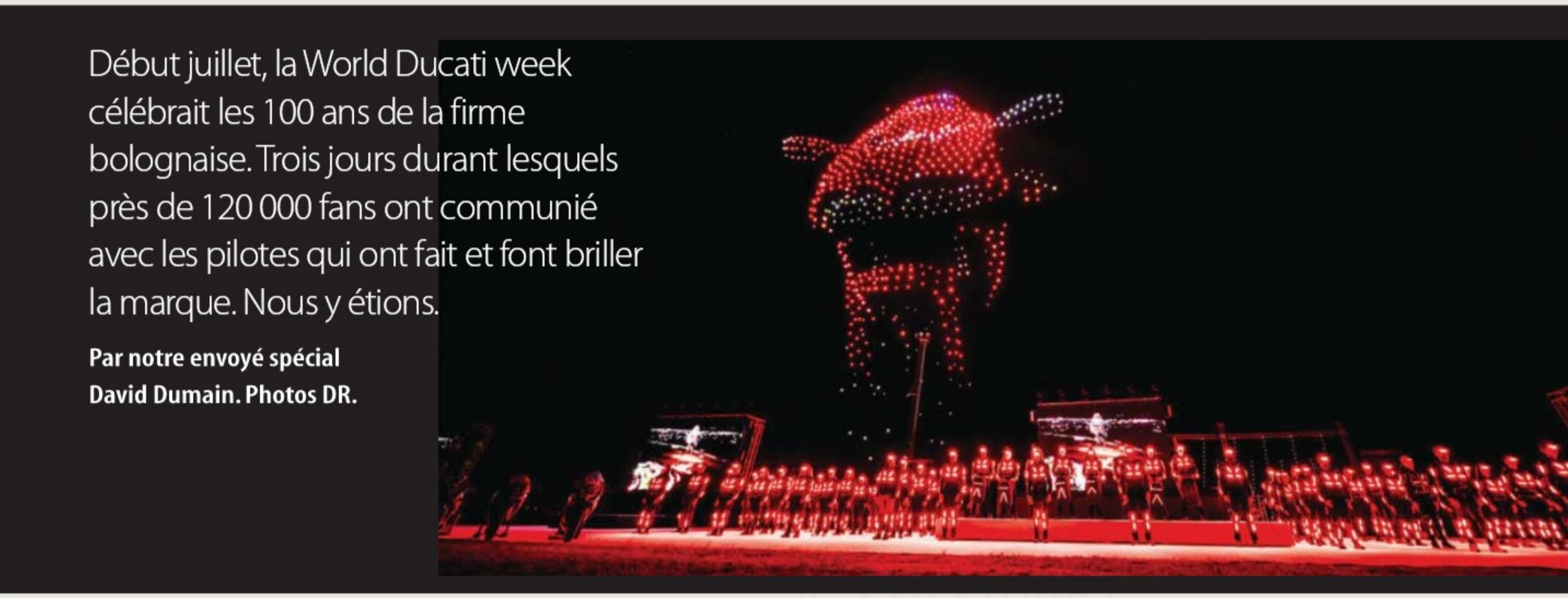
Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

PAR THOMAS LORASCHI.

WORLD DUCATI WEEK : UN CENTENAIRE

Début juillet, la World Ducati week célébrait les 100 ans de la firme bolognaise. Trois jours durant lesquels près de 120 000 fans ont communié avec les pilotes qui ont fait et font briller la marque. Nous y étions.

Par notre envoyé spécial David Dumain. Photos DR.



Le temps d'un long week-end, le circuit de Misano s'est donc paré de rouge en écho aux 100 ans d'une marque qui pourtant ne fabriquait pas de motos en 1926, mais des postes de radio et des condensateurs ! Eh oui : ce n'est qu'après-guerre que Ducati s'est lancé dans le deux-roues… Qu'importe, l'entreprise est bien née un 4 juillet, et c'est 100 ans après, jour pour jour, que nous avons eu l'occasion de célébrer l'événement en compagnie de quelque 118 000 motards au sang un peu plus rouge que les autres. La fête promettait d'être d'autant plus belle que Ducati avait fait les choses en grand, convoquant pour l'occasion les pilotes qui ont marqué son histoire, en plus des stars actuelles du MotoGP. Aucun n'a manqué à l'appel, si ce n'est Valentino Rossi, qui a tout de même porté les couleurs de la marque – sans grand succès, certes – durant deux saisons. Qu'importe : les pilotes MotoGP du team VR46 étaient bien présents. Mais au-delà de Franco Morbidelli et de Fabio Di Giannantonio, c'est évidemment vers les deux pilotes officiels que tous les regards étaient portés. Marc Marquez, champion du monde en titre, était bien présent, ainsi que Pecco Bagnaia, adoré des fans et longtemps couvé par Ducati, mais désormais en partance pour l'écurie rivale Aprilia. Tous les autres pilotes portant haut les couleurs de la marque en vitesse, à commencer par le leader du Mondial Superbike, Nicolo Bulega, étaient également de la fête et engagés sur la « Course des Champions » au guidon de Panigale Tricolore personnalisées. Cela dit, avant cela, Misano avait d'autres événements à accueillir : des coupes de marque regroupant des Panigale V2 et V4R, mais aussi et surtout des tours de parade, tant pour les nombreux ducatisti ayant réservé leur baptême en ligne que pour les salariés de la marque, quel que soit leur rang. C'est ainsi qu'on a vu Maxime Loiseau, directeur de la filiale française, prendre la piste après avoir servi le barbecue aux clients sur la plage, tout comme Claudio Domenicali, le grand patron arrivé chez Ducati en 1991. *« Si on m'avait dit alors que je célébrerais un jour le centenaire de la société en tant que CEO et que cet anniversaire coïnciderait avec la World Ducati Week, je n'y aurais pas cru une seconde »*, livrait un Domenicali littéralement démultiplié durant tout le week-end, passant d'une animation à une conférence de presse, sans perdre l'aspi des nombreux pilotes de légende venus pour l'occasion. 37 titres de champions du monde à eux tous : oui, ça occupe !

Parmi ceux-ci : Carl Fogarty, Troy Bayliss, Casey Stoner, Loris Capirossi, Carlos Checa… sans oublier Régis Laconi, qui, s'il n'a pas été titré en 2004, n'en a pas moins signé un magnifique doublé cette même année sur ce circuit de Misano au guidon de la 999 d'usine. Fidèle à son tempérament et à sa réputation, Régis a d'ailleurs bravé les consignes pour gratifier le public d'un long burn, imité le lendemain par Carlos Checa dans

4_119710951

EN ZONE ROUGE

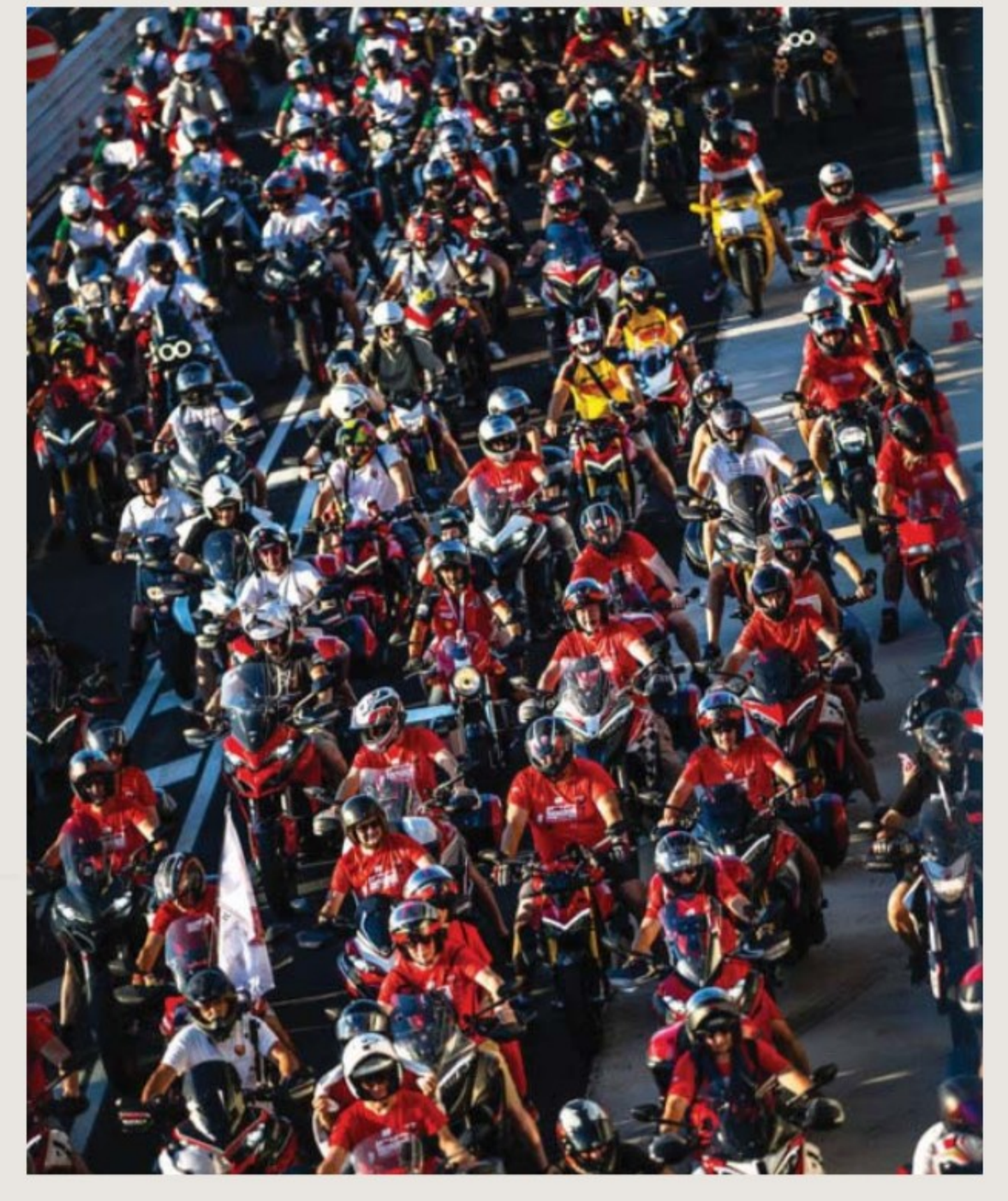
la pit lane alors que les légendes s'apprêtaient à retrouver le public sous un feu d'artifice inscrivant dans le ciel le logo Ducati. Un spectacle qui valait bien le retard pris par la cérémonie, au cours de laquelle chaque pilote est arrivé au guidon d'une moto à ses couleurs, casqué mais parfois en short comme Bayliss !

L'empreinte de Ducati

La course des Champions du lendemain a vu une victoire sans appel de Nicolo Bulega, le patron actuel du WSBK, devant les jeunes espoirs Alberto Surra et Lorenzo Baldassari. Les stars du MotoGP avaient, elles aussi, pris part à la course, mais sans prendre de risques démesurés, le mieux classé, Bagnaia, terminant au pied du podium. Si le spectacle en piste a attiré du monde dans les tribunes, c'est aussi dans le paddock, transformé en parc des expositions, que les ducatisti ont pu vivre leur passion de différentes façons. Une exposition de motos directement extraites du musée de la marque retraçait la riche histoire de Ducati, du premier Cucciolo aux récentes machines de motocross. Un peu plus loin, une autre exposition présentait la Collezionne 100 : dix modèles contemporains célébrant le centenaire (*nous vous en parlions d'ailleurs déjà dans notre précédent numéro*). Un espace réservé aux clubs occupait une autre tente, sous laquelle un atelier de personnalisation de casque était disponible, tout comme un coiffeur-barbier dans l'espace Scrambler... Aucun univers de la marque n'était oublié, ni l'espace tout-terrain, ni même celui des vélos, où il était, cela dit, interdit de prendre des photos, les dernières nouveautés étant soumises à un embargo fixé à début septembre.

Nous avons cependant pu accéder à un autre espace privilégié : celui où étaient regroupées les dernières réalisations de l'atelier Ducati Unica, ce département de la marque proposant à des clients fortunés des personnalisations très poussées. C'est ainsi que nous avons pu découvrir trois Panigale peintes selon les désirs de leur propriétaire, l'une pour s'accorder à une Lamborghini, l'autre à une Ferrari, la dernière pour satisfaire les goûts célestes d'une riche motarde chinoise qu'on nous a dit ravie du résultat.

Cette initiative s'inscrit dans le souhait de Ducati de proposer à sa clientèle la plus « premium » des produits élitistes. C'est le cas de ces Ducati Unica, comme c'est le cas des Panigale Tricolore utilisées lors de Course des Champions et vendues ensuite aux enchères. (plus de 200 000 € pour la moto pilotée par Marquez !). C'est aussi le cas de cette séance de roulage organisée au lendemain de l'événement qui a vu douze propriétaires de Superleggera effectuer quatre tours de circuit aux commandes de la WSBK de Nicolo Bulega, puis de la GP26 de Marc Marquez (équipée pour l'occasion de disques de frein en acier et de pneus adaptés) : un tour de manège dont le ticket était affiché à quelque 40 000 €. Oui, ce n'est pas donné. Oui, on est là aux portes d'un univers qui n'a plus grand-chose à voir avec les joies simples d'une balade en Monster ou en Scrambler. Mais Ducati, heureusement, ce n'est pas que cela et un événement riche de beaucoup moins d'euros mais fort de nettement plus d'heureux était là pour le rappeler : la longue parade du vendredi soir, étendue sur plus de 18 kilomètres et regroupant des milliers de motos. Une saignée vermillon dans le paysage d'Emilie Romagne : elle était là, l'empreinte profonde et indélébile de Ducati.



VW-Ducati : le temps du doute

En proie à un recul global de ses ventes, Volkswagen-Audi a annoncé un grand plan de restructuration recentré autour de la voiture. Pas sûr que Ducati, propriété du groupe allemand depuis 2012, y trouve encore sa place.

50 000 postes supprimés à l'échelle du groupe (info confirmée par un mémo interne rendu public), une capacité de production réduite à 9 millions de véhicules par an, une rationalisation des différentes gammes poussée jusqu'à 50 % et un recentrage de tout le groupe sur son « corps de métier automobile » : c'est la ligne d'horizon pas franchement ensoleillée vers laquelle, mi-juillet, le groupe Volkswagen-Audi a annoncé vouloir se diriger. Une décision contrainte par une baisse historique de ses bénéfices liée aux lourds investissements consentis dans le domaine de l'électrique et à la non moins lourde offensive de l'industrie chinoise sur ce même marché. Le plan de Volkswagen pour garder la tête hors de l'eau n'a pas encore été précisé (le devenir de quatre usines allemandes est notamment dans la balance et va faire, on peut en être certain, l'objet d'âpres discussions avec les syndicats) mais déjà des interrogations bruissent autour du sort de plusieurs société agrégées ces dernières années au groupe. Des sociétés parmi lesquelles on compte Bugatti, Lamborghini (pas franchement des voitures du peuple…) mais aussi Ducati, dont la rentabilité semble loin d'être évidente lorsque l'on met dans la balance les investissements énormes consentis en MotoGP et les quelque 51 000 machines produites par la marque en 2025 pour faire rentrer du cash. Alors, même riche d'une image ultra-valorisante, Ducati va-t-elle être prochainement être mise en vente par le groupe VW ? Interrogé à ce sujet, ce dernier n'a pas démenti, ce qui résonne comme un demi-aveux. Du côté de Bologne, la réponse de Claudio Domenicali, patron de la marque, ne s'est en revanche pas fait attendre : *« Ducati n'a pas besoin de VW pour réussir. »* Une saillie à laquelle ne doivent certainement pas être sourds les investisseurs potentiels…

GUZZI PRÊT À S'ALIGNER SUR APRILIA ?

Beaucoup parmi vous le savent : Moto Guzzi et Aprilia font partie du groupe Piaggio depuis plus de vingt ans. Cette proximité n'a jusque-là pas débouché sur un véritable rapprochement industriel (tout juste retrouve-t-on certains périphériques – commodos, afficheurs – sur des machines des deux marques, et encore, pas toutes…) mais les choses vont semble-t-il sensiblement changer d'ici peu. Un document récemment enregistré auprès de l'office des marques et brevets italiens nous l'apprend, Moto Guzzi vient en effet de déposer le nom « Trip 500 ». Un dépôt de marque qui suit un dévoilement encore plus significatif : celui, il y a quelques semaines, d'un prototype reprenant le bicylindre en ligne de la petite Aprilia Tuono 457 sous un cadre en tubes d'acier et une robe néo-classique agrémentée d'un beau phare circulaire. De là à penser que Moto Guzzi développe une entrée de gamme sur une base Aprilia, il n'y a qu'un pas. La perspective peut certes étonner, Moto Guzzi étant depuis près de quarante ans identifié à ses V-twins positionnés face à la route, mais les connaisseurs de la marque le savent : tout au long de son histoire, celle-ci a multiplié les architectures moteur, du mono au V8 en passant par le quatre-cylindres en ligne. L'arrivée très probable d'un twin parallèle dans la gamme n'est donc pas une hérésie, ni même l'entame d'une dissolution de Moto Guzzi dans le groupe Piaggio. C'est juste le signe que la marque à l'aigle tente de rajeunir sa clientèle en lui proposant un modèle un peu plus moderne et consensuel. Pas de date d'arrivée pour cette Trip 500 : probablement la verrons-nous exposée au prochain salon de Milan, à moins que Guzzi nous en fasse la surprise avant. Par exemple lors de l'ouverture au public en septembre de son nouveau site de production (toujours à Mandello), autre témoignage de sa volonté de rajeunissement.

790 ADVENTURE :
KTM RÉVISE SON CLASSIQUE

Après la Duke, c'est le trail Adventure qui, en configuration 790, s'apprête à connaître une refonte. Un prototype roule actuellement, affichant un design moins clivant qu'à l'accoutumée.

Mais est-ce vraiment une KTM ? C'est la première question qui nous est venue en tête lorsque mi-juillet, nous avons découvert en photos ce nouveau proto. Peu d'arêtes saillantes, pas de bloc optique anguleux ou ajouré comme sur les dernières générations : si n'étaient quelques signes distinctifs (bras oscillant aux renforts apparents, carters moteur), on pouvait en douter. Renseignement pris, il s'agit bien là d'une machine développée par Mattighofen et ce design plus consensuel que de coutume s'explique par deux choses : Kiska, le bureau de style historique, a été congédié, et ce nouveau modèle se veut très grand public. En l'espèce, il s'agit de la prochaine 790 Adventure,

un modèle que KTM souhaite plus populaire et plus accessible financièrement que son prédécesseur : un souhait identique à celui qui a motivé la récente refonte du roadster Duke 790. Comme ce dernier, l'essentiel de la base technique (twin parallèle de 799 cm³ et probablement 95 chevaux, cadre treillis en tubes d'acier, suspensions WP) est conservé mais, par endroit, un peu simplifiée : la boucle arrière semble moins sophistiquée et surtout le réservoir d'essence revient à une forme classique, dénuée de ces fameuses échancrures latérales qui faisaient la signature de la marque ces dernières années. Bref, la 790 Adventure semble revenir à un peu plus de simplicité. Une façon, on l'imagine, de répondre plus efficacement à l'agressive concurrence de la CFMOTO 800 MT, une chinoise qui partage le même twin que cette 790 Adventure et dans l'usine de laquelle la KTM sera très vraisemblablement assemblée, accords industriels entre les deux marques obligent. Vu le degré d'avancement du proto, on peut parier sur une sortie de chaîne des premiers modèles dans le courant 2027.

Transferts : KTM poursuit son marché chez BMW

La remontada de KTM passe, on le sait, par l'Inde (Bajaj, initialement partenaire industriel, est devenu actionnaire principal) mais elle s'offre aussi un détour appuyé par l'Allemagne et tout particulièrement Munich. Depuis quelques semaines, la firme orange regonfle son effectif de cadres sup, en puissant allègrement dans celui de BMW. Courant avril, c'est le vice-président de la division Motorrad, Stefan Reiff, qui annonçait son transfert vers Mattighofen. Deux mois plus tard, c'est au tour du chef de développement de Béhème, Christop Lischka (*photo*), de mettre le cap sur l'Autriche, avec dans sa roue deux autres pontes de la marque, l'un en charge, il y a 15 ans, de Husqvarna (à l'époque où BMW avait racheté Huski : les amoureux de l'éphémère Nuda 900 s'en souviennent), l'autre dédié au marché nord-américain. Bref, que ceux qui craignent pour KTM un virage 100 % asiatique, se rassurent : l'argent et les décisions stratégiques viennent certes désormais du sous-continent indien, mais à Mattighofen, la tunique en soie n'est visiblement pas prête de supplanter la culotte de peau.

8S : Suzuki freine sur les prix

Au lancement de la moto, il y a trois ans, nous (et d'autres essayeurs...) l'avions dit à Suzuki : la GSX-8S est une bonne machine, bien construite, agréable de prise en mains, mais à 8 899 €, vous ne lui facilitez pas la tâche, surtout en face d'une Honda Hornet 750 et d'une Yamaha MT-07 toutes deux plus abordables. Trois ans et autant de bilans annuels plus tard, la marque japonaise reçoit enfin le message 5/5 en ramenant le tarif de son roadster bicylindre à 7 599 € sur le millésime actuel et même à 7 499 € sur celui de l'an passé (pas de différence technique entre les deux, si ce n'est une homologation Euro 5+ sur le plus récent). Alors là oui, avec 1 300 à 1 400 balles de remise, effectivement, la japonaise (*made in Japan*) devient une très bonne affaire, d'autant qu'elle profite d'une garantie constructeur de 10 ans à condition d'être entretenue dans le réseau de la marque. Si elle vous fait de l'œil, n'hésitez donc pas à faire un tour en concessions pour la voir de plus près : il y a des exemplaires en démo, et il reste du stock...

RENDONS À LA Z900...

Dans notre dernière publication, une erreur de taille s'est glissée dans le dossier inflation concernant le prix des best-sellers et des pièces d'entretien & casse. La moto impactée par ce plantage est la Kawasaki Z900. Si le texte la concernant lui était bien fidèle, le tableau était quant à lui erroné, les plus assidus ayant sans doute remarqué qu'il s'agissait du même que celui appliqué à la Ducati Monster. Voici donc les bons éléments concernant la Z900 qui, soit dit en passant, fait partie des rares motos ayant gardé le contrôle sur l'inflation pourtant généralisée dans le milieu. Et pardon aux professionnels piqués de vert pour cette bourde. « Si la Z900 se laissait aller à des tarifs de vente toujours revus à la hausse, depuis la mise à jour 2025, Kawasaki a jugé bon de la replacer sur un marché devenu ultra-concurrentiel, notamment face à la production chinoise. Et puis en vérité, la Z900 n'a que peu évolué au fil des années. La Z900 est une moto incontestablement bonne et indiscutablement rentable pour le constructeur ! Entre améliorations techniques, prix de vente, prix des pièces OEM et assurance 2026, on y gagne finalement par rapport à 2017 ! »

Kawasaki Z900 (standard)

	2017	2020	2023	2026	Inflation 2017 / 2026
Magazine Moto Revue	n°4052	n°4106	n°4138	n° 4177	
Prix moto (à partir de)	8 899 €	9 499 €	10 199 €	9 999 €	12,40%
Révision Moteur					
1x Filtre à huile	10,60 €	10,92 €	11,47 €	12,24 €	15,50%
1x Filtre à air	33,87 €	35,03 €	36,77 €	38,06 €	12,40%
1x Bougie	22,99 €	23,06 €	24,22 €	24,21 €	5,30%
Pièces d'usure					
1x Jeu plaquettes de frein avant	63,85 €	69,13 €	N/A	80,65 €	26,30%
1x jeu plaquettes de frein arrière	43,76 €	45,60 €	47,48 €	50,08 €	14,40%
1x Kit chaine	372,06 €	384,48 €	250,74 €	257,00 €	-30,90%
1x Kit disques et ressorts embrayage	207,46	N/A	N/A	257,18 €	24,00%
Prix de la casse					
1x Levier de frein avant	52,50 €	54,35 €	N/A	61,72 €	17,60%
1x levier d'embrayage	20,04 €	20,65 €	21,71 €	15,93 €	-20,50%
1x Rétroviseur	61,15 €	63,19 €	66,34 €	73,39 €	20,00%
1x Silencieux échappement	796,52 €	N/A	948,42 €	1 062,74 €	33,40%
1x Réservoir	807,52 €	1 003,20 €	1 179,32 €	1 305,06 €	61,60%
Moyenne inflation moto & pièces					14,70%
Assurance Mutuelle des Motards*					
Paris	608 €	330,00 €	428,00 €	564,00 €	-7,20%
Province	384 €	237,00 €	303,00 €	390,00 €	1,60%
Moyenne inflation assurance					-2,80%

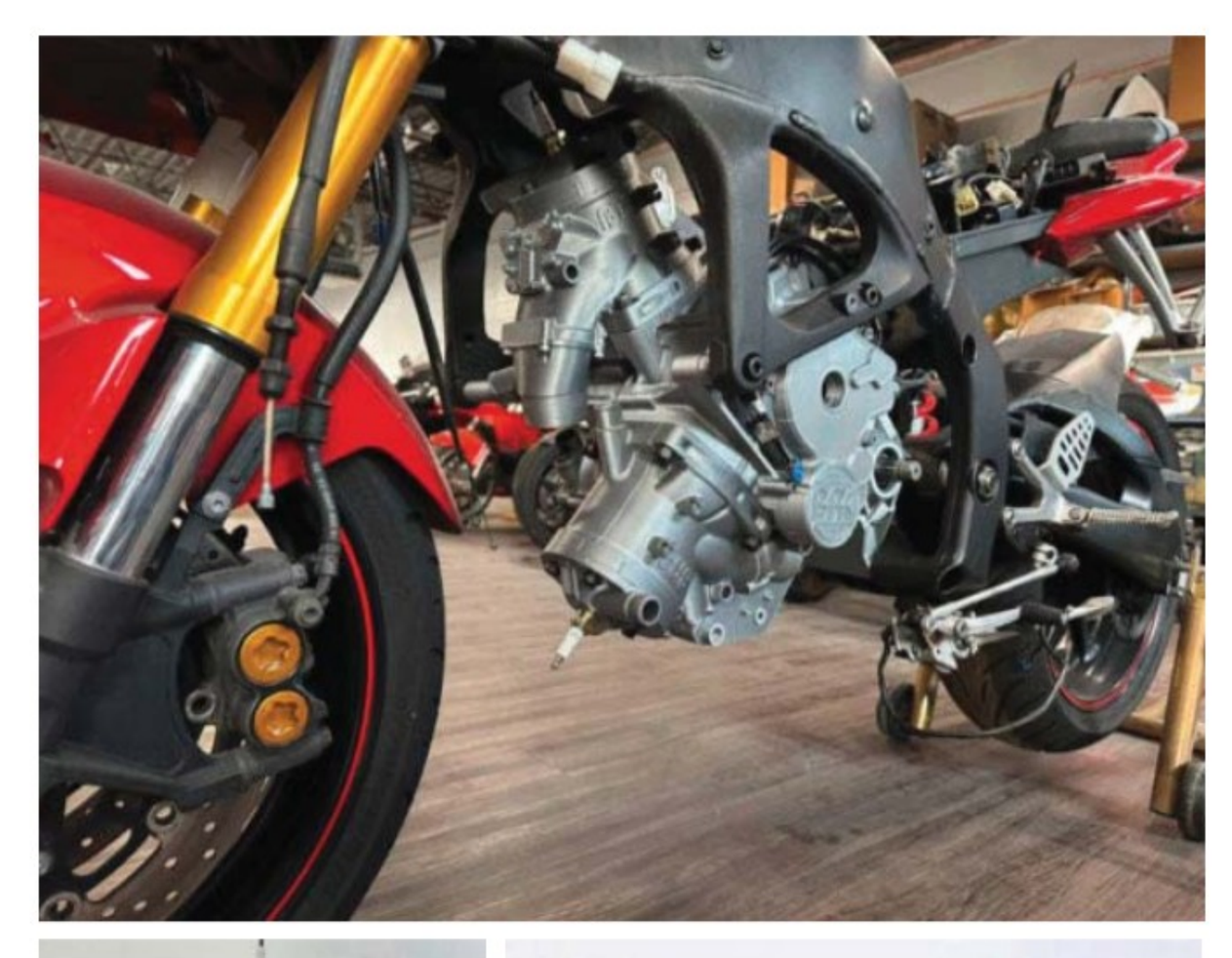
R6 : YAMAHA COUPE LE CONTACT...

L'ancienne référence de la catégorie supersport tire sa révérence, et cela sur tous les marchés.

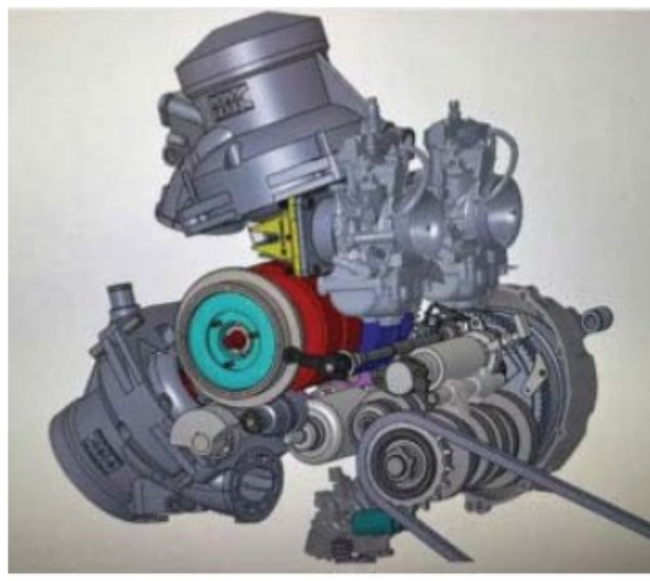
On n'en voyait plus beaucoup sur les routes ces dernières années, mais elle aura fait rêver des générations de motards avides de vitesse : après 27 ans de bons et loyaux services, la R6 quitte le catalogue Yamaha et cela, pas seulement en Europe – où elle n'existait plus qu'en version piste, c'est-à-dire non homologuée – mais sur tous les marchés. C'est en toute vraisemblance le règlement du championnat du monde Supersport qui a eu raison de l'engin. Un règlement qui permet désormais d'aligner autre chose que de pointus quatre-cylindres de moins de 600 cm³ et auquel Yamaha s'est d'ailleurs adapté en développant la R9, au trois-cylindres nettement plus consensuel. En guise de baroud d'honneur, la marque aux trois diapasons compte produire une édition finale du modèle, uniquement dédiée au marché japonais. En Europe, les fans de la R6 peuvent encore compter sur les stocks du modèle race. À l'extinction de ces derniers, ils n'auront plus d'autre choix de que devenir des fans de la Honda 600 CBR ou de la Kawasaki ZX-6R : les deux dernières vraies supersports à faire encore de la résistance sur le marché des sportives homologuées…

Mais BRC le rallume en deux-temps...

... et presque trois mouvements.



Installé à Calgary, en Alberta (Canada), BRC Racing est spécialisé depuis plusieurs années dans les moteurs deux-temps et les kits de conversion – des BRC500 pour KTM et Yamaha aux kits Honda CR 500. Aujourd'hui, la société passe un nouveau cap avec le BRC R600 V2 : leur premier moteur deux-temps de plus de 500 cm³, entièrement développé en interne. L'architecture retenue est un bicylindre en V ouvert à 105° et pourvu d'un arbre d'équilibrage destiner à atténuer les vibrations. Un bloc qui revendique un peu plus de 150 ch pour 600 cm³ et qui est étudié spécifiquement pour venir remplacer le quatre-cylindres en ligne de la Yamaha R6 (à partir du millésime 2007), sans modification du cadre périmétrique. La boîte à cassette du BRC R600 V2 est en outre compatible avec la boîte 6 rapports de la R6, embrayage et pompe à eau compris : en termes de montage, c'est quasiment du plug and play. Le gain de masse est spectaculaire : environ 40 kg de moins sur la balance par rapport à la R6 d'origine (annoncée à 185 kg pleins faits), soit moins de 150 kg. Les forts en maths auront aisément compris qu'avec 150 ch sur la balance, le rapport poids/puissance atteint un rapport d'un pour un. BRC Racing en est actuellement à la phase de fabrication des premiers prototypes. Le prix n'est pas encore officialisé, mais une fourchette autour de 20 000 dollars canadiens (environ 12 000 €) est évoquée. Précision importante : aucune homologation route n'est à attendre pour ce kit. Les normes antipollution actuelles rendent la chose impossible, et le BRC R600 V2 sera strictement réservé à la piste, à l'image de la R6 Race qui ne sera plus produite par Yamaha d'ici quelques mois.

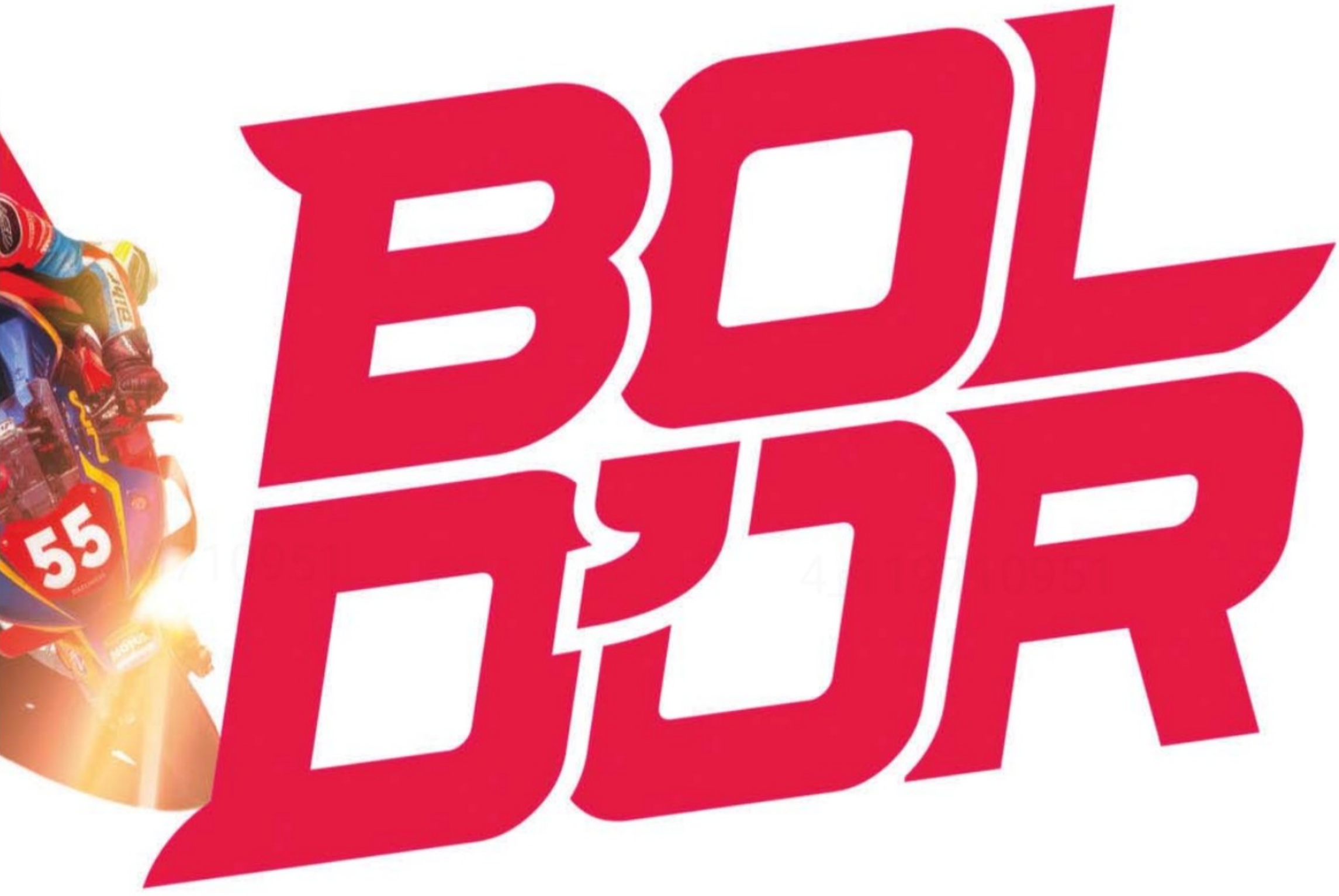


EWC FIM ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP
DUNLOP
Webike
MOTUL
FIM
MOTO
EMP Endurance Moto Promoter
Larivière Organisation
CIRCUIT PAUL RICARD
Sud Sainte Baume

4_119710951

17 AU 20 SEPT.

2026



CIRCUIT PAUL RICARD

INFOS ET RÉSERVATIONS : BOLDOR.COM

4_119710951

Grand luxe pour la Speed Twin 1200

Soucieux de magnifier sa néo-rétro la plus « agitée », Triumph se fend d'une version TFC.

TFC : c'est par cet acronyme signifiant Triumph Factory Custom que la firme de Hinckley désigne ses déclinaisons les plus haut de gamme. Des machines pas plus puissantes que les modèles standards dont elles sont dérivées, mais en revanche plus luxueusement habillées et en outre, assemblées au Royaume-Uni et non pas en Asie, comme l'essentiel de la gamme. Jusqu'à présent, la Rocket 3, le Bobber ou encore la Thruxton 1200 avaient eu droit au prestigieux blason. Elles sont rejointes cet été par la Speed Twin 1200, actuellement la Triumph la plus sportive de la gamme néo-rétro, forte de 105 chevaux au vilebrequin, de 11, 5 mkg de couple, d'une grosse fourche inversée et de roues de 17 pouces pouvant au besoin être chaussées de gommes sportives. À ces attributs permettant au modèle de base de rivaliser gaiement avec une BMW R NineT, la version TFC ajoute un surcroît de raffinement nourri de suspensions Öhlins réglables en tous sens, d'embouts Akrapovic en titane, d'un habillage en fibre de carbone, d'une selle en cuir et daim, d'une chaîne de transmission secondaire dorée, de repose-pieds reculés et de guidons bracelets (ancrés, cela dit, bien au-dessus du té de fourche supérieur). Ainsi pourvue, cette Speed Twin TFC s'affiche au tarif d'un très beau roadster sportif : 21 895 €. Probable qu'elle n'est pas plus efficace (les 105 chevaux de son twin parallèle constituent, à eux seuls, une limite) mais elle est assurément très exclusive : seuls 750 exemplaires vont être produits. À ceux à qui la belle a tapé dans l'œil mais qui n'auront pas le temps d'en commander une ou qui n'ont pas forcément autant d'argent à lâcher dans l'achat d'une moto, une petite confidence pour terminer : à 15 295 €, la version standard *made in* Thaïlande offre déjà largement de quoi se rincer la rétine et s'amuser sur route. Et en plus, en piochant dans le catalogue d'accessoires, il est possible de l'équiper au besoin des commandes reculées et des mêmes guidons bracelets. On vous dit ça, on ne vous dit rien : c'est vous qui voyez…

HIMALAYAN : UN SOMMET UN PEU PLUS BAS

Durant l'été, Royal Enfield baisse le tarif de son trail 450.

Des trails de petite cylindrée, il en est question dans ce numéro de *Moto Revue* : quelques pages plus loin, un comparatif vous attend où se croisent cinq des acteurs de ce segment en pleine croissance. L'une des références, vous le remarquerez, manque à l'appel : l'Himalayan 450 de chez Royal Enfield. Une raison à cela : l'engin boxe un peu à part, néo-rétro dans son traitement esthétique, et un peu moins sportif que les autres 450 (un peu plus lourd surtout). Il n'en reste pas moins un choix intéressant, fort d'une belle qualité de construction, d'une interface bien pensée (permettant une navigation par GPS), d'un monocylindre de 40 chevaux rond à souhait et d'un tarif particulièrement serré en ce moment. Sentant les naseaux de la concurrence lui souffler dans le dos, Royal Enfield a en effet décidé de concéder une jolie promo estivale sur ce modèle : 450 € qui placent le ticket d'entrée à seulement 5 440 € dans le coloris « Kaza Browné » (une sorte de beige clair). Et ce n'est pas tout : dans le même temps, la cousine scrambler de l'Himalayan (la Guerrilla 450) voit quant à elle son tarif baisser de 700 balles pour atteindre les 4 990 € dans son coloris « Playa Black » (noir, quoi…). Même si la Guerrilla, ses débattements plus courts et son habillage minimaliste ne peuvent prétendre à la polyvalence de l'Himalayan, à moins de 5 000 €, la proposition ne manque pas d'intérêt. Sachez en tout cas qu'elle tient jusqu'au 31 août.

4_119710951

APERION : LE CAFÉ RACER LE PLUS DINGUE DE L'ANNÉE EST ANGLAIS

Au programme : 8 cylindres en X deux-temps, un litre de cylindrée et 280 chevaux prêts à galoper.

Même si la production est actuellement dominée par le bicylindre en ligne (compact, peu coûteux à produire…), il est faux de dire que les constructeurs ne savent plus faire preuve d'originalité en termes d'architecture moteur : le prochain V3 Honda, les petits V4 produits par Benda ou encore le flat 8 de la firme chinoise Souo (pas encore distribuée en France) en attestent. Cela dit, il est un acteur de l'industrie – certes lilliputien – dont l'ambition et les réalisations sortent largement du lot : c'est le petit atelier britannique Veloce Motorcycle. Après avoir présenté un premier modèle indéniablement remarquable (l'Etereal : un roadster mû par un 4-cylindres 500 en L), ce dernier vient en effet de dévoiler une machine encore plus dingue : l'Aperion. Pourquoi dingue ? Tout simplement parce que ce café racer au format XXL repose sur un 8-cylindres de 1000 cm³, organisé non pas en V comme celui d'une vulgaire Boss Hoss, non pas à plat comme la référence chinoise citée plus haut, mais en X, sous la forme de deux V4 ancrés l'un face à l'autre sur un carter central. Et ce n'est pas tout : ces huit cylindres sont des cylindres à trous, en l'occurrence des cylindres d'Aprilia RS 125. L'une des sportives 125 homologuées route les plus agitées du siècle dernier. Fort de cet équipage mobile, l'Aperion profite de quelque 280 chevaux. Une valeur vertigineuse à mettre en rapport avec le gabarit et le poids plus que conséquents de l'engin : le moteur à lui seul pèse 105 kg ! Monumental, baroque, cet Aperion aux allures de show bike va être produite à 24 exemplaires, échangeables chacun contre environ 90 000 €. On imagine l'appréhension de ses futurs possesseurs au moment d'en empoigner pour la première fois le guidon…

4_119710951

4_119710951

MARCHÉ MOTO

La Chine pousse, les autres toussent

Après six mois d'exercice, le marché français affiche une petite hausse par rapport à l'an dernier. Mais si le leader est toujours japonais, ce sont les constructeurs chinois qui tirent les chiffres vers le haut.

Entre la hausse brutale du prix du carburant, les perspectives économiques incertaines et les multiples canicules peu propices à la pratique de la moto, les raisons ne manquaient pas de voir le marché français dévisser nettement en 2026. Mais après six mois d'exercice, le bilan global est relativement satisfaisant, affichant une hausse de 6,3 % des immatriculations par rapport au premier trimestre 2025. Oui, on préfère dire « relativement » satisfaisant car comme vous le comprenez, il n'y a pas non plus de quoi entonner des alléluias : 2025 avait débuté par une grosse baisse des immatriculations (raison simple : les concessions écoulaient leur stock de machines Euro 5, sur-immatriculées fin 2024…), 2026 n'a donc pas grand mérite à faire mieux sur ses six premiers mois. Mais bon, si l'on considère les chiffres bruts (101 595 motos et scooters de 125 cm^3 et plus immatriculés entre janvier et juin de cette année), on constate tout de même que l'on tient là le troisième meilleur premier trimestre de la décennie. Cela dit, aussi bon soit-il dans sa globalité, ce premier trimestre 2026 a tout de même de quoi en faire grimacer certains. Beaucoup même : la plupart des constructeurs historiques. Pour certains, la grimace est légère : les trois premiers (Honda, Yamaha, BMW), qui conservent, de loin, leur place sur le podium, mais dont les baissent affichent respectivement 7,5 %, 1,6 % et 9,3 %. Pour les autres, le rictus est nettement plus crispé. Non pas que les pourcentages de baisse soient forcément plus forts, mais parce que ces constructeurs sentent de plus en plus dans leur aspi les marques chinoises, qui elles affichent une progression insolente : à deux chiffres (+ 52,8 % pour CFMOTO, + 61,5 % pour Zontes, + 57,7 % pour Voge), voire à trois (+ 122 % pour QJ Motor, + 287 % pour Benda…). Alors certes, les pourcentages les plus spectaculaires sont ceux de petits acteurs du marché qui partaient de très bas, mais même en prenant cette donnée en compte, force est de constater que les marques chinoises prennent de plus en plus de place et tirent le marché, certaines jouant même dorénavant aux avant-postes (CFMOTO, sixième du marché, à moins de 1 000 immatriculations de Triumph). Dans ce panorama très sino-centré, certaines marques historiques redressent tout de même la barre (Suzuki et KTM, qui affichent des hausses respectives de 36,4 % et 67,1 % après des années il est vrai compliquées). Des marques qui, ces derniers temps, ont décidé d'être plus agressives sur les prix. La méthode produit, on le voit, de réels effets. Rien n'indique, cela dit, qu'elle sera suffisante pour contenir le raz-de-marée chinois qui menace de submerger le marché.

KOVE

625 X PRO

L'appel de l'aventure n'attend pas.

FOCUS ON PERFORMANCE 专注性能

À partir de **6 597 €**

Moteur : Bicylindre parallèle, 4 temps, 8 soupapes, DOHC. **Modes de conduite :** Sport et Eco. **Boîte de vitesses :** Manuelle à 6 rapports. **Cylindrée :** 581 cm³. **Puissance max :** 46 kW (8 500 tr/min). **Couple max :** 56,5 Nm (6 250 tr/min). **Pneumatiques :** Avant 110/80 R19. Arrière 150/70 R17 Pirelli. **Jantes :** À rayons. **Suspensions :** Fourche inversée KYB multi-réglable (précharge, détente et compression) à l'avant, suspension arrière pilotée KYB. **Débattement :** 180 mm à l'avant / 230 mm à l'arrière. **Freinage :** Double disque avant avec étriers à quatre pistons, disque arrière avec étrier à simple piston, ABS double canal. **Poids en ordre de marche :** 221 kg. **Capacité du réservoir :** 21 L. **Tableau de bord :** TFT. **Coloris disponibles :** Bleu, Noir et Blanc.

kovemotor.fr

Prix recommandé pour la France métropolitaine, TVA et transport inclus.
Pour les DROM-COM et la Corse, nous consulter.
Les frais d'immatriculation ne sont pas inclus dans le prix.

Kove recommande MOTUL

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer.

Recyclage : l'Europe se penche sur la moto

Un nouveau règlement sur la gestion des véhicules hors d'usage vient d'être adopté par le Parlement européen.
À la différence de ses prédécesseurs, il prend aussi en compte les deux et trois-roues motorisés. La France est déjà en pointe sur le sujet et ne va pas au-devant de bouleversements mais à l'échelle du continent, des lignes vont bouger.

Améliorer le traitement des motos et scooters en cours et en fin de vie : cette ambition est déjà à l'œuvre en France, encadrée depuis 2024 par la loi AGEC (Anti gaspillage économie circulaire) qui impose notamment la collecte des véhicules hors d'usage (dès lors qu'ils sont complets) par leur constructeur. À l'échelle de notre pays, le nouveau règlement voté au début de l'été par le Parlement européen ne va donc pas radicalement changer la donne et bouleverser des habitudes qui depuis deux ans, sont en train de s'installer. Sa vocation est plutôt d'étendre la pratique à l'échelle du Vieux Continent et surtout de l'homogénéiser au sein de tous ses états membres. Une pratique qui doit s'articuler autour de deux axes : favoriser le marché de la pièce de réemploi, et bloquer aux frontières de l'Europe les véhicules hors d'état de circuler et objets d'exportations frauduleuses. Dans les deux cas, l'implication des constructeurs va être nécessaire et décisive. Ce sont eux qui à la conception même de leurs modèles vont devoir prendre en compte ces critères environnementaux. C'est déjà le cas aujourd'hui, mais ce nouveau règlement va pousser les curseurs plus à fond avec, entre autres exemples, l'obligation d'intégrer un pourcentage croissant de plastiques recyclés (15 % d'ici six ans, 25 % d'ici dix ans), celle d'éditer un passeport numérique propre à chaque véhicule ou encore celle de donner aux professionnels de la réparation un accès étendu aux données techniques de leurs modèles, afin de faciliter l'usage de pièces de réemploi, l'idée étant que ces pièces puissent être tracées, contrôlées et vendues avec une garantie. Oui, le chantier n'est pas de petite ampleur et certains États membres, moins concernés que d'autres par la question, vont devoir mettre les bouchées doubles pour satisfaire ces exigences européennes. Ils ont toutefois 5 ans pour s'y atteler pleinement. Ça peut paraître lointain, mais en regard de la complexité des chaînes d'approvisionnement, de la sinuosité administrative ou de la durée de vie des véhicules actuellement dans le parc européen, ça ne l'est pas tant que ça.

Vitedi

UNE NOUVELLE USINE bientôt pour Rieju : la firme espagnole, de plus en plus tournée vers la route,

vient de débuter la construction d'un nouveau site de production en Catalogne. Ce dernier, qui accueillera cinq lignes d'assemblage, devrait commencer à tourner au 1er trimestre 2028.

ERRATUM Magie noire ou surmenage ? On enquête pour le savoir, en attendant, la photo de la Ducati DesertX en couverture du numéro 4177 est un modèle 2024/2025, différent de celui essayé quelques pages plus loin. Quant à la cylindrée, c'est bien un 890 et pas un 850. Mille excuses.

DU NOUVEAU chez TVS. La marque indienne, arrivée depuis quelques mois sur notre marché, vient de trouver un nouveau directeur à sa filiale européenne : Richard Tougeron, un ancien de chez Nissan. Ce dernier a notamment pour mission de structurer le réseau de la marque, encore peu développé.

SUPERCROSS DE PARIS : la tribune *Moto Verte* est certainement ce qui se fait de mieux pour assister au Supercross de Paris. Places en première catégorie, accueil personnalisé, cadeaux de bienvenue dont un masque 100% MV collector... Cette année, cerise sur le gâteau, pour célébrer la venue des frères Coenen, une KTM 300 SX sera offerte, après tirage au sort, à l'un des possesseurs de billet dans cette tribune. Le graal du 2-temps cross remise sur la piste par les frères Lucas et Sacha en live. Rien que ça ! Pour en être et tenter votre chance, rendez-vous sur le www.supercrossparis.com/billetterie/

DISPONIBLE EN KIOSQUE

Classic

DISPONIBLE EN KIOSQUE ET SUR BOUTIQUELARIVIERE.FR

PAR BRUNO SELLIER.

BASKETS SIDI NUCLEUS GTX / 219 €

A une protection près.

La gamme de baskets Nucleus compte 5 modèles aux caractéristiques différentes qui s'appuient sur un cahier des charges commun : sécurité et confort, à pied comme à moto. La déclinaison Gore-Tex®, avec sa membrane étanche et respirante, offre-t-elle le surcroît de polyvalence attendu ?

Déambuler en ville ou ailleurs sans s'encombrer d'une paire de chaussures supplémentaire pour marcher une fois descendu de sa machine : voilà l'intérêt des baskets moto. Encore faut-il qu'elles réunissent quelques fondamentaux. Avec 1 petit kilo sur la balance, cette paire de Nucleus GTX possède déjà celui de la légèreté. On apprécie également son design, mélange de sobriété et de style Outdoor, qui sait les rendre discrètes. Et si elles savent flatter l'œil, les Nucleus GTX assurent également niveau confort. Une fois rodées, on les chausse avec facilité, bien aidé par la solide boucle à l'arrière. On profite alors d'un intérieur en mesh dénué de coutures gênantes ou de jonctions désagréables de matières. Le laçage est évident avec des lacets qui se « verrouillent » dans leurs œillets lorsque l'on tire dessus. Le maintien est très bon et l'épaisseur de l'amorti associé à une semelle Vibram® relativement rigide font des GTX de bonnes compagnes de marche. Seules les fortes chaleurs viendront provoquer, à la longue, une déplaisante sensation de surchauffe que la respirabilité de la membrane Gore-Tex® ne parviendra pas à tempérer. Une membrane qui fait ce que l'on attend d'elle le reste du temps, notamment lorsque les températures descendent et approchent les 10 °C ou que l'on est surpris par une averse. Pas de miracle tout de même, on reste sur une basket qui ne supportera pas de longues virées pluvieuses. Sur la moto on apprécie de glisser la bottine sous le sélecteur sans aucun effort particulier, avec un feeling à la commande très bon malgré l'épaisseur relative de la semelle. Au chapitre de la sécurité, Sidi ne réinvente pas la roue et propose le classique combo talon et pointe renforcés ainsi que des protections malléoles en D3O assez minimalistes. Le tableau aurait pu être quasi parfait si une simple protection sélecteur avait été ajoutée. En l'état, et même si les GTX ne laissent que peu transparaître les milliers de kilomètres qu'elles ont parcourus en notre compagnie, l'absence de ce basique a suffi par abîmer le revêtement supérieur en tissu. Pas d'impact structurel puisque la coque en dessous reste garante de l'ensemble mais cela fait tache lorsque l'on connaît la qualité de finition habituelle des produits Sidi. ■

Absence

Si les Nucleus GTX ont bien résisté à nos sévices, l'absence d'une protection sélecteur s'est fait cruellement sentir au niveau du tissu de la pointe qui a fini par se déchirer.

Confort

L'épaisseur de l'amorti participe à un confort de marche de qualité.

- **Confort**
- **Polyvalence**
- **Discretion du look**

- **Pas de protection sélecteur**
- **Protection de malléoles minimaliste**

Semelle

La semelle plate Vibram® assure un grip très rassurant.

Tailles : de 39 à 48. Poids : 1 kg la paire. Matériaux extérieurs : Tissu Ripstop. Doublure Interne en mesh et membrane Gore-Tex®. Renfort sélecteur, pointe et talon Semelle Vibram en caoutchouc. Coloris : gris - noir/sable - noir/blanc - noir/anthracite - noir/bleu
Contact : www.sidi.com

Le verdict MR

Sans sacrifier la protection (souple et de niveau 2 comme dans le reste de la gamme), Spidi vise juste en prenant le parti de la légèreté. Si vous pouvez vous permettre l'achat d'un ensemble dédié uniquement aux roulages printemps-été, cet ensemble Frontier n'est pas à négliger. En regard de sa technicité, le tarif est justifié et en outre, il est possible d'acquérir veste et pantalon séparément.

SUPERCROSS Paris

21.22 NOV. 2026

plenitude arena

SUPERCROSSPARIS.COM / PLENITUDEARENA.COM

Dunlop Trail Max Raid

6 500 km et tous ses crans

Bon d'accord, ils sont pas mal usés (mais pas arrachés) les crans, mais il faut dire qu'on ne l'aura pas ménagé ce train de Dunlop Trail Max Raid pour boucler les 6 500 km du premier Paris/Cap Nord, mixte de route et de tout-terrain.

50/50 ! Un mix parfait entre route et chemin, voilà la mission du Trail Max Raid. Ça tombe bien, c'est peu ou prou ce qui est annoncé comme composition de ce premier raid Paris-Cap Nord (*voir reportage p. 74*). Pourtant, au départ de l'événement du côté du château d'Ormesson, les techniciens de Dunlop semblent un peu sceptiques quant à la capacité du pneumatique de surnager dans les conditions off-road dans lesquelles ce pneumatique risque d'être plongé. Du gros sable, potentiellement de la boue… Et les hommes de Dunlop de nous inviter à faire le choix en fonction du parcours, en optant pour le 908 RR également mis à disposition par le manufacturier lors des différents points d'assistance. Le 908 RR, un pneu de rallye-raid aux crans bien plus imposants, parfait pour du tout-terrain engagé. Sauf que nous, c'est bien la référence trail de chez Dunlop que l'on entend tester tout au long de cette épreuve, et plus encore sur la durée. Pour une fois qu'on peut faire un vrai test d'endurance… Un unique train pour 6 500 kilomètres. Vraiment très efficace sur route, il aura offert à la HVA 901 Norden beaucoup d'aisance sur le bitume : confort, toucher de route, précision, motricité, vivacité et stabilité, autant de qualités qui se dégagent du Trail Max Raid. Vraiment bon, à tel point que si on partait à l'aveugle, sans savoir quel type de pneumatique on utilise, on n'imaginerait pas retrouver pareil profil. Même en rentrant fort sur l'avant, en mettant autant d'angle que le combo vitesse/virage l'impose, jamais il ne s'est désuni, pas plus qu'il n'a manifesté une quelconque nervosité ou autre imprécision. Un très bon compagnon sur route, et un goût prononcé pour tout ce qui se passe à côté. Le dessin s'inspire du D 908 RR, notamment sur la bande centrale où le Trail Max Raid lui reprend sa forme des crampons en croix. Très efficace sur les chemins secs, qu'ils soient en cailloux, en gravette ou en terre, le Trail Max Raid remplit sa mission, assurant une excellente motricité dans l'axe et pas mal de prévenance sur l'angle, se rapprochant des sensations d'un pneu off-road sans logiquement parvenir à l'égaler. Même dans le sable il aura su faire le job, offrant un guidage précis à l'ensemble du moment que l'on accepte de se mettre dans un certain rythme, et donc à une certaine vitesse. Finalement, il n'y a que dans la boue qu'il montre ses limites. Sur une boue rendue glissante (ou collante), on ne bénéficie de quasiment aucun grip. Dans ces conditions, on est bien plus en mode survie qu'en mode plaisir, cherchant les traces les moins brassées pour retrouver un minimum de guidage et de motricité. Heureusement, ces portions seront rares, et si nous les avons empruntées pour suivre 100 % de la trace GPX du raid, dans un usage privé, on vous invite à éviter ces passages boueux pour ne profiter que des bons côtés de ce pneumatique. Et comme on le dit plus haut, ils sont nombreux. Jusque dans sa résistance, avec des crampons qui se lissent mais ne s'arrachent pas (malgré un off-road engagé et de nombreux passages dans les cailloux). Un vrai bon point pour la constance d'efficacité du produit.

Les technologies employées

Dynamic Front Formula : la technologie qui favorise la maniabilité grâce à la méthode de développement qui associe un profil de section et une conception de carcasse donnant une sensation de confiance et un équilibre optimal entre partie avant et arrière.

Hi-Silica : le taux de charge de silice important favorise la flexibilité du mélange de gommes à basses températures, rendant efficace ce pneumatique à la fois sur route et en tout-terrain.

CTCS : système de contrôle de la tension de la carcasse (radiale) pour favoriser la maniabilité de l'ensemble et l'empreinte au sol. La tension constante sur toute la largeur optimisant la surface de contact.

JLB : la ceinture sans joint est une exclusivité Dunlop. Cette ceinture est un renfort de carcasse permettant d'améliorer la durabilité et la constance.

Les différentes conditions rencontrées tout au long de ces 6 500 km nous auront permis d'aller au bout des choses.

Les dimensions disponibles

Avant :
- 110/80 x 19
- 120/70 x 19
- 90/90 x 21

Arrière :
- 130/80 x 17
- 150/70 x 17
- 170/60 x 17
- 140/80 x 17
- 140/80 x 18
- 150/70 x 18

300 €
Le prix moyen constaté dans une dimension 90/90 x 21 et 150/70 x 18

Pas de signe d'arrachement, mais des crampons qui se tassent. Il en reste encore après ce long raid effectué sur route et en off-road.

PAR CÉLIANE POCHON.

De la tête aux pieds

Blouson Spidi Hyper-V Pro Perforated
Pensé pour les pilotes sportifs, ce blouson en cuir de bovin haute résistance mise sur l'ergonomie grâce à ses empiècements extensibles et ses zones perforées favorisant la ventilation. Il reçoit des protections aux épaules et aux coudes ainsi que des renforts externes.
Tailles : du 46 au 58
Disponible en rouge/blanc/noir, noir/blanc, noir
Prix : 499,90 €
www.spidi.com

Pneu Metzeler Sportec 01 RS
Ce pneu hypersport mise sur la polyvalence avec un comportement sportif aussi bien sur route sèche que mouillée. Sa technologie Dynatread adapte la bande de roulement pour offrir une direction précise, un bon ressenti de l'avant et une tenue de ligne optimale.
Prix : 252,95 €
www.metzeler.com

Support téléphone GR Xplore GR-PP08
Ce support téléphone associe aluminium, fixation magnétique avec verrouillage mécanique et rotation à 360° pour un usage simple au guidon. Son système d'absorption des vibrations avec quatre silentblocs protège également le smartphone lors des trajets.
Compatibilité : iPhone 13 à iPhone 17 Pro Max, Samsung GS26/GS26 Ultra ou adaptateur universel.
Prix : 33,99 € (support) + 23,99 € (absorbeur de vibrations)
www.tecnoglobe.com

Casque Scorpion EXO-GT Jet
Dernier-né de la gamme premium Apex Series, ce casque jet associe sur la légèreté et la sécurité grâce à sa coque TCT Ultra Fusion conçue pour optimiser l'absorption des chocs. Son aérodynamisme inspiré de l'EXO-R1 Air intègre un becquet arrière pour limiter les turbulences et améliorer le confort à haute vitesse. Tailles : du XS au 2XL. Prix : 399,90 €
www.scorpionsports.eu

Pour voir vos articles publiés dans cette page, envoyez-nous, sur shopping.mr@motorevue.com, toutes les informations concernant vos produits (visuels HD, prix, coloris et tailles disponibles).

Casque HJC RPHA 12 Mr Peeks
Inspiré du personnage Mr Peeks de Call of Duty® Zombies, ce casque intégral reprend le design de la célèbre mascotte avec une finition travaillée. Basé sur le RPHA 12, il combine une coque en fibres, une aérodynamique optimisée et une ventilation efficace.
Tailles : du 2XS au 2XL
Prix : 649,90 €
www.hjchelmets.eu

Top-case Shad SH51
Nouveau venu dans la gamme du fabricant Shad, le top-case SH51 (pour 51 litres) vient compléter les excellentes valises latérales extensibles SH38X. Proposé en 2 finitions – alu anodisé ou carbone –, il peut accueillir 2 casques (un XL et un M) ou une charge max de 10 kg. Équipé d'une fermeture Double Locking System, d'un joint d'étanchéité pour une isolation améliorée et d'une poignée intégrée, il est livré avec sa grille de montage.
Prix : 249 € couvercle supérieur en alu anodisé ; 228,99 € en carbone
www.shad.es

Chaussures Stylmartin Vertigo Air
Pensées pour les voyages au long cours et les longues balades estivales, ces chaussures associent cuir suédé, inserts mesh et doublure respirante pour garder les pieds au frais. Elles intègrent des protections aux malléoles, un renfort sélecteur et une semelle adaptée aussi bien à la route qu'aux chemins.
Tailles : du 38 au 47
Prix : 171,38 €
www.stylmartin.it

Jean moto femme PMJ Speed Star
Avec sa coupe ajustée et son denim stretch, ce jean moto femme associe confort au quotidien et résistance à l'abrasion. Il intègre des protections amovibles aux genoux et aux hanches pour rouler avec une protection discrète.
Tailles : du 36 au 48
Prix : 159 €
fr.pmj.it

Blouson RST Spectre Air D30 Bihr
Les larges panneaux en maille de ce blouson RST assurent une ventilation maximale, tandis que le nouveau tissu extensible léger offre un confort supérieur, notamment lorsqu'il est porté sur un tee-shirt ou une couche de base. Il est également désormais équipé de protections D30.
Prix : 139,96 €
www.mybihr.com

Dans un rayon de

Un comparatif 100 % placé sous le signe de la réglementation A2 avec cinq « vrais » trails calibrés entre 398 et 451 cm³, de 42 à 48 chevaux. Japon, Chine, Europe (et Inde en filigrane...), d'un billet d'entrée sous les 6 000 € à plus de 9 000 € options comprises, de la route à la terre, voici un match fort instructif vis-à-vis d'un segment 2-roues qui en connaît un rayon sur les plaisirs simples et accessibles.

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier..

moyenne cylindrée

CFMOTO 450 MT / QJMOTOR 450 RX BMW F 450 GS / Kawasaki KLE 500 / KTM 390 Adventure R

On ne peut pas dire que le bitume ait vraiment souffert, ni que les cailloux se soient envolé bien haut sur notre passage et pourtant, c'était une excellente expérience ! Bien sûr, s'embarquer vers un spot à plusieurs centaines de kilomètres nous imposait un long parcours autoroutier alors il faut bien admettre que ce long interlude n'aura pas été un pur plaisir... La faute à ces petites mécaniques que l'on aura très largement sollicitées puisqu'empli d'une volonté débile à tracer le plus vite possible vers notre Eldorado, le Trièves, cette belle étendue montagneuse et virolante ancrée entre Vercors et massif des Alpes. Là-bas nous attendaient lacets et sentiers, comme un immense terrain de jeu pour grands garçons revenus à l'âge de leurs débuts à moto. C'est que dans le lot, il y avait du coriace, du vrai rouleur avec un sacré tas de kilomètres au compteur, du bonhomme d'expérience avec un peu plus que simplement les tempes grisonnantes sous le casque. Du bon vieux loup blanchi, plutôt branchés grosses pétoires en vérité mais qui n'ont pas hésité à braver les éléments, les décibels et autres vibrations pour aller rejoindre ce territoire plein de promesses. Des petits berlingots poussés dans leurs retranchements sur autoroutes, maintenus pendant des heures à ça de la zone rouge en sixième afin de maintenir une vitesse de croisière d'au moins 130 km/h : les gars ont tenu le coup malgré des corps meurtris ici par un boucan d'échappement assourdissant, là depuis ces insistants fourmillements, talqués en zone fessière des suites d'une selle typée bois dur mais des gars contents d'en être, impatients d'aller tâter de l'off-road en position debout, si joyeux à l'idée de virevolter entre cols et vallées.

Avec Laura, ça fait six demoiselles

Exact : parmi nos vieux croûtons et en plus

de nos cinq demoiselles motorisées aux origines diverses, Laura ! Une présence féminine trop rare dans nos essais il est vrai. Cette fois, grâce à Laura, la critique n'en fut que meilleure, elle qui, tuons le suspense dans l'oeuf, appuiera avec insistance sur un point crucial : ces motos, d'aussi petite cylindrée soient-elles, n'en sont pas pour autant franchement taillées pour la gent féminine. Quelle connerie soit dit en passant ! Pas si légères, pas si fines et/ou pas si basses de selle, encombrantes pour certaines, il y a dans la conception même de ces meules comme une donnée oubliée, celle d'une accessibilité aisée à ces mesdames et mesdemoiselles charmées par l'idée d'une virée mixte route & TT. Soyez averties mesdames : il va falloir s'investir si vous mesurez moins d'un mètre soixante-dix ! Pourtant la sélection ne manquait pas de séduction avec nos cinq machines parées au TT entre roue avant de 21 pouces (19" pour la F 450 GS) et pneus mixtes.

Chez KTM, nous avons opté pour l'Adventure 390 R plutôt que la X, justement parce qu'elle retient une paire de roues à rayons (avant de 21 pouces) et du gros débattement. La 390 Adventure X serait finalement plus proche de la philosophie avancée par la F 450 GS (toutes les deux en roue avant de 19 pouces) mais cette dernière, chaussée de pneus Metzeler Karoo IV et équipée de l'option roues à rayons BMW, revendique une approche off-road par son constructeur, plus que la 390 Adventure X, donc...

Réunir cinq motos n'a rien d'une évidence au moment de réaliser un sujet comparatif tel que celui-ci mais nous voulions vraiment étendre la comparaison. Idéalement, nous aurions souhaité inclure la Royal Enfield Himalayan 450 dont le monocylindre, à l'instar de la KTM 390 Adventure, ne craint pas la concurrence construite sur moteur bicylindre. Mais voyons déjà ce qu'il ressort de ce quintuor. ■

Rouler dans le Trièves, cette étendue située entre Vercors et massif des Alpes

Le guidon est en effet perché relativement haut mais la moto demeure super accessible, elle qui sait vraiment tout faire, TT inclus et pour pas cher. La MT450 est en revanche bien trop bruyante sur les liaisons roulantes.

Toutes étaient équipées de pneumatiques à structures afin de nous emmener un peu plus loin, notamment dans les chemins. Les deux chinoises retiennent de série une paire de pneus CST Ambro A4 II « *made in China* », inspirés du Pirelli Scorpion Rally STR. On retrouve une excellente condition sur route sèche ou mouillé, sans bruit de roulement, une parfaite neutralité et une belle résistance à l'usure. En off-road, pourvu que la trace soit sèche, ça fonctionne très correctement, avec toutefois un grip avant vite limité (idem Scorpion Rally STR). KTM équipe sa 390 Adventure R de Mitas Enduro Trail relativement typés et qui tendent à guider un peu fort l'avant sur route, amoindrissant les capacités de précision de la moto et manifestant un ronron de roulement. Mais on s'y fait et puis ça ne fait tant de bruit alors qu'en TT c'est plutôt efficace. Notre F 450 GS recevait quant à elle des Metzeler Karoo IV aux pavés bien marqués et donc bruyants sur route. L'avant, en 19', se révèle très « carré », ce qui retire pas mal de sensation sur route avec une moto relativement floue et qui n'incite pas à mettre du rythme, plus encore sur chaussée mouillée alors qu'en off-road, ça tracte ! Kawasaki équipe d'origine sa KLE des pneus IRC, marque japonaise mais dont le Trail Winner ici utilisé est fabriqué en Thaïlande. Terriblement décevants, ils imposent un effet culbuto à la moto à basse vitesse, nuisent à la précision et s'usent à une vitesse phénoménale ! Avant même d'atteindre 2 500 kilomètres au compteur, l'arrière avait déjà entamé ses témoins d'usure. En usage TT, c'est juste limite, sur route sèche, le grip se révèle toutefois correct.

Présentation

Là c'est intéressant : elles sont cinq, viennent jouer dans la même cour, s'établissent suivant un placement tarifaire réfléchi de même manière et bien que factuellement il existe un delta entre la moins chère et la plus chère, chacune avance avec ses propres armes pour, au final, suggérer différents sentiments à la première rencontre. On tend à penser que ce

Ces touches en trèfle à quatre feuilles offrent une belle sensibilité tout en manifestant une logique de navigation très satisfaisante.

Il y a du soin apporté ici, entre finition de revêtement de selle, poignées passager et porte-paquet.

La bulle réglable, encore un équipement qui fait mouche. Deux molettes mais une seule suffit, c'est pratique et la protection de se révéler finalement intéressante.

Calé à 270 ° ce twin en ligne garantit un remplissage très satisfaisant dès les mi-régimes et ne vibre quasiment pas. Le revêtement de surface couleur plomb dénote toutefois, raison pour laquelle CFMOTO l'a depuis passé au noir.

n'est pas un hasard si la F 450 GS réclame la plus lourde soulte, considérant que dans cette présentation-là, entre finition « Trophy », roues rayonnées, afficheur de R 1300 GS, embrayage automatique, design réussi, revêtements de surfaces, cette GS d'entrée de gamme se fait sérieuse et valorisante (à l'exception de ses protège-mains ridiculement « light » !). Elle se démarque également par un gabarit très en phase avec sa cylindrée et ses promesses, même si on découvrira qu'elle ne se destine pas spécialement pour autant aux petits gabarits, notamment féminins. À l'opposée question prix, la MT 450 apparaît certes moins cossue mais pas moins parfaitement respectable. Roues à rayons tangentiels, bras en alliage d'aluminium, afficheur TFT de qualité, suspensions KYB,

CFMOTO MT 450

Sur l'élan

CFMOTO avait d'abord proposé sa MT 700 sur base bicylindre maison et d'inspiration Kawasaki (celui de la famille Z, Versys, Ninja 650), puis avait poussé l'exercice jusqu'à la MT 800 suivant les finitions Explore, Touring et Sport, qui faisait – fait encore – confiance au bicylindre parallèle que CFMOTO détient en commun avec KTM (pour qui le constructeur chinois assemble certains moteurs et un peu plus). En 2026, une MT-X 800, ce sont 91 chevaux tandis que la MT 450 bloque le compteur à 42 chevaux, parfaite pour satisfaire au permis A2. La MT 450, débarquée en 2025, aura réalisé une entame de carrière pour le moins galopante avec plus de 1 600 unités dealées dans l'Hexagone dès sa première année de commercialisation complète. Cette « petite » 450 à la sonorité affirmée propose des suspensions KYB multiréglables à grand débattement (200 mm à l'avant et à l'arrière) pour une garde au sol très généreuse mesurée à 220 mm. Elle compte parmi sa dotation d'origine un sabot moteur, des jantes à rayons tangentiels et donc à fonction Tubeless (21 pouces devant, 18 derrière), des repose-pieds crantés, une selle réglable à 800 à 820 mm (disponible en 870 mm à la commande et que l'on estime largement recommandable), un afficheur couleur pilotable au guidon, des leviers de frein et d'embrayage à réglage d'écartement micrométrique, une bulle réglable en hauteur, un ABS déconnectable en roulant, un contrôle de traction lui aussi débrayable, un duo de prises USB (A et C), des commodos rétroéclairés, etc. CFMOTO se distingue au passage par sa garantie constructeur établie à 5 ans, un must ! Et après plusieurs propositions tarifaires, la voilà fixé à 5 999 €, c'est fort, très fort.

CFMOTO MT 450 / à partir de 5 999 €

+ 140 km/h • 42 ch* – 4,3 mkg* • 190 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*

QJMOTOR SRT 450 RX

Sûréquipée

QJMOTOR, division moto du groupe chinois Qianjiang, lui-même intégré au géant Geely Holding Group (Volvo, Lotus, etc.), investit le milieu du 2-roues à la vitesse de l'éclair et avec force de frappe remarquable. Déployé sur le Vieux Continent depuis peu, QJMOTOR étend son savoir-faire avec une précision chirurgicale. Déjà en capacité de proposer une très large gamme de motos typée trail, QJMOTOR est arrivé en 2026 avec cette SRT 450 RX aux ambitions toutes tracées : prendre l'aspiration de la CFMOTO MT 450 pour très vite s'imposer sur nos marchés. Reprenant les attributs techniques ayant immédiatement charmé les utilisateurs, la SRT 450 RX jouit donc d'un twin en ligne de 450 cm³ atteignant 48 chevaux mais ici calé à 180°. Grands débattements, look évocateur, roues Tubeless à rayons tangentiels, afficheur couleur, la SRT 450 RX joue de distinction par le biais d'un équipement complet, entre étriers de frein Brembo, sabot moteur, arceaux de protection, bulle réglable, poignées chauffantes, selle chauffante, béquille centrale, contrôle de traction et ABS déconnectables, suspensions Marzocchi multiréglables, protèges-mains, etc. C'est du sérieux et ce, jusqu'au comportement dynamique, sur route comme en off-road. Si la moto n'est toutefois pas exempte de critiques (gestion ouverture/fermeture des gaz à revoir et encore quelques vibrations parasites), elle fait montre d'un niveau de finition à la hauteur des équipements embarqués. Douée d'une garantie constructeur de 3 ans et profitant d'un maillage de concessionnaires déjà largement déployé, cette SRT 450 RX ne risque clairement pas de passer inaperçue.

bulle réglables, etc. Pour 5 999 €, difficile d'imaginer faire mieux. Moins pétillante dans ce coloris que d'autres, notez également que cette version « 2025 » ne profite pas des nouveaux traitement moteur dorénavant noirs, que cette finition gris plomb lui étant réservée n'est pas d'un effet pas aussi chouette que celle de 2026. La SRT 450 RX, seulement 300 € plus chère, en offre plus depuis un niveau d'équipement qui impressionne. Un match interne se dessine immédiatement, ces deux chinoises jouant gros cette année.

L'Adventure 390 R nous est revenue superbement habillée en 2025, depuis des lignes très inspirées des grands sœurs de rallye-raid, la voilà véritablement plus jolie que par le passé. Et puis son moteur « augmenté » laisse présager le meilleur. Ses commodos rétro-éclairés lui valent également des points, son afficheur aussi, à l'inverse de son système de frein limite grossier visuellement et ses roues non Tubeless. Élancée, à la surface frontale contenue, elle inspire la légèreté et l'efficacité. Quant à la KLE, nous étions

Un étrier Brembo qui corrobore le niveau d'équipement embarqué et surtout, qui rend le freinage franchement efficace.

Les chinoises mettent définitivement le paquet d'origine, même quand il s'agit de d'emporter du matos.

Sans être indispensable, ça reste un plus que de proposer une béquille centrale de série. Celle-ci nuit toutefois à la garde au sol dans les virages à gauche.

QJ Motor SRT 450 RX / à partir de 6 299 €

+ 140 km/h • 47,5 ch* – 4,1 mkg* • 196 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*

On retrouve la logique de réhausse manuelle déjà vue sur la MT 450, avec une sensation plus qualitative néanmoins. À l'inverse, l'efficacité en protection est moindre à bord de la SRT 450 RX.

unanimes pour lui reconnaître un super look, relevé d'une association de couleurs pertinente et réjouissante. Une japonaise qui apporte de la fraîcheur, à l'identité propre et au patronyme historique. Seulement voilà… Cadre, berceau inférieur et bras carré en acier, leviers et suspensions non réglables, pas de commande de tableau de bord déportée, pas de Tubeless, échappement en position basse pas super quali', etc. Un premier émoi vite retombé même si dans cette finition SE elle fait moins « cheap » que la KLE 500 standard.

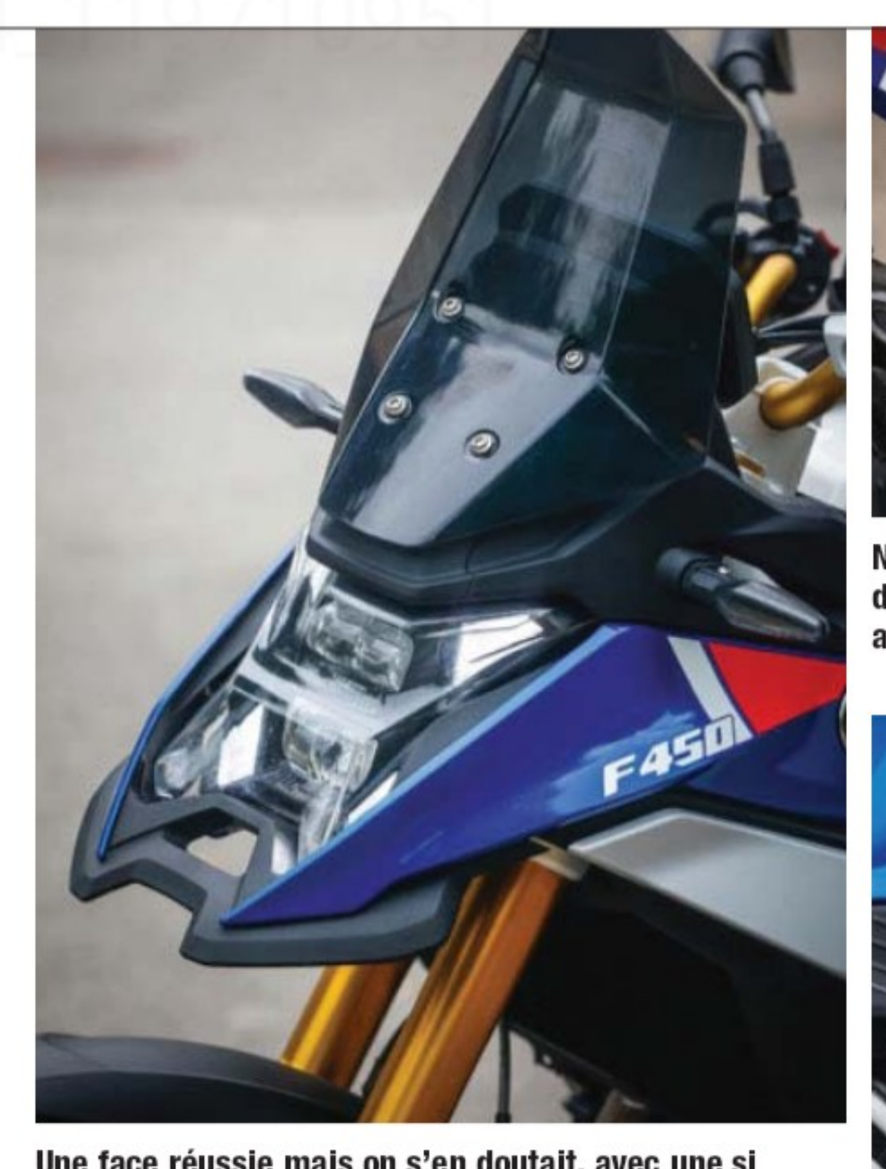
Ergonomie générale & confort

Nous relevons un petit avantage en faveur de la BMW F 450 GS, qui propose et se distingue par un triangle guidon/selle/repose-pieds pertinent, qui n'impose pas au pilote de rouler assis avec les bras exagérément relevés comme c'est le cas avec les MT 450, SRT 450 RX et plus encore KLE. Certes, cela trahit une hauteur de selle relativement conséquente et une position debout un petit peu plus exigeante pour les grands gabarits mais la polyvalence est bien réelle. Et puis on apprécie l'encombrement frontal modéré sur la F 450 GS, une moto qui ne se prend pas pour plus grosse qu'elle ne l'est. Si question protection

SRT 450 RX ne vend pas du vent, elle surfe l'asphalte comme elle avale les saignées en TT. Reste à progresser côté confort de selle, douceur d'injection et bruit dynamique.

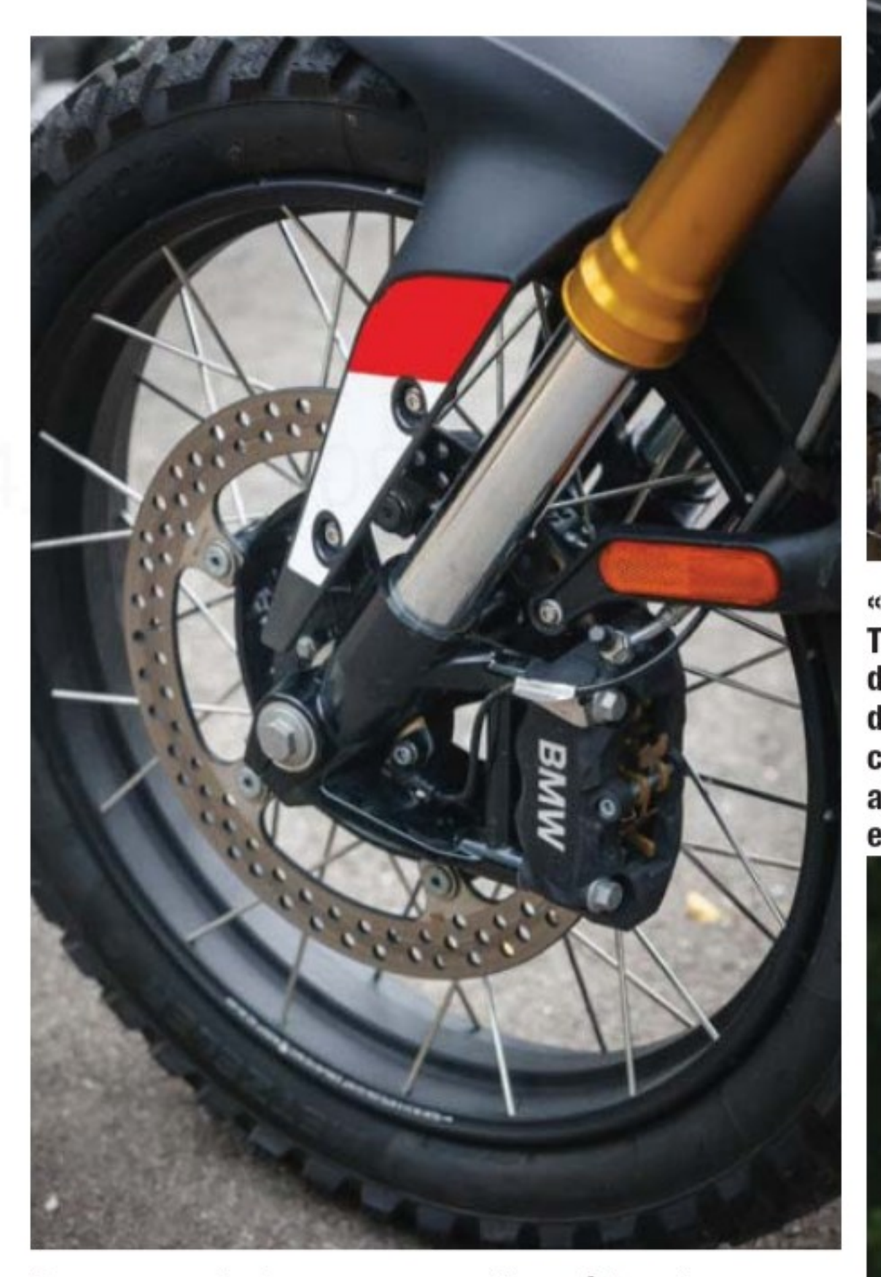
Chouette profil pour F 450 GS au gabarit contenu et au triangle guidon/selle/repose-pieds convaincant. Un compromis qui, en usage TT, révèle un guidon pourtant placé légèrement trop bas.

au vent elle n'excelle pas, son confort de selle et de suspensions se révèle intéressant. Petit bémol : malgré toutes ces bonnes prédispositions, elle demeure encore difficile d'accès à vous mesdames, qui peinerez à la relever de sa béquille au moment de vouloir prendre place à bord. La Kawasaki accuse également le coup à cet endroit, elle qui se veut pourtant accessible de hauteur de selle mais dont ladite selle ne sert pas efficacement le confort à la longue. Et puis nous lui reprochons de nous servir ce guidon démesurément haut et large ! OK, debout dans les chemins ça fonctionne mais sur route, ça en devient pénible. La KTM 390 Adventure R n'est autre qu'un bout de bois ! Sa selle serait le tronc, ultra-ferme, carrément dure, une torture sur route ! À l'inverse, avec son guidon bas et son plexiglas généreusement dimensionné, elle offre une excellente condition de pilotage sur route. Tandis que debout, son guidon bas devient pénalisant (quel paradoxe !). Le duo chinois semblait proposer la même chose et pourtant, pas tout à fait : la MT 450 joue la carte de la selle basse et moelleuse ainsi que celle des suspensions ultra-souples. La SRT 450 RX se révèle globalement plus ferme sur ces mêmes points, un peu trop point de vue assise. L'une et l'autre nous obligent à piloter assis avec les bras en l'air mais ça se rattrape en pilotage debout. Équipée chacune d'une étroite bulle réglable, elle ne sont pas les championnes de la protection, avec toutefois un maigre avantage en faveur de la MT 450. Enfin, l'une comme l'autre souffrent d'une tare véritablement pénible en usage route : le bruit ! Un conseil : utilisez de vrais bons bouchons d'oreilles et maintenez le régime moteur sous 7 000 tr/mn en liaison (environ 120/125 km/h), sans quoi vous arriverez sourd d'au moins une oreille.



Une face réussie mais on s'en doutait, avec une si petite bulle, la protection n'est pas exceptionnelle.

Notre moto, très largement optionnée, disposait des suspensions réglables participant largement au bel équilibre de la machine.



Du gros mordant pour ce monodisque à la puissance épatante.

« Seulement » 421 cm3 pour ce twin parallèle TVS et calé à 225° qui signe toutefois d'excellentes prestations. Ici nous l'avions équipé de l'option ERC, embrayage automatique centrifuge, certes pas indispensable mais très appréciable et qui empêche tous calages, idéal en usage TT.

BMW F 450 GS

L'élégante de Bavière

Née de la volonté de BMW Motorrad dans la perspective d'ouvrir son univers trail au plus grand nombre, la F 450 GS vient ainsi combler le manque au sein de la famille GS. Il aurait été possible d'attaquer le dossier par le biais de la plateforme G 310 monocylindre et ainsi proposer une GS répondant à la réglementation A2, sauf que les 34 chevaux du mono auraient été un peu courts pour prétendre contenir l'assaut trail venu de Chine. Conçue chez TVS, le partenaire technique indien du géant allemand, cette F 450 GS propose ainsi l'ADN authentique des baroudeuses germaniques aux détenteurs du permis A2. Conçue à partir d'une feuille blanche, elle vise un équilibre optimal entre polyvalence routière et véritables aptitudes off-road : et ça marche ! La motorisation est donc inédite : bicylindre en ligne de 420 cm³ développant pile la limite A2 de 48 ch (35 kW). Son originalité réside dans un calage de vilebrequin à 135° proposant un calage d'allumage à 225°, offrant une signature sonore et un caractère moteur unique en leur genre, bien que cela demeure tout relatif à l'usage. Notre moto d'essai disposait de la finition Trophy (780 €), incluant l'embrayage automatique ERC, les modes de pilotage Pro, le Quickshifter up & down, la suspension sport, le sabot moteur ainsi que le coloris Racing Blue Metallic. Ce à quoi BMW France avait ajouté la paire de roues à rayons Tubeless facturé 1 036 € pour un total facturé 9 316 € ! La F 450 GS, petite certes mais non moins premium !

Rigueur et précision

Attention ! Ne prenez pas ces notations « Rigueur et précision » à la lettre puisqu'il faut absolument considérer ici l'équipement pneumatique retenu par chacune de nos

BMW F 450 GS / à partir de 7 500 €

+ 140 km/h • 48 ch* – 4,3 mkg* • 178 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*

4_119710951
4_119710951

Deux chinoises, une japonaise, une allemande et une autrichienne qui viennent s'affronter sur le contrefort des Alpes

Kawasaki KLE 500 SE

Retour du mythe ?

La Kawasaki KLE 500… Fermez les yeux un instant et imaginez-vous rembobiner l'histoire au tout début de la décennie 90 : 1991, Kawasaki lance sa KLE 500 à la mécanique bicylindre reprise de sa GPZ 500. Sorte de modèle précurseur, la KLE 500 inventait le trail routier, ultra-polyvalent, plus apte à la route que les trails monocylindres, affichant un look détonant et s'apprêtant à signer une solide réputation de confort, d'efficacité et fiabilité. Notre KLE 500 d'essai marque le retour de cette lignée historique. La nouveauté reprend à son tour une mécanique existante, celle des Z 500 et Ninja 500. Une gamme bicylindre calé à 180° et qui cube en réalité 451cm³ pour 45 chevaux, un bloc taillé pour le permis A2. Pour 2026, KLE a ouvert le segment « Adventure » chez Kawasaki et avec comme ambition, là encore, de proposer une alternative concrète à la déferlante chinoise. Une version standard proposée à 6 549 € et cette SE à 7 399 €. Protège-mains, sabot moteur, bulle haute, prise USB-C, clignotants à LEDs et afficheur TFT (LCD sur la standard) signent l'originalité du modèle. Avec ses suspensions (non réglables) à grands débattements (210 mm devant et 196 mm derrière), la KLE promet de l'aisance en TT sauf que sa garde au sol demeure réduite. Plutôt bien dessinée et suggérant le meilleur, elle pèche toutefois par un niveau d'équipement un peu chiche (bras oscillant et commandes aux pieds en acier, pas de commande du tableau de bord depuis les commodos, pas de leviers réglables en écartement, suspensions non réglables, etc.). Mais laissons-lui sa chance.

Cadre, berceau inférieur, commandes aux pieds, ça fait beaucoup d'acier embarqué. On apprécie toutefois les protections latérales de cadre.

prétendantes. En effet, plus le pneumatique s'engage vers une pratique tout-terrain, moins il se montre à l'aise sur route. Une précision d'importance qui concerne notamment la BMW F 450 GS chaussée de Metzeler Karoo IV et la KTM 390 Adventure R retenant les Mitas Enduro Trail. Des pneumatiques qui nuisent à la précision et la rigueur sur route mais qui se rattrapent en TT, un compromis toujours assez délicat à trouver, forcément. Il n'en ressort pas moins une caractéristique forte et sympathique depuis ces deux motos : un sentiment de rigidité d'ensemble que les autres n'ont pas. Cela leur vient évidemment

Une vue qui trahit le niveau d'équipement le plus chiche du comparatif : le commodo ne pilote pas l'afficheur et les deux leviers ne sont même pas réglables en écartement.

Petit disque et simple étrier flottant à deux pistons, c'est léger mais ça freine tout de même très correctement si l'on insiste depuis le levier.

Kawasaki KLE 500 SE / à partir de 7 399 €

+ 140 km/h • 45 ch*– 4,3 mkg* • 195 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*

Un twin 500 cubant en réalité 451cc capable d'un niveau de performance tout à fait respectable. Ça vibre tout de même dans les tours.

4_119710951

en premier lieu de leurs suspensions aux réglages globalement plus freinés en hydraulique, contenant plus efficacement les mouvements de tangage. Autrement dit, avec des gommes plus routières, les 390 Adventure R et F 450 GS auraient surpassé leurs trois opposantes sur route. Ainsi donc, si les KLE et MT 450 se révèlent très souples en suspensions, on relève un compromis intéressant proposé par la SRT 450 RX, qui contient plus efficacement les mouvements de tangage que ces deux dernières, sans non plus apparaître trop sèche. Maintenant, bien que très souple et potentiellement assez peu précise, la MT 450 signe toutefois une bien bonne partition sur route du fait d'une monte pneumatiques particulièrement neutre et mettant en confiance d'un point de vue adhérence. Même remarque concernant la SRT 450 RX ayant recours aux mêmes pneumatiques. Pour la KLE, le verdict est limpide : il faut les remplacer sans tarder ! Ça tombe bien, ils s'usent super vite, l'occasion de passer sur quelque chose de beaucoup mieux sans attendre. Ce qui implique malheureusement un coût supplémentaire dans les premières semaines d'utilisation mais qui permettra d'en finir avec cet effet culbuto nuisant à ce point à la précision de pilotage de KLE sur route. À retenir : le freinage de la MT 450 doit progresser, ça manque cruellement de puissance.

Prestations mécaniques

C'est parce qu'elle se présente avec un guidon ultra large et super relevé (trop?) que la position debout devient si naturelle, alors pourquoi pas sur route également ?

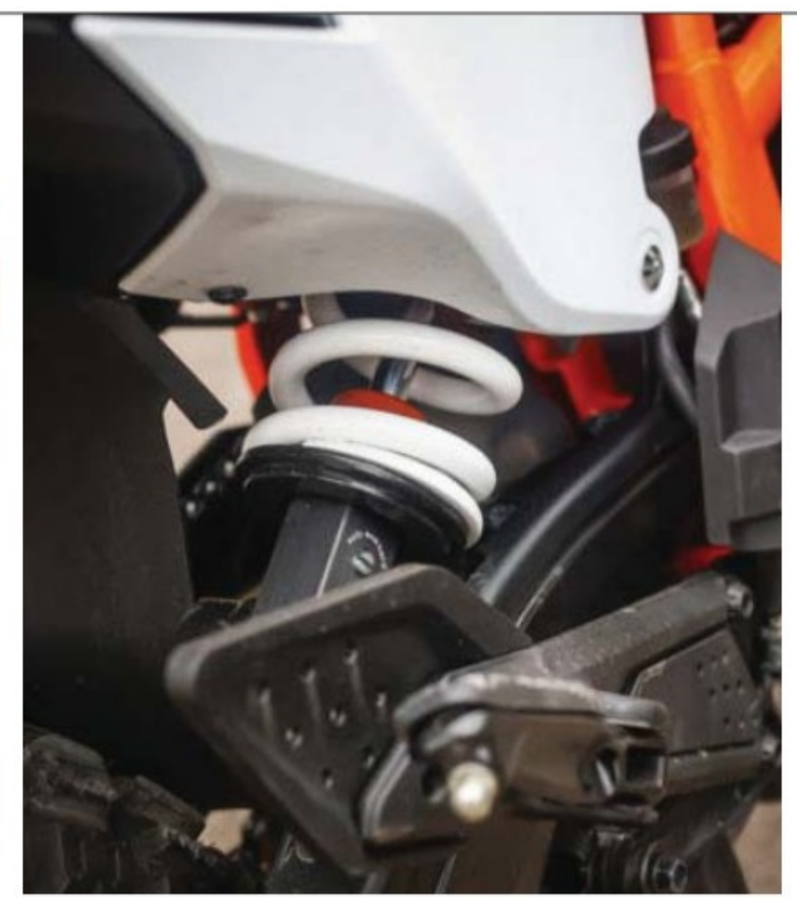
4_119710951

Du gros débattement, de la super garde au sol, la 390 Adventure R avec ses roues de 21" et 18" est parée au décollage en TT ! Dommage que son guidon soit placé si bas, en Off Road ça ne colle pas.

Cette égalité entre les cinq nous apparaît honnête, considérant que chacune avec ses lacunes parvient finalement à égaler l'autre depuis l'un ou l'autre de ses points forts. Premièrement, reconnaissons en la KTM Duke 390 Adventure R un monocylindre tonique et vivant, largement capable de rivaliser avec les twin ici en lice. À une condition tout même : celle d'éviter la zone inférieure à 5 000 tr/mn. Les twins 420/450 n'y sont pas non plus très persuasifs mais tout de même légèrement plus à l'aise. Ce mono mériterait toutefois, et c'était déjà le cas avec la version précédente, un management électronique plus précis tout du long de la courbe et suivant toutes ouvertures de poignée. En effet, on ressent à bord quelques variations de progressivité un peu tout le temps, ce qui, sans égratigner les performances globales, entache le vrai tempérament qui imprègne ce pétillant petit monocylindre. Question vibrations, il y en a bien un peu dans les tours, elles qui se manifestent principalement sur trajet à régime soutenu. Idem à propos de la F 450 GS qui sait tout aussi bien fourmiller dans nos pieds, nos mains, les rétroviseurs. Même constat à l'endroit des KLE et SRT 450, chacune à sa propre fréquence, chacune plus ou moins insistantes mais encore une fois, cela est vraiment présent haut dans les tours. Et la MT 450 quasiment dispensée de ces petits maux, elle qui en revanche, à l'instar de la SRT 450 RX, nous tue les tympans sur autoroute à 130-140 km/h. La SRT 450 RX qui, précisons-le, manque encore de finesse sur les phases ouverture/fermeture des gaz. Ce qui se traduit par une relative agressivité à l'ouverture depuis la position fermée et un frein moteur insistant à la fermeture. Précisions à propos de la F 450 GS : l'option embrayage ERC, sans paraître incontournable, fonctionne en revanche

4_119710951

Passé de 373 cm3 à 398 cm3 chez Duke en 2024, le voilà en place dans Adventure 390 depuis 2025. Un petit monocylindre brillant et qui s'exprime vraiment passé 5 500tr/mn. Nous aimerions une gestion des gaz plus constante sur toute la plage.



C'est une moto correctement suspendue et aux débattement véritablement généreux que KTM nous propose là.

Même les 390 ont droit à d'excellents commodos, ergonomiques, esthétiques et rétro-éclairés.

Pour une moto très typée TT (si ce n'est ce guidon trop bas), on déplore une exposition excessive de la durite de frein avant. Sinon, ça freine mais pas non plus dans un ressenti vraiment délectable.

parfaitement. Un embrayage automatique à la fonctionnalité transparente et qui n'interdit jamais au pilote de reprendre la main. Bémol : pas de fonction « frein de parking », impossible donc de béquiller la moto « en prise », ce qui nous a valu un sacré fou rire en voyant notre F 450 GS quitter sa place de parking en marche arrière, en glisse sur sa latérale, jusqu'à se stopper cinq mètres plus bas, heureusement sans chuter ! Bref, des petits moteurs toujours disposés à jouer le meilleur mais à qui il ne faut pas non plus réclamer la lune, eux qui avouent leur limites sur voies rapides et en utilisation duo. ■

KTM 390 Adventure R

La plus engagée

Dès 2024, le petit monocylindre proposé par KTM – et toujours construit par l'indien Bajaj – avait nettement évolué. Mais seulement à destination de la Duke 390 ! Et puis à compter du millésime 2025, la 390 Adventure s'attachait enfin ses services, ainsi que tout un tas d'autres mise à jour de partie-cycle, design et équipement. Cubant 373,2 cm³ de 2013 à 2023, le voilà dorénavant relevé à 398,7 cm³. Une augmentation de cylindrée permise par l'allongement de la course du vilebrequin avec des cotes internes, c'est-à-dire le rapport alésage x course, passant de 89 x 60 mm à 89 x 64 mm. De quoi relever légèrement la puissance maxi (un cheval de gagné) et surtout, de renforcer la courbe de couple. Du haut de ses 45 chevaux, le monocylindre se tient prêt à la confrontation face aux bicylindres de la concurrence qui, finalement, ne le surpassent que de peu côté couple. L'autre atout de cette KTM 390 Adventure, c'est son poids généralement inférieur d'environ 20 kilos versus ses opposantes. Pour cet essai, nous avons retenu la version R, qui se distingue de la X par ses roues de 21 et 18 pouces (19 et 17 pour la X) et bien entendu ses débattements de suspensions revus à la hausse (230 mm devant et derrière soit + 30 mm), une hauteur de selle plus conséquente (870 mm contre 825 mm) et bien évidemment, par sa généreuse garde au sol de 272 mm (232 mm pour la X). Avec 272 mm de garde au sol, dans ce comparatif trail 400/500 avec roues à rayons et prétentions off-road, la 390 Adventure R tient un tout autre jeu dans sa manche ! Une moto plus « engagée » qui privilégie la performance et à laquelle KTM avait ajouté les options régulateur de vitesse et Quickshifter bidirectionnel pour environ 350 €.

KTM 390 Aventure R / à partir de 7 199 €

+ 140 km/h • 45 ch* – 3,9 mkg* • 176 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*

CFMOTO 450 MT

À DEUX : Pourvue d'une boucle arrière assez compacte, la CFMOTO n'accorde qu'une place restreinte au passager : au-delà d'un mètre 70 et de 70 kg, on s'y sent à l'étroit et l'ancrage des repose-pieds (un peu trop haut), ainsi que celui des poignées latérales (pas assez écartées de la selle), n'arrange rien. Mais le plus pénalisant se situe ailleurs : dans ce monoamortisseur arrière s'affaissant sous le poids du second occupant avec comme conséquence directe une dégradation de l'assiette et de la précision de pilotage. Deux points positifs en contrepartie : la moto protège correctement les jambes et surtout ne vibre pas.

TABLEAU DE BORD : Un petit afficheur couleur très inspiré de celui dédié à la plus luxueuse Husqvarna Norden. Bien agencé et qui ne noie pas son pilote sous les informations, il propose l'essentiel et dans une convivialité apaisante. La navigation dans les (courts) menus est permise depuis le commodo gauche dont la disposition et le toucher des boutons disposés en croix se font excellentes. Bien joué.

Le Trièves, moins connu que le Vercors dont il est voisin, mérite tout autant votre attention au moment de décider d'une destination.

Entretien

Entre les pièces ou accessoires d'usure et les pièces plus rarement changées sur votre machine (on vous le souhaite), voici de quoi vous faire une meilleure idée du coût de l'entretien (ou de la casse) des motos présentées ici.

	Filtre à huile	Filtre à air	Bougie	Huile	
CF	9,49 €	13,17 €	4 x 15,24 €	2,3 l	€ (hors huile)
QJ	11,50 €	11,40 €	3 x 16,18 €	3 l	€ (hors huile)
BMW	20,12 €	24,25 €	2 x 21,83 €	2,5 l	€ (hors huile)
KAWA	12,24 €	40,64 €	2 x 30,00 €	NA	€ (hors huile)
KTM	8,22 €	20,58 €	1 x 14,28 €	1,5 l	€ (hors huile)

	Plaq. AV (1 jeu)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
CF	81,45 €	35,62 €	164,70 €	275,57 €**	61,70 €	29,23 €	62,18 €	396,44 €	322,57 €
QJ	44,52 €	52,88 €	210,90 €	95,50 €*	27,30 €	38,54 €	27,00 €	358,79	531,02 €
BMW	71,82 €	62,82 €	N/A	529,00 €*	77,65 €	128,53 €	41,62 €	348,29 €	N/A
KAWA	96,88 €	99,62 €	264,03 €	126,91 €*	19,04 €	19,04 €	70,00 €	747,21 €	887,28 €
KTM	63,84 €	27,24 €	142,92 €	170,82 €**	91,74 €	23,22 €	41,16 €	344,40 €*	1 015,56 €

* Disques lisses et garnis et ressorts. **Disques et ressort. * SILencieux

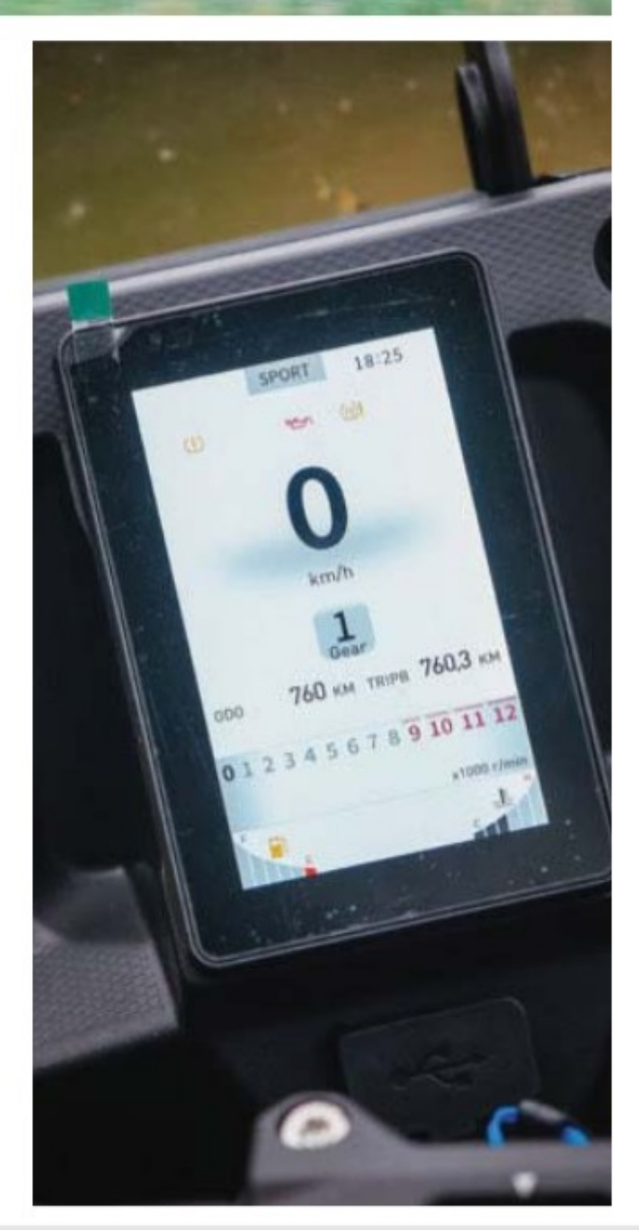
Merci

Nos meilleurs remerciements visent directement nos comparses Jean-Marc Schorb qui a su se passer de sa R 1300 GSA ASA le temps de cet essai (mais qui avait bien hâte de la retrouver!), Denis Ballais que nous étions ravis de retrouver parmi nous, Julien Toniutti, toujours partant pour la vadrouille et sa compagne Laura, si sympathique autant que dégourdie au guidon.

QJMOTOR 450 RX

À DEUX : La QJMOTOR exhibe de belles poignées latérales mais hélas, le dessin de ces dernières ne facile pas leur préhension. On se console avec une selle un peu plus longue que celle de la CFMOTO et un amortisseur offrant une meilleure tenue. En revanche, on peste contre le repose-pieds ancrés un peu trop haut et la connexion entre le moteur et la poignée trop sèche et génératrice de petits à-coups à basse vitesse. Pour une petite balade c'est acceptable mais pour partir loin, la proposition reste trop spartiate.

TABLEAU DE BORD : Seule moto de la rencontre à proposer un afficheur vertical, SRT 450 RX inspire par ce biais là un véritable esprit d'aventure. Il ne s'agit toutefois pas de la dalle digitale la plus organisée ni même la plus lisible, notamment au soleil mais elle fait le job. Les données restes contenues même si l'essentiel est bien là. Et puis le pilotage depuis le commodo gauche se révèle simple et fonctionnel. On accepte.



BMW F 450 GS

À DEUX: La Béhème est la moto la plus compacte de ce comparatif et elle le paie clairement dans l'exercice du duo : non seulement le second occupant peine à trouver sa place sur la petite selle qui lui est dévolu (d'autant que celle-ci est en surplomb de la selle pilote) mais en outre, il est privé de poignées latérales et s'avère peu protégé des flux d'air. Les points positifs ? Une transmission générant peu d'à-coups et un amortisseur arrière supportant correctement le duo. Trop peu pour voir autre chose dans cette 450 GS qu'une machine dédiée au plaisir en solo.

TABLEAU DE BORD : Honnêtement, nous ne savons plus quoi dire à propos de ce tableau de bord BMW tellement diffusé dans la gamme, depuis tant d'années maintenant. Alors si, mais on va se répéter : c'est beau, super complet (seule moto du comparatif à renseigner la température extérieur par exemple), toujours parfaitement lisible et efficacement piloté depuis la molette cranté au guidon. Un must indémodable.

BILAN

Notations Moto Revue /20 (Dans les versions comparées ici.)

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrément général	Confort	Duo	Équipement*	Qualité/finition	Budget*		Note finale
CF	14	15	13	16	14	14	12	14	14	18		14,4
QJ	14	15	14	16	13	13	12	16	14	17		14,4
BMW	14	14	14	16	15	14	12	14	15	13		14,1
KAWA	14	14	14	16	14	13	13	10	13	14		13,5
KTM	14	14	14	16	14	10	11	13	14	15		13,5

*Hors option

ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS

Coef. 0,50, tarifs TTC par an, y compris corporelle conducteur + assistance 0 km + garantie équipement pilote et casque.

CFMOTO 450 MT. Paris : 461 €. **Province :** 342 €.
QJMOTOR SRT 450 RX. Paris : 461 €. **Province :** 342 €.
BMW F 450 GS. Paris : 461 €. **Province :** 342 €.
Kawasaki KLE 500 SE. Paris : 466 €. **Province :** 346 €.
KTM 390 ADV R. Paris : 399 €. **Province :** 324 €.

estib
ulum
ant
sum
ÇA FAIT
DU BIEN DE
TOURNER
LA PAGE
INFORMER. DIVERTIR. APPROFONDIR.
PRIX RELAY-SEPM DES MAGAZINES DE L'ANNÉE 2026
RELAY.
sepm
SYNDICAT DES ÉDITEURS DE LA PRESSE MAGAZINE
LES MAGAZINES DE L'ANNÉE 2026
Madame Bovary
Découvrez chez RELAY les magazines de l'année.

Avec un minimum de crampons sur la surface pneumatique, nos midinettes nous ont autorisé quelques belles escapades Off Road. Il convient cependant de contenir la difficulté à affronter, elles savent faire mais réclameront encore des aménagements pour véritablement y briller.

Kawasaki KLE 500

À DEUX : La KLE ne dispose pas de poignées latérales mais ça n'empêche pas le passager de trouver correctement ses marques à son bord : la selle relativement longue (dommage : un peu trop fine), est pourvue d'une sangle de maintien aisément préhensible et les repose-pieds sont ancrés relativement bas. Quant au monoamortisseur, il assume dignement le poids d'un second occupant. Globalement, la Kawa s'avère la plus apte au duo, même si on aurait aimé qu'à hauts régimes, les vibrations moteur soient mieux filtrées.

TABLEAU DE BORD : KLE a pioché dans la banque d'organe la plus commune aux motos Kawasaki. Cet écran se met en évidence par des dimensions parfaitement adaptées à KLE et un niveau de lisibilité satisfaisant. Il ne fourmille pas de données mais retient l'essentiel. À noter qu'il est le seul à ne pas profiter d'une commande déportée, que tout se joue depuis les deux petites touches inférieures disposées de part et d'autre. Old school.

KTM 390 Adventure R

À DEUX : Haute, étroite et gratifiée d'une selle à la garniture très dense, la KTM propose au passager un confort pour le moins spartiate, d'autant que ce dernier doit se passer de poignées latérales. La tenue correcte du ressort arrière offre un motif de consolation et le monocylindre est à peu près aussi efficient que les twins de ce comparo pour tracter (laborieusement) deux occupants mais globalement, les arguments de cette indo-autrichienne sont un peu trop légers pour la considérer comme un outil recommandable pour le duo.

TABLEAU DE BORD : KLE a pioché dans la banque d'organe la plus commune aux motos Kawasaki. Cet écran se met en évidence par des dimensions parfaitement adaptées à KLE et un niveau de lisibilité satisfaisant. Il ne fourmille pas de données mais retient l'essentiel. À noter qu'il est le seul à ne pas profiter d'une commande déportée, que tout se joue depuis les deux petites touches inférieures disposées de part et d'autre. Old school.

PARTEZ POUR LA COLOMBIE
VIVRE L'AVENTURE À MOTO "EL GRANDE"
DES ANDES AUX CARAÏBES

DU 5 AU 18 SEPTEMBRE

14 JOURS / 13 NUITS
2400 KM EN BMW GS AVEC GUIDE EN FRANÇAIS ET ASSISTANCE 4X4

BMW MOTORRAD

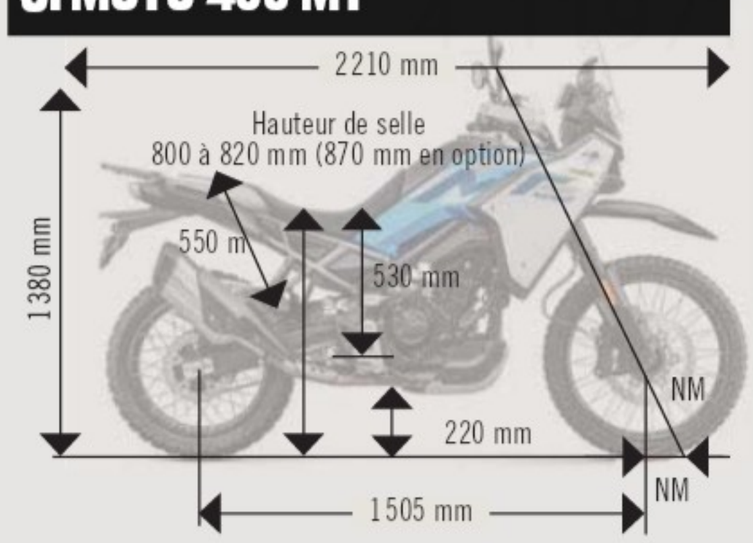
LARIVIERE-VOYAGES.COM
6 rue Olof Palme - Clichy - 01 41 40 32 65

Fatigantes sur voies rapides, ces bécanes se révèlent sur routes sinueuses et même en montagne où l'on aime cravacher leurs petits moteurs finalement doués de générosité.

Verdict

Droit au but : la Kawasaki KLE, aussi charmante soit-elle, déçoit dans la comparaison. Prise à part, elle a de quoi satisfaire un plus grand nombre mais face à la concurrence directe et considérant le tarif de cette finition SE, il n'y a plus match, dommage. Encore une fois, force est de constater la pertinences des propositions chinoises. La MT 450 coche un nombre incalculable de cases pour un prix fou, la SRT 450 RX signe une belle entrée en matière. Il suffit à cette dernière de soigner sa cartographie d'ouverture/fermeture des gaz et de travailler sa selle vers davantage de confort et rien ne pourra plus l'arrêter ! La 390 Adventure R, devenue si désirable esthétiquement, manque encore un poil de mise au point niveau management moteur mais quel potentiel ! Taillée pour de chouettes sensations, on lui reproche un confort ultra désuet et puis un guidon placé bien trop bas pour un usage off-road, quel paradoxe venu de celle dotée des plus grands débattements, de la plus généreuse garde au sol ! Enfin, bravo BMW, votre F 450 GS, qui s'en tient à un gabarit de 450, fait preuve de nombreuses belles dispositions. Mais comment justifier un tarif de plus de 9 500 € pour notre moto d'essai ? Reste cette remarque globale : pourquoi les trails 400/450 cm³ ne se présentent-ils pas tous systématiquement dans une formule poids/gabarit adaptée aux femmes ?

CFMOTO 450 MT



- Puissance et couple
42 ch à 8500 tr/min – 4,3 mkg à 6500 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
4,70 L/100 km
- Diamètre de braquage
4,43 m
- Poids **NC** à sec
190 kg pleins faits

MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 449, 5 cm³ (72 x 55,2 mm). **Taux de compression :** 11,5 à 1. **Alimentation :** injection électronique. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

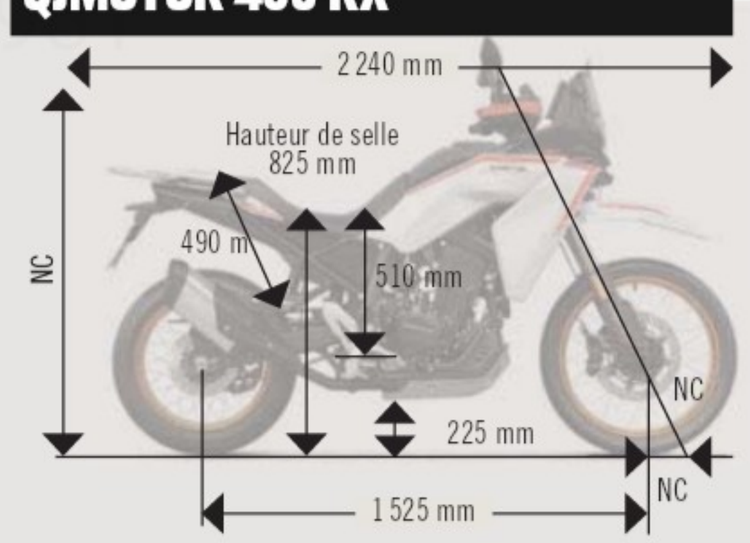
PARTIE-CYCLE

Cadre : en tubes d'acier. **Suspension AV :** fourche inversée Kayaba ø 41 mm, réglable en compression et détente, déb. 200 mm. **Suspension AR :** monoamortisseur Kayaba réglable en précharge, compression et détente, déb. 200 mm. **Frein AV :** 1 disque ø 320 mm, étrier radial 4 pistons J.Juan. **Frein AR :** 1 disque ø 240 mm, étrier un piston J.Juan. **Pneus AV/AR :** 90/90 x 21 – 140/70 x 18. **Réservoir (réserve) :** 17,5 litres. **Garantie :** 3 ans pièces et MO. **Coloris :** Noir Nebula – Bleu Zephyr

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 5 000 km. **Filtre à huile :** 5 000 km. **Bougies :** 10 000 km. **Distribution :** 40 000 km. **Contrôle jeux aux soupapes :** 40 000 km. **Huile de fourche :** 24 mois. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide refroidissement :** 24 mois

QJMOTOR 450 RX



- Puissance et couple
47,5 ch à 9 500 tr/min – 4,1 mkg à 8 000 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
4,60 L/100 km
- Diamètre de braquage
NM
- Poids **178 kg** à sec
196 kg poids en ordre de marche

MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 449 cm³ (70 x 58,4 mm). **Taux de compression :** NC. **Alimentation :** injection électronique . **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre : cadre en tubes d'acier. **Suspension AV :** fourche inversée Marzocchi ø NC, triple réglage, déb. NC. **Suspension AR :** mono amortisseur réglable en précharge, compression et détente, déb. NC. **Frein AV :** un disque ø 320 mm, étrier radial 4 pistons. **Frein AR :** 1 disque ø 260 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV/AR :** 90/90 x 21 – 140/70 x 17. **Réservoir (réserve) :** 17,5 litres. **Garantie :** 3 ans pièces et MO. **Coloris :** Blanc – Rouge/gris

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

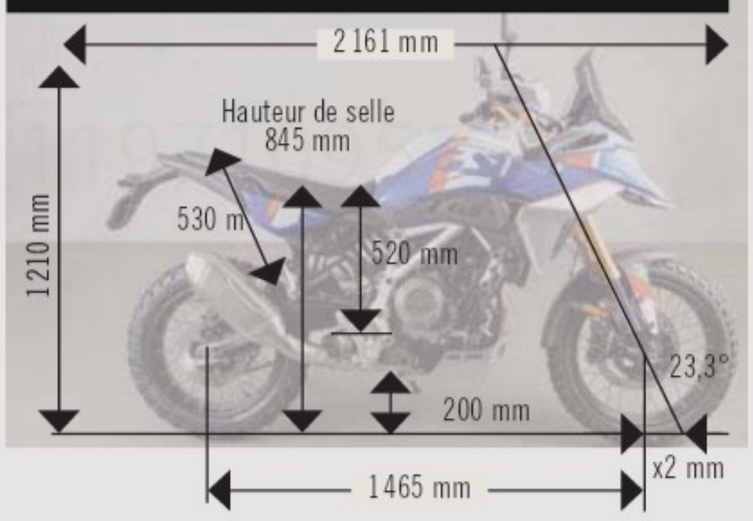
Huile moteur : 6 000 km. **Filtre à huile :** 6 000 km. **Bougies :** 12 000 km. **Distribution :** Pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 12 000 km puis 42 000 km. **Huile de fourche :** pas de préconisation. **Liquide de frein :** 24 mois / 24 000 km. **Liquide refroidissement :** 36 mois / 36 000 km

l'équipement

	CF	QJ	BMW	KAWASAKI	KTM
Jauge à essence	✔	✔	✔	✔	✔
Voyant de réserve	✔	✔	✔	✔	✔
Compte-tours numérique	✔	✔	✔	✔	✔
Compteur numérique	✔	✔	✔	✔	✔
Horloge	✔	✔	✔	✔	✔
Trip journalier	✔	✔	✔	✔	✔
Modes moteur	✘	✘	✔	✘	✘
Température moteur	✔	✔	✔	✔	✔
Température extérieure	✘	✘	✔	✘	✘
Ride by Wire	✘	✘	✔	✘	✔
Régulateur de vitesse	✘	✘	✘	✘	✘
Quickshifter	✘	✘	•*	✘	•*
Poignées chauffantes	✘	✔	•	✘	✘
Commodos éclairés	✔	✘	✘	✘	✔
ABS déconnectable	✔	✔	✔	✔	✔
Indicateur de rapport engagé	✔	✔	✔	✔	✔
Antipatinage	✔	✔	✔	✘	✔
Hauteur de selle réglable	✔	✘	✘	✘	✘
Repose-pieds réglables	✘	✘	✘	✘	✘
Jantes tubeless	✔	✔	✔	✘	✘
Réglage du levier d'embrayage	✔	✔	✔	✘	✔
Réglage du levier de frein	✔	✔	✔	✘	✔
Béquille centrale	✘	✔	✘	✘	✘
Emplacement antivol sous la selle passager	✔	✔	✔	✔	✔

✔ : Oui ✘ : Non • : option) •* : option) (bidirectionnel)

BMW F 450 GS



- Puissance et couple
48 ch à 8 750 tr/min – 4,3 mkg à 6 750 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
4,50 L/100 km

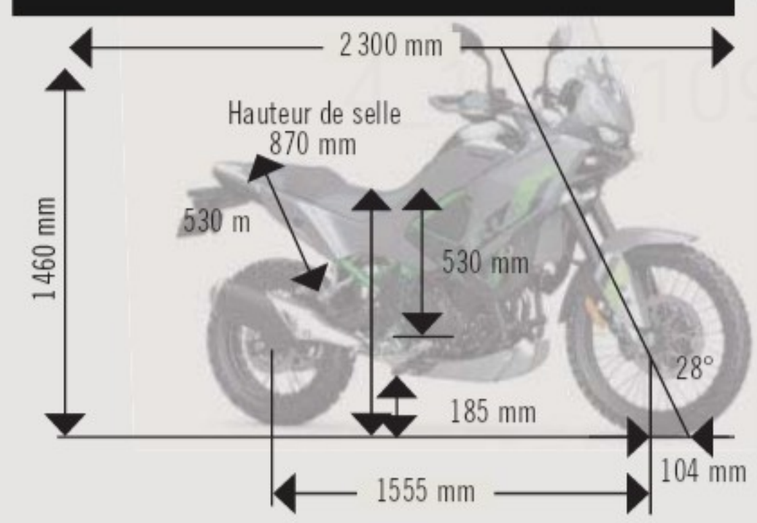
- Diamètre de braquage
4,5 m
- Poids **165 kg** à sec
178 kg poids en ordre de marche

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 420 cm³ (72 x 51,6 mm). **Taux de compression :** 13 à 1. **Alimentation :** injection électronique . **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : en tubes d'acier. **Suspension AV :** fourche inversée ø 43 mm, réglable en compression et détente, déb. 180 mm. **Suspension AR :** monoamortisseur réglable en précharge et détente, déb. 180 mm. **Frein AV :** 1 disque ø 310 mm, étrier radial 4 pistons Brembo. **Frein AR :** 1 disque ø 240 mm, étrier simple piston. **Pneus AV/AR :** 100/90 x 19 – 130/80 x 17. **Réservoir (réserve) :** 14 litres. **Garantie :** 3 ans pièces et MO. **Coloris :** Cosmic Black Uni – Racing Red Uni – Racing Blue Metallic

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT
Huile moteur : 12 mois / 10 000 km. **Filtre à huile :** 12 mois / 10000 km. **Bougies :** 20000 km. **Distribution :** pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 40 000 km. **Huile de fourche :** 30000 km. **Liquide de frein :** 12 mois / 10000 km. **Liquide refroidissement :** N/A

Kawasaki KLE 500



- Puissance et couple
45 ch à 9 000 tr/min – 4,3 mkg à 6 000 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
4,80 L/100 km km

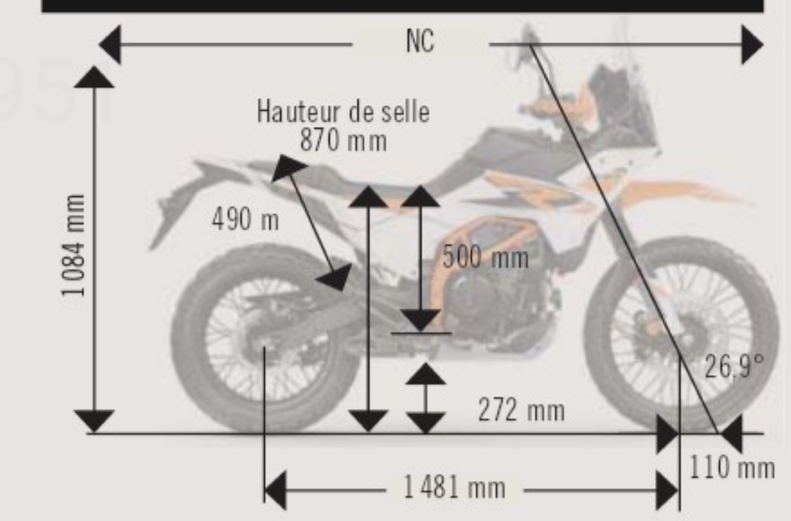
- Diamètre de braquage
NM
- Poids **176 kg** à sec
195 kg poids en ordre de marche

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 451 cm³ (70 x 58,6 mm). **Taux de compression**v11,3 à 1. **Alimentation :** injection électronique. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : cadre en tubes d'acier. **Suspension AV :** fourche inversée ø 43 mm, non réglable, déb. 210 mm. **Suspension AR :** monoamortisseur réglable en précharge, déb. 196 mm. **Frein AV :** 1 disque ø 300 mm, étrier 2 pistons. **Frein AR :** 1 disque ø 230 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV/AR :** 90/90 x 21 – 140/70 x 17. **Réservoir (réserve) :** 16 litres. **Garantie :** 3 ans pièces et MO. **Coloris :** Blanc Pearl Blizzard – Gris Pearl Storm – Vert Metallic Bluish

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT
Huile moteur : 12 mois / 12000 km. **Filtre à huile :** 12 mois / 12000 km. **Bougies :** 12 000 km. **Distribution :** pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 24000 km. **Huile de fourche :** pas de préconisation. **Liquide de frein :** 24 mois / 24000 km. **Liquide refroidissement :** 36 mois / 36 000 km

KTM 390 Adventure R



- Puissance et couple
45 ch à 8 500 tr/min – 3,9 mkg à 7 000 tr/min
- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
4,2 L/100 km

- Diamètre de braquage
4,8 m
- Poids **165 kg** à sec
176 kg pleins faits

MOTEUR
Type : monocylindre, 4-temps refroidi par eau. **Distribution :** double arbre à cames en tête, 4 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 398,7 cm³ (89 x 64,0 mm). **Taux de compression :** 12,6 : 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire périmétrique en acier. **Suspension AV :** fourche inversée WP 43mm, déb. 230 mm, réglable en compression et détente. **Suspension AR :** monoamortisseur, déb. 230 mm, réglables en précontrainte et détente. **Frein AV :** 1 disque 320mm, étrier 2 pistons. **Frein AR :** simple disque 240 mm étrier 1 piston. **Pneus AV/AR :** 90/90 x 21 – 140/80 x 18. **Réservoir (réserve) :** 14 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 4 ans. **Coloris :** Orange/Blanc

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT
Huile moteur : 12 mois / 10 000 km. **Filtre à huile :** 12 mois / 10000 km. **Bougies :** N/A. **Distribution :** pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 20 000 km. **Huile de fourche :** 24 mois / 15000 km. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide refroidissement :** 48 mois

Norton Atlas Apex

Chaud et froid sur l'Atlas

Au printemps dernier, la Manx R au fabuleux moteur V4 de 200 ch avait su souffler le chaud sur nos émotions. Celles attendues depuis l'Atlas au bicylindre parallèle de 585 cm³ et 70 ch s'annonçaient évidement plus tièdes. Et donc ? Quid de ce premier contact avec cette Norton Atlas ? Mitigé ou réjouissant ?

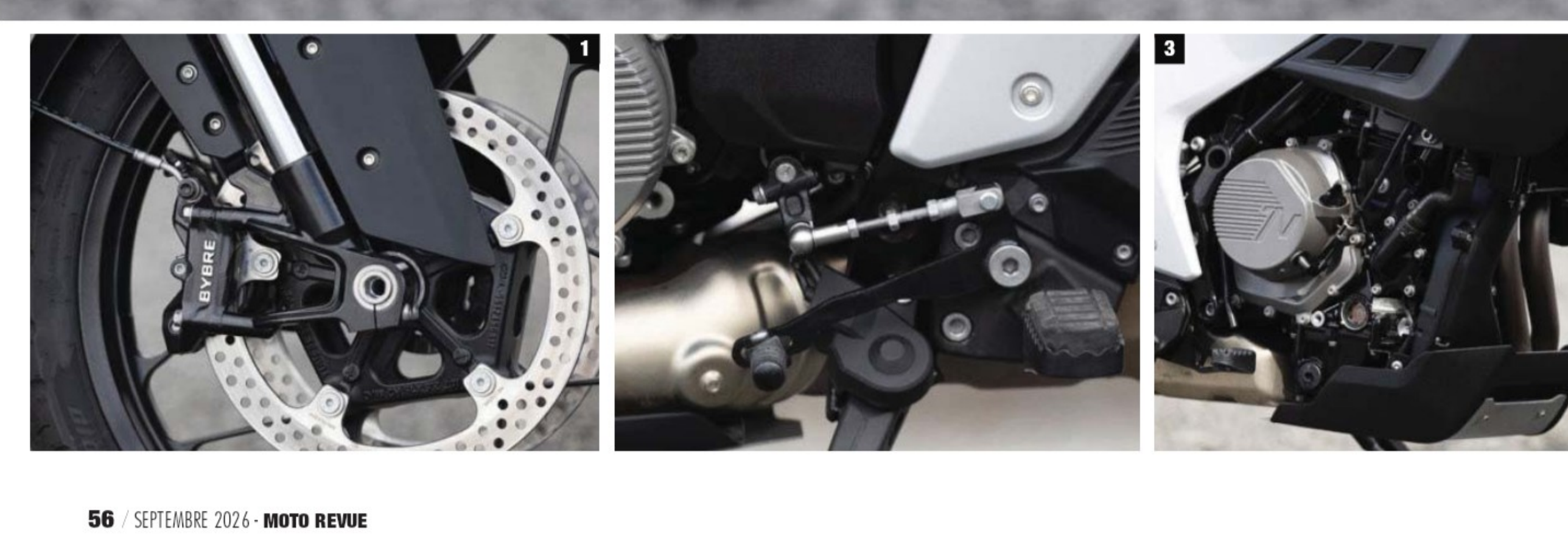
Par Bertrand Gold. Photos DR.

AIROH
AIROH
ALPINESTARS

Norton Atlas Apex / 10 525 €

+ 180 km/h • 70 ch* – 8 mkg* • 195 kg tous pleins faits*

**Données constructeur*



1

3

Les panneaux d'habillage, joliment dessinés, épousant avec élégance le design défini par ses créateurs, apparaissent comme ininterrompus, élancés et sans point de fixation apparent. Prolongeant une optique avant à l'allure douce, ils filent rejoindre cet arrière effilé, fuyant et discret, dans un délicat sentiment d'apaisement. Pour cette robe, l'Atlas propose une palette graphique unie aux reflets cristallins allant de ce Sinopia Orange de notre moto d'essai au ténébreux Matrix Black en passant par un Trophy Silver aux pigments très blancs, un Glacier Blue plutôt froid et profond jusqu'à ce soyeux Verona Green jouant d'ombres et contrastes. Une teinte principale toujours reportée sur le devant du garde-boue avant, en partie haute et toujours associée à des flasques de cadre gris argent en forme de boomerang. Ces derniers étant d'ailleurs les seuls à trahir une fixation par vis en leur partie basse. L'ensemble s'érige dans une belle harmonie, offrant à Atlas ce profil glissant et charmant en même temps. Une présentation apaisante, loin de toute suggestion agressive ni même sportive. L'Atlas est une jolie moto, qui ne soulève certes pas la tempête émotionnelle à l'étage de nos fantasmes motorisés mais qui apaise, réconforte et renvoie vers des sentiments de sagesse, de fidélité, de délicatesse. Par tout ceci, l'Atlas se démarque déjà du reste de la production, un peu à la manière des originales Moto Guzzi Stelvio et V100 Mandello.

Afficheur TFT 8,00", c'est énOOOrme !

Brillant de satisfaction, l'oeil se glisse ensuite sous le voile de cette charmante présentation, recouvrant ses fonctions critiques et objectives. Qu'y voit-il ? Un twin en ligne avec vilebrequin en position transversale et banc de cylindres vertical face à la route. Rien de bien original pensez-vous ? Vous avez raison. Le décalage des deux manetons de ce vilebrequin aux trois tourillons d'établit à 90°, engendrant un calage d'allumage à 270°. Rien de très original à ce stade également, je vous l'accorde. Mais c'est moderne et si c'est accompagné d'un arbre d'équilibrage bien balancé, alors c'est la garantie d'un voyage dénué de vibrations, voire peut-être même d'un chouette petit caractère. Pourvu que les ingénieurs aient oeuvré dans ce sens, on y revient plus après. Les fonderies sont belles, les traitements de surfaces convaincants. Et puis à bien y regarder, n'y aurait-il pas là comme un air de famille avec le bloc bicylindre de la BMW F 450 GS ? Ce à quoi la réponse est oui ! Ceci puisque les deux motos citées ici sont produites chez le même industriel, indien en l'occurence : TVS. Il ne s'agit pas pour autant du clone exact, l'un cubant 420 cm³ (BMW) , l'autre 585 cm³. Un distinguo qui ne s'en tient pas à une simple histoire de cotes internes revisités, pour preuve cet hublot de niveau d'huile appliqué à Atlas, etc. 585 cm³, 70 chevaux et quelques 5,8 mkg de couple, l'Atlas s'en tient ainsi à des valeurs de puissance et couple contenues. Un calibrage mécanique pour le moins surprenant si l'on considère l'approche voulue « premium » par Norton ! Pour sa Manx R, léchée et puissante, cela ne fait aucun doute, appliqué à l'Atlas, le qualificatif n'est alors plus le même. Non pas qu'une moto de moyenne cylindrée ne puisse réellement prétendre à l'accessit du premium mais plutôt parce que cette Atlas fait également le choix d'un équipement d'un – voire plusieurs – rang(s) bien inférieur(s). Le freinage ByBre en atteste mais également les commandes au pied, façonnées en acier et depuis un aspect qualifiable de grossier. À l'inverse, on relève la qualité de présentation appliquée au généreux afficheur TFT de 8,00 pouces (c'est énOOOrme!) ainsi qu'aux spécificités appliquée à la finition « Apex » de notre Atlas d'essai : bulle réglable en hauteur, poignées chauffantes, régulateur de vitesse, sabot moteur, capteurs de pression pneumatique, freinage combiné et fonction Hill Hold Control (fonction anti-recul pour redémarrage en côte), porte-paquet et feux additionnels de virage. Une finition Apex qui, pour 1 300 € de plus que la version standard, ne laisse pas la place à l'hésitation tant la dotation est supérieure et finalement raisonnablement sur-facturée.

Équipements optionnels proposés par Norton :

- **Arceaux protection TT : 289 €**
- **Pare-carter moteur TT : 219 €**
- **Kit protection axe de roue avant : 69 €**
- **Kit valises 50L : 679 €**
- **Top case 34L : 409 €**

Une parmi tant d'autres

Un triangle guidon/repose-pieds/selle qui met en avant une assise basse par rapport au guidon, 845 mm mesurés entre le sol et l'assise qui autorisent une accessibilité réelle à la moto, une masse totale indiquée sous les 200 kilos, l'Atlas respecte celles et ceux pas forcément très grands ni balaises, faisant montre d'une facilité de prise en main salutaire. Rien ici à bord n'apparaît dérangeant, encore moins déroutant. Un agencement classique, un environnement sans surprise si ce n'est cet immense afficheur, l'Atlas s'offre en transparence, la douceur des commandes et la souplesse du

1 ByBre comme « By Brembo », le matériel low cost sous couvert de l'image Brembo. Un freinage finalement très correct qui, à défaut d'en mettre plein la vue, fait le boulot. 2 Retour de sélecteur réglable, c'est appréciable, pour le reste, entre matériaux de base et sélection seulement correcte, ce n'est pas l'extase côté commande au pied gauche. D'autant que le quickshifter se fait sensible, occasionnant potentiellement des à-coups des suites d'un contact botte/sélecteur. 3 Un bon petit twin bien fini et très correctement rempli. Sans réelle saveur non plus, il fait toutefois montre d'une belle docilité dès les plus asses révolutions tout en manifestant un caractère pour le moins agréable et non-moins communicatif. On apprécie moins la grossière pédale de frein en acier. 4 Matrix Black, Sinopia Orange, Trophy Silver, Verona Green, Glacier Blue, la palette des couleurs se fait belle et originale ! À noter que Glacier Blue est exclusivement disponible sur version Apex et que Verona Green & Sinopia Orange sont des coloris disponibles en série sur Apex mais en option (+ 350 €) sur la version standard.

La moto est facile et globalement bien équilibrée. Sans rien promettre de vraiment mieux que beaucoup d'autres, elle réalise au moins un bon exercice dynamique.

1 Norton soigne ses commodos. Ceux de l'Atlas n'atteignent certes pas le niveau des éléments sélectionnés à bord de la Manx R mais ils n'ont pas à rougir pour autant. Notez la commande pour les poignées chauffantes de série sur la version Apex. 2 Cet écran s'étale sur 8,00", c'est énorme ! S'il prend beaucoup de place, il est également très lisible, d'autant qu'il n'est pas spécialement fourni... Autrement dit, c'est un peu survendu mais ça en jette.

bicylindre renforçant encore ce sentiment de facilité globale. Une mécanique qui, à défaut de suggérer force et ressource, ne manque pas pour autant de tonus. L'Atlas se déplace efficacement et révèle très vite sa neutralité dynamique. Confort très correct, toucher de route franc et communicatif, protection face aux éléments et visibilité OK depuis cette bulle réglable, on ne ressent que quelques turbulences au niveau des épaules, rien d'insolent. Le twin nous épargne de vibrations et signe un franc et bon petit tempérament passé 6 000 tr/mn, s'autorisant une montée en régime rapide, livrant alors le meilleur de lui-même, sans filtre aseptisé et dans une sonorité suggérant la volonté d'effort manifeste du petit twin. La sélection, ultra légère, ne peut en revanche pas vraiment compter sur une véritable précision du Quickshifter. La coupure est généralement trop franche, provoquant une sensation accrocheuse en bout de sélecteur. Le même Quickshifter au capteur de mouvement décidément trop sensible et d'où découle quelques coupures moteur dans le cas d'un contact botte/sélecteur pourtant non dédié au changement de rapport. Pour le reste, tout du long de notre périple d'un peu plus de 200 kilomètres réalisé sur les routes et pistes d'Islande, il faut bien reconnaître que l'Atlas a su honorer le boulot qui lui était confié. Une longue journée de moto transformée en un exercice réussi, ramenant à bon port un pilote préservé, satisfait de son expérience off-road de par une position debout bien pensée, un bon travail des suspensions et convaincu du potentiel de cette Atlas sur la route malgré des pneus Eurogrip Exlo-R Plus seulement moyennement à l'aise sur le mouillé. Un bémol tout de même : l'émotion, abonnée

Dotation de série distinguant la version Apex (10 525 €) de la version Standard (9 250 €) :

- Freinage combiné
- Hill Hold Control (fonction anti-recul en montée)
- Feux de virage
- Porte-paquet
- Poignées chauffantes
- Bulle réglable
- Capteurs de pression pneumatiques
- Sabot moteur en alliage d'aluminium
- Coloris Verona Green & Sinopia Orange disponible de série (en option sur la Standard)
- Coloris Glacier Blue exclusivement disponible (et de série) sur version Apex

DÉCOUVREZ LES MEILLEURS ROAD TRIPS EN HARLEY-DAVIDSON

ROUTE 66 ★ WILD WEST ★ FLORIDE ★ COAST 2 COAST ★ AU COEUR DU BLUES

Voyage personnalisé en groupe sans guide ou en groupe avec guide en français et assistance bagages.
Location simple d'une Harley-Davidson aux USA disponible dès 2024.
Moto neuve de l'année et choix du modèle garanti sur tous nos road tours ou location de moto.

En partenariat avec

LARIVIERE-VOYAGES.COM
6, rue Olof Palme - Clichy - 01 41 40 32 65

absente. La moto est bien mais finalement fade. L'Atlas, une parmi tant d'autres… N'allez pas croire en un esprit blasé mais pour qui jouit d'un minimum de culture moto, le blason compte pour beaucoup et finalement, ici, Norton n'entretient pas le mythe. Mais qui sait, peut-être que cette Atlas verra naître une version 1200 au V4 des Manx et Manx R aux velléités autrement plus engagées. Un avenir qui nous en dira plus quant à la stratégie gamme/cylindrée/placement tarifaire amorcée cette année. ■

Verdict

Après un retour lumineux de la marque par le biais de sa fantastique Manx R au moteur V4 1200 cm³ de 200 chevaux, Norton freine quelque peu son élan « premium » avec l'Atlas, moto certes élégante mais sous la robe de laquelle se tient une trop humble mécanique de « seulement » 585 cm³ et 70 ch. Alternant entre quantité et qualité d'équipement ici dans sa finition « Apex », l'Atlas peine en réalité à masquer un cahier des charges porté sur l'économie de construction. Rien d'indécent au final mais pour plus de 10 000 €, elle ne suscite pas vraiment plus d'émotion qu'une moto d'origine chinoise parfaitement décomplexée qui, à tarif égal, proposera tout autant d'équipement voire plus et dont la mécanique attendra 800 à 900 cm³ pour 20 à 25 chevaux de mieux.

Fiche technique — Norton Atlas Apex / 10 525 €

MOTEUR

Type	bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double arbre à cames, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	585 cm³ (78 x 61,2 mm)
Taux de compression	12,2 : 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

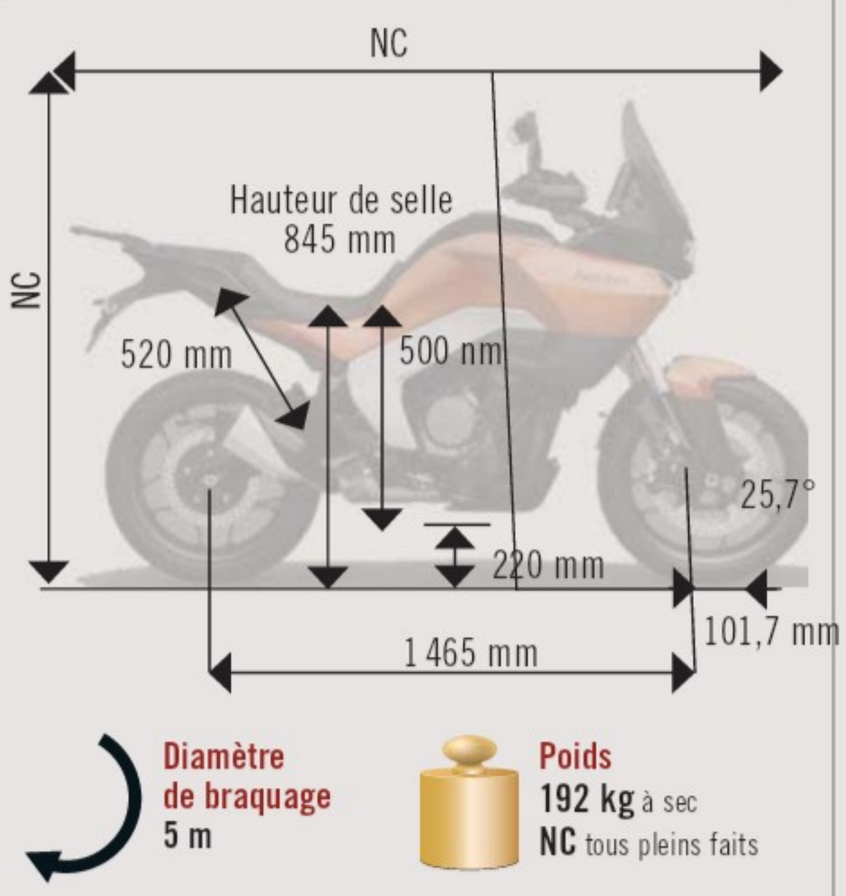
PUISSANCE ET COUPLE

70 ch à 9 300 tr/min – 5,8 mkg à 7 300 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	treillis tubulaire en acier
Suspension AV	fourche inversée KYB diamètre 43 mm, déb. 180 mm, triple réglable
Suspension AR	monoamortisseur KYB, déb. 180 mm réglable en précharge et détente
Frein AV	deux disques 310 mm, étriers 4 pistons
Frein AR	un disque 270 mm, étrier un piston
Pneus AV/AR	110/80 x 19 – 150/70 x 17
Réservoir (réserve)	15,4 litres (env. 3 litres)
Garantie	3 ans pièces et MO
Coloris	Glacier Blue – Matrix Black – Sinopia Orange – Trophy Silver – Verona Green

DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

✔ : disponible. ✔* disponible (USB-C): ✘ : pas disponible.

Afficheur couleur	✔	Modes moteur	✔	Radar d'angle mort	✘	Hauteur de selle réglable	✘	Emplacement antivol sous la selle passager	✔
Jauge à essence	✔	Température moteur	✔	Prise USB	✔*	Bulle réglable	✔	Crochets d'arrimage	✘
Voyant de réserve	✔	Température extérieure	✘	Quickshifter bidirectionnel	✔	Réglage du levier d'embrayage	✔	Système keyless	✘
Compte-tours numérique	✔	Warning	✔	Régulateur de vitesse	✔	Réglage du levier de frein	✔		
Compteur numérique	✔	Ordinateur de bord	✔	Commodos éclairés	✘	Jantes Tubeless	✔		
Horloge	✔	Indicateur de rapport engagé	✔	Poignées chauffantes	✔	Béquille centrale	✘		

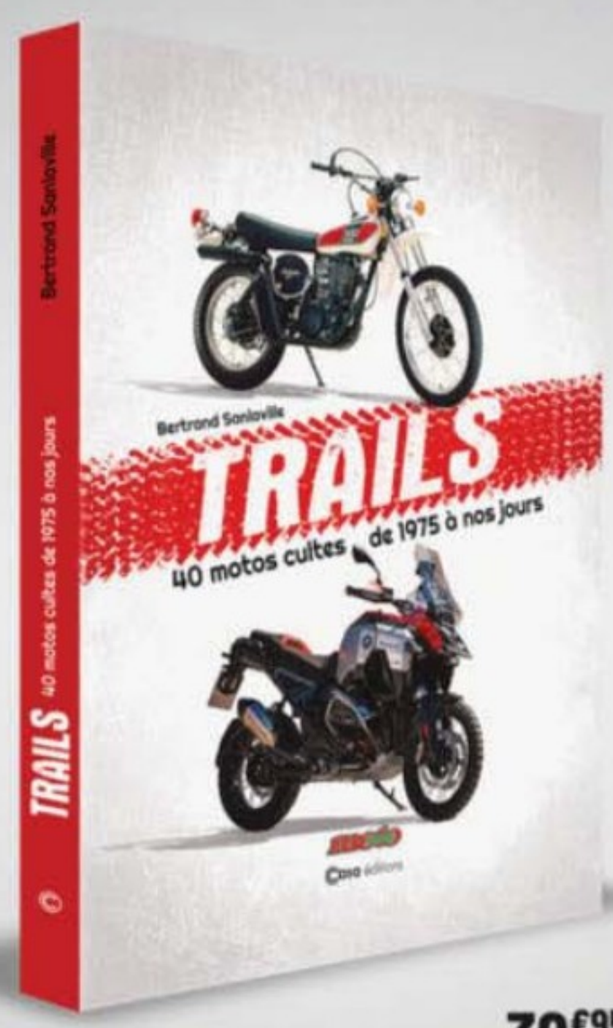
NOUVEAUTÉ

Casa éditions

OFFRE EXCLUSIVE

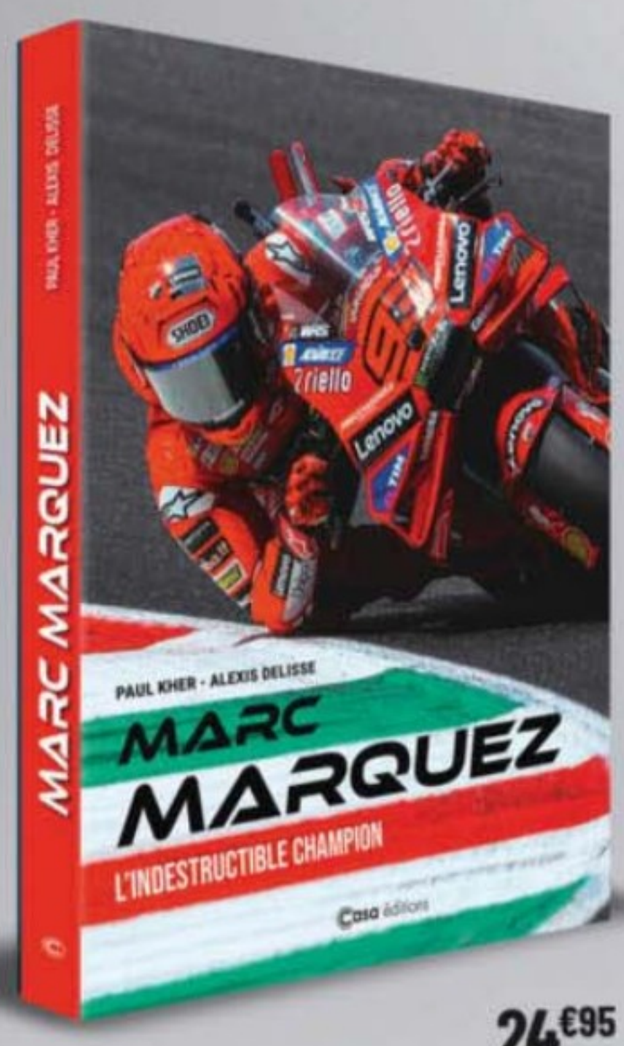
ÉDITION COLLECTOR NUMÉROTÉE

24€95
15 x 21 cm - 368 pages

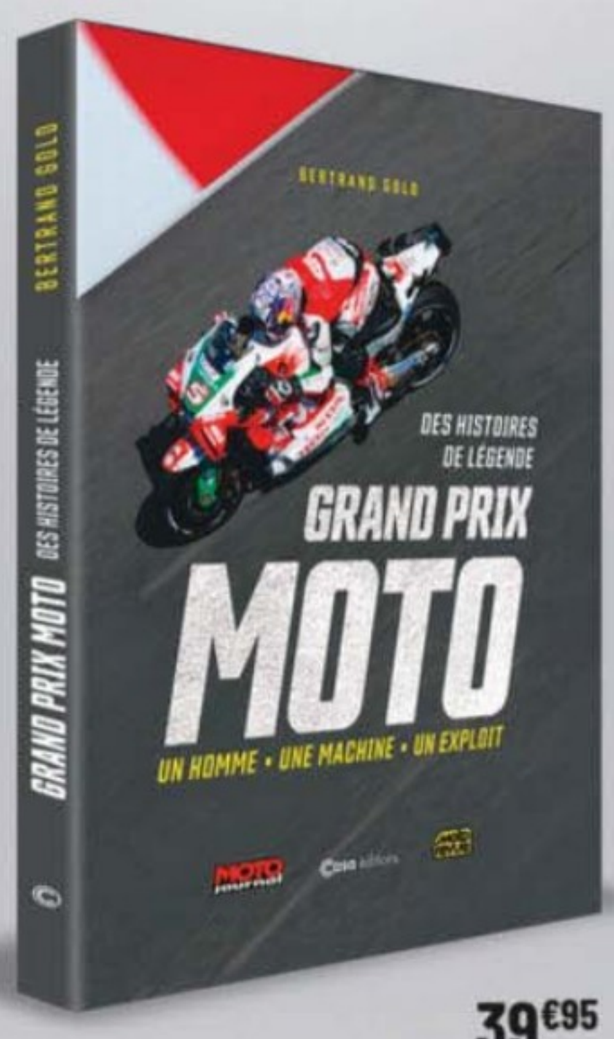


39€95
23,5 x 31 cm - 192 pages

21€95
20,5 x 26,9 cm - 128 pages



24€95
20,5 x 26,9 cm - 160 pages



39€95
23,5 x 31 cm - 160 pages

SIMPLIFIEZ-VOUS **LA VIE**

COMMANDEZ EN UN FLASH

Boutique Larivière

DISPONIBLE EN LIBRAIRIE

BSA
65

4_119710951

BSA Scrambler 650

Vieux motard que jamais

Relancer une marque disparue depuis un demi-siècle et qui, de fait, ne parle plus qu'à une clientèle a minima sexagénaire : c'est le pari – pour l'instant pas franchement gagnant – des nouveaux propriétaires de BSA. Après la Gold Star 650 sortie confidentiellement il y a trois ans, voici venir le scrambler poussé en France par un nouveau distributeur. De quoi se frayer, enfin, un chemin vers le succès ?

Par Thomas Loraschi. Photos DR.

4_119/10951

« *Les concurrentes de nos BSA 650 ? Oh, eh bien c'est simple : il y a la Royal Enfield Interceptor, la Bullet équipée du même bicylindre en ligne, sans oublier, bien sûr, la Honda W800 à moteur V-twin...* » La Honda W800 à moteur V-twin : alors celle-là, en 18 ans d'essais moto, on ne me l'avait encore jamais faite. Et là, non seulement j'y ai droit à l'oral, mais aussi à l'écrit : projeté sur écran et sous les yeux de notre petite assemblée, un magnifique slide sur lequel trône cette fameuse « Honda W800 à moteur V-twin » qui, malgré sa mention, n'est autre qu'une... banale Kawasaki W800 aux cylindres on ne peut plus alignés. Pour un peu on se moquerait, pour un peu on serait caustique mais bon, nous sommes entre gens du monde, courtois, humanistes et GD France – nouveau distributeur de BSA et auteur de cette petite boulette – ne mérite, en définitive pas un tel pilori. Car le néo-rétro, cette structure ne s'y intéressait franchement pas jusque-là. Pour une raison simple : dans son portefeuille de marques (CFMOTO, Zontes...), elle n'en avait aucune susceptible de s'insérer sur ce segment. Et c'est justement pour pallier ce manque, qu'elle vient de récupérer BSA. Oui, BSA : légende de l'industrie moto britannique, autrefois à (presque) hauteur de Triumph et de Norton. Comment BSA, disparu pendant 50 ans et ressuscité après le Covid, s'est-il retrouvé distribué par GD ? Oh... pas en traversant la Manche. À vrai dire, le trajet a été nettement plus long et sinueux. Pour le dire vite et parce qu'on n'a pas que ça à faire vu qu'il faut parler quand même de la moto, BSA a été racheté par des Indiens (Mahindra : énorme groupe industriel) qui, évidemment fabriquent tout sur place et qui ont confié, il y a trois ans, la distribution française de la marque à Peugeot Motocycle (un temps en leur possession). Mauvaise pioche : Peugeot, spécialiste du scooter, n'a pas su faire, les BSA ne se sont pas vendues. Donc nouvelle pioche avec GD France, qui, en plus du stock de Gold Star 650 laissé par le lion, aligne en plus d'une petite 350 (*voir encadré*), ce nouveau scrambler. Enfin nouveau... si on veut. Comme vous vous en doutez, à l'instar de ce que produit la concurrence, tout n'est pas inédit sur cette déclinaison scrambler. Comme chez Royal Enfield, Triumph ou encore Benelli, BSA s'est largement appuyé sur son modèle routier (la fameuse Gold Star) pour développer une machine aux aptitudes (légèrement) TT. Ont donc été conservés le cadre double berceau en tubes d'acier, le système de freinage siglé Brembo, le réservoir de sans-plomb, le monocylindre 650, son électronique et sa transmission, pour ne changer qu'une partie de l'habillage (guidon, échappement, bloc compteurs, phare, garde-boue, plaque numéro) et modifier les liaisons au sol (suspensions aux débattements légèrement majorés, jantes rayonnées en 19 pouces à l'avant et gommes adaptées : les très bons Pirelli Scorpion Trail STR). Ainsi habillé et surtout revêtu de cet élégant jaune *Moto Revue*, force est de reconnaître que ce scrambler a fière allure. À trois ou quatre mètres de distance, il a même de quoi entretenir la confusion avec des machines plus coûteuses. Les traitements de surfaces métalliques sont beaux, l'intégration du faisceau électrique et du refroidissement liquide tout à fait correcte et les détails de style plutôt flatteurs.

BSA Scrambler 650 / 6 799 €

+ 150 km/h • 45 ch – 5,7 mkg • 218 kg en ordre de marche*

*Disponibilité : immédiate *Données constructeur*

1 Le mono 650 exhibe ses ailettes mais le gros de son refroidissement est liquide, comme en atteste le radiateur installé entre les deux berceaux du cadre façon Triumph Bonneville. 2 Sur cette photo, l'afficheur digital est lisible. Dans la réalité et par temps ensoleillé, c'est beaucoup moins le cas. 3 À l'avant : un seul disque de frein garni d'un étrier deux pistons. Vu les performances modestes de l'engin, c'est acceptable. Plus réjouissant : les jantes rayonnées sont compatibles tubeless. 4 Pas de réglages hydrauliques sur ces combinés amortisseurs : il est uniquement possible de jouer sur la précharge du ressort. Une solution à l'économie, mais pas scandaleuse à ce niveau de prix. 5 Ce petit parallélépipède en surplomb du guidon, accueille le port USB. Oui : en termes d'intégration, on a vu mieux...

4_119710951

1

2

3

4

5

Jean-Philippe Tartaglia

directeur général de GD France

« En termes d'image, il y a tout à reconstruire »

Jean-Philippe Tartaglia, directeur général de GD France, n'était pas né à l'époque où BSA baissait le rideau mais c'est lui qui, dans l'Hexagone, doit maintenant faire repartir la marque commercialement. Il nous explique comment.

Jean-Philippe, la plupart des gens qui connaissent BSA atteignent un âge où l'on envisage d'arrêter la moto. Comment relance-t-on une marque dans ce contexte ?
Eh bien déjà, en continuant à nous adresser à cette clientèle attachée à la marque : c'est pour ça que nous avons choisi d'exposer les BSA sur les événements patrimoniaux comme la Sunday Ride Classic. Même si on ne vise pas des volumes de ventes stratosphériques auprès de cette clientèle mûre, c'est important que la marque recommence à lui parler et que les gens se rendent compte que les nouveaux modèles sont dignes d'intérêt. Après, effectivement, pour faire du volume, il faut conquérir une clientèle qui ne connaît pas encore BSA. Une clientèle plus jeune. Et pour cela, nous comptons sur le scrambler mais aussi beaucoup sur la 350 : une petite moto jolie, suffisamment puissante pour faire de la voie rapide et affichée à moins de 4 000 €, soit moins que beaucoup de 125. Bref, une moto que les gens n'achèteront pas seulement parce qu'elle est une BSA mais parce qu'elle a un super rapport prestations/prix.

La question du rapport prestation/prix est cruciale aujourd'hui. D'ailleurs, en 2026, les BSA 650 sont moins chères qu'elles ne l'étaient à leur lancement il y a trois ans dans le réseau Peugeot. Qui a décidé de cette baisse de tarif et qui l'assume ?
Ce replacement tarifaire est à notre initiative. Il était indispensable, selon nous, d'être compétitifs face à l'autre spécialiste indien du néo-rétro en faisant débuter nos 650 non pas au-dessus mais en dessous des 7 000 €. Et Mahindra a entendu nos arguments. Concrètement, cette baisse de tarif est assumée à la fois par le distributeur et par l'usine. Pas par le réseau ni par le client : les spécifications techniques et l'équipement des motos n'ont pas été modifiés pour permettre cette baisse de prix.

En parlant de réseau, sur combien de revendeurs s'appuie la relance de la marque en France ?
Une petite cinquantaine de concessions, qui mêle quelques revendeurs de la période Peugeot désireux de se diversifier et d'y mettre les moyens, des revendeurs qui travaillaient déjà avec GD France, sur CFMOTO ou Zontes, et des magasins qui nous ont rejoint pour travailler spécifiquement BSA, parce que le produit leur plaît.

Une dernière question à propos du néo-rétro : on constate que ce segment est en net reflux depuis trois ans. Ce n'est pas vain de vouloir développer une marque comme BSA dans ces conditions ?
Tu sais, le goût pour le néo-rétro, c'est cyclique : ça marche plus ou moins mais ça ne disparaît jamais complètement. Donc vouloir développer BSA maintenant n'est pas incohérent. Et puis, on ne s'interdit pas d'aller sur d'autres segments. D'ailleurs, notre prochain modèle sera la Thunderbolt : un trail 350 avec de grands débattements de suspension et une roue de 21 à l'avant.

4_119710951

Bantam : une 350 au prix d'une 125

Autre modèle à venir grossir la gamme BSA : la Bantam 350. Une petite machine dont nous n'avons pu prendre le guidon qu'une trentaine de kilomètres, mais dont l'intérêt saute rapidement aux yeux.

Faire venir à BSA une autre clientèle que celle des nostalgiques de la marque. C'est, selon GD France, la mission qui échoit à la petite Bantam 350, autre modèle à avoir posé depuis peu ses roues en concessions. Une mission que l'on peut *a priori* trouver bien lourde pour un si petit modèle, mais qui après une trentaine de kilomètres passés à son guidon, ne nous apparaît finalement pas si impossible à accomplir. Car cette Bantam peut compter sur des qualités plus saillantes qu'il n'y paraît. Certes, très banale de conception (cadre double berceau en acier, monocylindre refroidi par eau, suspensions uniquement réglables à l'arrière et encore, seulement en précharge...), l'indienne s'avère correctement équipée et plutôt soignée (la finition est du même niveau que celle des 650 : très correcte). Mais surtout, au-delà de sa qualité de construction, elle offre un rapport performance/tarif particulièrement intéressant. Plus en tout cas que celui de ses deux principales rivales : la Royal Enfield 350 HNTR et la Honda 350 GB. Alors que la Enfield et la Honda culminent toutes les deux à près de 4 600 € et ne proposent respectivement que 20 et 21 chevaux, la BSA n'exige que 3 999 € de ses acquéreurs, et leur fournit en retour 29 chevaux. Un supplément de puissance qui fait toute la différence sur voies rapides et permet d'évoluer au-delà des 110 km/h sans craindre de voir les autres véhicules irrémédiablement grossir dans les rétroviseurs. A ce titre, cette BSA se pose en maligne petite utilitaire, facile à vivre et pas chère. Son monocylindre ne déborde évidemment pas de caractère, mais il fait preuve de souplesse et ses vibrations son correctement filtrées. La partie-cycle n'a quant à elle aucun mal à juguler les ardeurs du petit mono. Outre le poids de l'ensemble, pas franchement léger (185 kg en ordre de marche), la seule ombre au tableau est celle portée par l'afficheur trop peu lisible (le même que sur le Scrambler 650). Mais à ce tarif – à peine celui d'une 125 de moyenne gamme –, il n'y pas scandale, loin s'en faut.

BSA Bantam 350 / 3 999 €

+ 120 km/h • 29 ch – 3 mkg • 185 kg en ordre de marche *

*Disponibilité : immédiate *Données constructeur*

fiche technique

Moteur : monocylindre, 4 temps, 4 soupapes, double ACT, refroidissement liquide. **Cylindrée (Al x C) :** 334 cm³ (81 x 65 mm). **Puissance :** 29 ch à 7 750 tr/min. **Couple :** 3 mkg à 6 000 tr/min. **Vol/alim. :** 11 à 1/injection. **Boîte :** 5 rapports. **Transmission finale :** par chaîne. **Partie-cycle :** cadre double berceau en acier. **Susp. AV/AR :** fourche hydraulique ø 41 mm, déb. 135 mm/deux amortisseurs latéraux, réglable en précharge, déb. 100 mm. **Freins AV/AR :** un disque ø 320 mm, étriers deux pistons/1 disque ø 240 mm, étrier simple piston. **Pneus AV-AR :** 100/80 x 18 – 150/70 x 17. **Réservoir :** 13 litres. **Empattement :** 1 440 mm. **Chasse/angle :** 29°/116 mm. **Hauteur de selle :** 800 mm. **Poids :** 185 kg en ordre de marche

Lorsqu'un œil un tant soit peu exercé s'approche, le tableau se ternit évidemment un peu : la visserie est par endroit grossière, certains périphériques sentent les économies (aucun réglage possible des leviers de frein et d'embrayage...), d'autres ne sont pas très élégamment intégrés (la prise USB proéminente, sur le guidon...). À ce genre de détails, on comprend clairement que cette BSA ne boxe pas en catégorie Triumph. En revanche, elle a de quoi envoyer quelques jabs à une Bear 650 (le scrambler de Royal Enfield) et cela à un tarif encore plus agressif. Tout ça pour dire qu'en termes de qualité perçue, à moins de 6 800 balles, on ne sent pas, mais alors pas du tout floué. Et à la conduite ? Vous vous en doutez, une partie de la réponse va tourner autour de ce fameux mono, architecture aujourd'hui minoritaire à ce niveau de cylindrée et, il faut le dire, un peu moins sensationnelle qu'auparavant, du fait des exigences en matière de dépollution. Cette fausse british de BSA a beau être fabriquée en Inde, son moteur garde quelque chose d'européen : il a été développé en collaboration avec Rotax, longtemps l'un des spécialistes du genre. Le réveil du bloc est sans surprise : sur le régime de ralenti, la sonorité est discrète, pour ne pas dire étouffée, et les vibrations sont imperceptibles. La connexion moteur-poignée est plutôt correcte (un peu de course morte, mais tolérable) et côté transmission, la douceur est de mise au levier comme au sélecteur.

STR pour strada

N'en déplaise aux apôtres du gromono de caractère : celui de cette BSA joue une partition très policée qui, en termes d'agrément, le rapproche d'un bicylindre en ligne. Deux minutes de roulage suffisent à comprendre qu'il est un bon compagnon en ville et qu'en sortie de terrasse, ce n'est pas lui qui brassera à outrance un panaché fraîchement ingurgité. Même sollicitude du côté de la partie-cycle : il y a du confort de suspension (heureusement parce que la selle n'est pas très épaisse), le triangle selle/repose-pied/guidon n'est pas déconnant (même si le cintre est un poil large pour mon petit gabarit) et le tout braque plutôt bien. Bref, cette BSA est largement au niveau de ce que l'on peut attendre en utilisation urbaine. Globalement au même niveau qu'une Enfield Bear avec laquelle elle partage d'ailleurs une bonne idée : le silencieux d'échappement en partie basse, nettement moins pénalisant qu'un élément haut pour les cuisses d'un éventuel passager.
Avec 45 chevaux en bout de vilebrequin, ce scrambler peut évidemment afficher d'autres prétentions qu'un paresseux arpentage du bitume citadin. Les structures pavées de ses Pirelli Scorpion Trail appellent à l'évasion off-road mais attention, pas de confusion : il s'agit de la version STR de ces gommes (pour strada : route en italien). Autrement dit : tout chemin accepté

(tant que c'est sec) mais route privilégiée. C'est le programme que je choisis de suivre pour le reste de ma journée de roulage, en optant au maximum pour de la départementale sinueuse. En effet, tirer des boulets rectilignes avec ce mono, n'a pas grand intérêt. Dans le sinueux, en revanche, le 650 et son unique piston sont plus réjouissants : le bloc n'est pas aussi démonstratif à bas régime que je l'espérais (dépollution oblige...) mais passés 4 000 tr/min, il fait preuve d'un petit sursaut de vigueur qui met le sourire. Et ce sourire, bonne nouvelle, la partie-cycle ne vient pas l'effacer. Bon, avec 45 équidés chargés de tracter quelque 218 kg (hors pilote...) et deux pistons à l'avant pour les freiner, on ne peut pas dire que la BSA soit très exposée au tangage avant-arrière, mais ses suspensions s'avèrent plutôt bien freinées en hydraulique et surtout, les Pirelli Scorpion Trail STR fonctionnent vraiment bien sur l'asphalte : progressifs à la mise sur l'angle, avec un bon grip. Meilleur dans mon souvenir que celui des gommes indiennes qui équipent la Bear 650 chez Enfield. Ces Pirelli étant aussi dédiés au tout-chemin, je finis ma journée en leur faisant quitter un peu le bitume. Oui, je dis un peu car, si les pneus le peuvent, je garde en tête le poids non négligeable de cette BSA. Et donc, que dire ? Oui, tant que c'est sec, que les caillasse n'est pas trop volumineuse et les nids-de-poule pas trop profonds, ça le fait. Mais on comprend vite qu'il ne faut pas pousser le bouchon trop loin : le confort de roulage n'est pas optimal en position debout, les suspensions travaillent sur une course limitée, le radiateur d'eau est exposé aux projections et surtout on sent que la moto est lourde. Bref, elle a plus de gueule que de véritables aptitudes au TT, même léger. C'est, cela dit, le cas de la grande majorité des scramblers, y compris ceux qui coûtent plus de 10 000 euros. Cette BSA n'en exige que 6 799 et après une journée de roulage à son guidon, on en vient à se dire que pour ce genre de distraction, il n'est pas nécessaire de dépenser bien plus... ■

Verdict

Pour une marque extraite de la naphtaline à l'autre bout du monde, BSA s'en sort bien : ce scrambler n'a rien de british et avoue de-ci, de-là, une construction à l'économie, mais finalement, il offre un rapport prestation/tarif franchement convaincant. Les nostalgiques de la marque anglaise auront de bonne raison de tomber sous le charme. Les autres aussi d'ailleurs.

fiche technique — BSA Scrambler 650 / 6 799 €

MOTEUR

Type	monocylindre, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT, 4 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	652 cm³ (100 x 83 mm)
Taux de compression	11,5 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur electrique
Boîte	5 rapports
Trans. finale	par chaîne

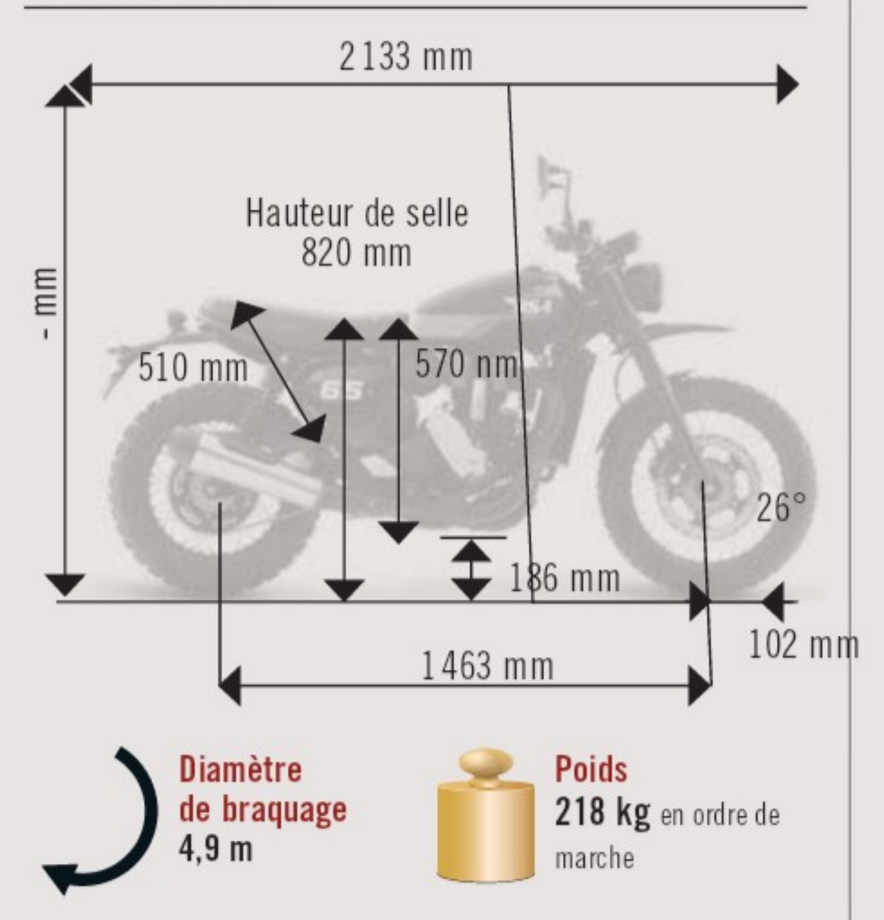
PUISSANCE ET COUPLE

45 ch à 6 000 tr/min – 5,7 mkg à 4 000 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	double berceau en acier
Suspension AV	fourche hydraulique de 41 mm de diamètre, non réglable, déb.130 mm
Suspension AR	2 amortisseurs latéraux, réglables en précharge, déb. 127 mm
Frein AV	1 disque de 320 mm de diamètre, étrier deux pistons à fixation axiale
Frein AR	1 disque de 255 mm de diamètre, étrier simple piston
Pneus AV/AR	120/80 x 19 – 150/70 x 17
Réservoir (réserve)	12 litres
Garantie	3 ans pièces et MO
Coloris	nour, jaune et chrone

DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

✔ : disponible. ✘ : pas disponible.

Jauge à essence	✔	Modes de conduite	✘	Antipatinage	✘	Réglage du levier d'embrayage	✘	Repose-pieds pilote avec caoutchouc	✔
Voyant de réserve	✔	Température moteur	✘	Hauteur de selle réglable	✘	Réglage du levier de frein	✘	Shifter	✘
Compte-tours numérique	✔	Ride by Wire	✘	Repose-pieds réglables	✘	Béquille centrale	✘		
Compteur numérique	✔	Poignées chauffantes	✘	Navigation via GPS	✘	Centrale inertielle	✘		
Horloge	✔	ABS déconnectable	✘	Régulateur de vitesse	✘	Crochets d'arrimage	✔		
Trip journalier	✔	Indicateur de rapport engagé	✘			Poignées latérales passager	✔		

La V-Due 500 fut le fruit d'un projet initialement pensé pour les Grands Prix 500. Dès la saison 94, Aprilia engageait sa RSW 400 au moteur V2 issu de la 250 et largement boosté en cylindrée, sorte de déclinaison « Big Bore » de sa 250 « Usine ». D'abord à 410 cm³ puis 430 cm³, le prototype de Noale progressera ensuite jusqu'à 460 cm³ (1997) et même 498 cm³ pour les saisons 98 à 2000. Dès 1996 Honda imita le petit artisan Italien en proposant sa NSR 500 V2. Ces 500 à moteur V2 misaient sur leur poids minimal imposé favorable face au V4, privilégiant la vitesse de passage en courbe et promettant un coût d'achat comme d'exploitation largement inférieur aux machines équipées de V4. Ce qui en effet se vérifiait, tout en avouant des résultats en course assez systématiquement en retrait face à la puissance brute des V4. Ainsi Bimota œuvra également en ce sens, développant son V2 2-temps 500 cm³ et avec comme ambition de rejoindre la piste des GP sitôt l'exercice 1994. Cette Bimota comptait sur un moteur 100 % inédit, un V2 ouvert à 90°, première réalisation moteur 100 % Bimota, tout en poussant le concept jusqu'à développer une partie-cycle de type « Tesi ». Avec moteur porteur, bâti arrière fait d'un assemblage de tôle d'aluminium embouties et soudées, train avant triangulé, suspension arrière en position latérale/centrale, la Bimota 500 de GP s'annonçait pour le moins « originale ». Les chiffres faisaient alors état d'une puissance mesurée à 135/140 chevaux pour un poids de 110 kilos (130 kg mini imposé aux 4-cylindres). Courant 93, alors que la presse spécialisée découvrait les travaux menés autour du projet GP, l'aveu à demi-mots du personnel Bimota à propos d'un développement parallèle concernant une version homologuée route mit immédiatement le feu dans les rangs des aficionados du 2-temps !

Promesses technologiques révolutionnaires...

Et c'est justement cette dernière qui va véritablement voir le jour, dans une définition plus

4_119710951

Youngtimer Bimota 500 V-Due

Si c'était à refaire

Il y a 30 ans, Bimota révélait au monde sa V-Due 500. Fruit d'un projet initialement pensé pour les Grands Prix 500, c'est finalement dans cette version homologuée que le seul et unique moteur Bimota de l'histoire s'est fait connaître. Pour les uns le moteur 2-temps de la faillite, pour les autres, l'archétype de la passion par l'audace. Retour sur ce qu'elle a été et ce qu'elle aurait dû être.

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.

conventionnelle, abandonnant le concept Tesi du prototype GP au profit d'une construction avec cadre périmétrique et fourche télescopique. Pourtant le proto Grand Prix a bien existé, jusqu'à effectuer des tests grandeur nature mais pour finalement ne pas dépasser ce stade, ne s'alignant jamais sur la moindre grille de départ. En 1994, il ne reste déjà plus que quelques miettes au sein de la production de moto 2-temps pour la route. Certes, le segment 125 perdure avec notamment les ultra sexy 125 2-temps sportives tandis que seule l'Aprilia RS 250 à moteur V2 Suzuki RGV représente la race sur le marché des plus de 125. La dernière Suzuki RG 500 s'est vendue courant 89. La Yamaha RDLC 350 Type 1WT sera produite jusqu'en 1995 (au Brésil et pour quelques autres pays) mais cessa d'être distribuée chez nous depuis 1990. C'est à l'occasion du salon International de Cologne, fin 1996, que l'espoir et l'excitation s'emballent de nouveau pour le 2-temps ! Elle est là, avec phares et clignotants, promise pour une commercialisation dès 1997. Le visuel est fou, la fiche technique fantasmatique : fourche Paioli 46 mm avec basculeurs inférieurs, freinage Brembo série OR, amortisseur Öhlins avec biellette et basculeur de progressivité placé sur le côté droit, cadre périmétrique et bras oscillant fait d'alliage d'aluminium, selle arrière monoplace autoporteuse entièrement réalisée en fibres de carbone, idem en ce qui concerne les garde-boue avant et arrière, amortisseur de direction et surtout sous sa robe tricolore, le V2 de la 500 de Grand Prix ! Bimota V-Due 500 se tient là, affriolante, bandante même, elle qui propose un V-twin 2-temps ouvert à 90° et à deux vilebrequins dont le clou du spectacle tient en une révolution technique aussi folle que novatrice : l'alimentation par injection directe à pilotage électronique ! Un système à double injecteur par cylindre autorisant l'introduction du carburant après la fermeture de la lumière d'échappement, faisant la promesse de mettre à mort la tare numéro une du cycle 2-temps : bannir les gaz frais perdus à l'échappement ! En matière de promesse révolutionnaire, elle se posait là et elle inaugurait un principe de

4_119710951

lubrification inédit « façon 4-temps » dans le but de réduire drastiquement la quantité d'huile brulée, entre roulements de vilebrequin isolés des carter-pompes pour être lubrifiés par l'huile de boite de vitesse et circuit d'huile commandé interne aux soies vilebrequin, jusqu'au pied de bielle. Une 500 de Grand Prix sur la route mais une 500 2-temps ultra moderne, dépolluée, écrasant le rapport puissance/cylindrée des meilleures sportive 4-temps du moment avec un rendement annoncé à 220 ch/litre. La V-Due annonçait 110 chevaux pour 500 cm³ quand la référence de l'époque établie par la Honda CBR 1100 XX Super Blackbird culminait à 164 ch.

… V-Due 500 née « en panne »

Ce ne sont pas tant les normes anti-pollution de l'époque qui avaient soufflé l'engouement sur les motos à moteurs à 2-temps étant donné qu'en Europe, la norme Euro 1 n'est entrée en vigueur qu'à compter de 1999. Il y avait surtout la consommation excessive de carburant et puis l'influence californienne sur les constructeurs japonais. Là-bas à l'Ouest, fin 80, on prenait en effet déjà au sérieux les notions de rejets polluants et bien sûr la tendance allait s'étendre sur le Vieux Continent. Sans compter les avancées techniques appliquées au 4-temps, faisant croître performances et propositions diverses sur nos marchés. Pour autant, la vitesse moto turbine encore aux cylindres à trous à cette époque, les Grands Prix 125, 250 et 500 faisant toujours clairement rêver. Retour également sur la période mi-90 ou le Restomod avant l'heure, avec tout un tas de préparateurs dévoués à l'up-grade des Suzuki RG 500 Gamma et Yamaha RDLC 500 disparues des catalogues constructeur quelques années plus tôt : cadre rigidifiés, fourche inversées, roues larges et gros freins piqués aux GSX-R de dernière génération, adaptation d'un habillage et déco « Schwantz Replica », modifications moteurs, etc. Du tuning à la grosse prépa' ad hoc, courant '90, beaucoup veulent vivre la 500 2-temps à l'heure moderne, se refusant aux 4-temps du moment. Avec sa V-Due 500, Bimota remettait une pièce dans le jukebox, la moto sportive 2-temps s'apprêtant à rejouer sa symphonie majeure sur les routes ! Un petit bijou à environ 110 000 francs, ça en faisait des sous en 1997. Une V-Due 500 plus chère qu'une Ducati 916 mais encore plus noble ! Si les 500 Gamma et RDLC se lançaient au kick, la V-Due profite bien sûr d'un démarreur et le son émi par son gros V2 à 90° sonne alors telle une « Super 500 CR » ! Moteur au calage « Big Bang » avec ses deux cylindres s'allumant en simultanée, elle sonne fort et clair, avec un mètre-couple énorme notamment à 8 000 tr/mn. 498 cm³ seulement mais 9 mkg de couple, c'est énorme ! Relativement brutale également avec un rendement plutôt sage à bas et mi-régimes pour ensuite délivrer cette énorme force motrice mais qui ne dure que bien peu de temps, la courbe chutant franchement au passage des 10 000 tr/m. Une plage certes un peu courte mais ô combien démonstrative ! Enfin ça, c'est pour une version d'origine et dans le cas où… Elle fonctionne… Parce qu'en vérité, le retour à réalité fut brutal pour Bimota : la V-Due 500 est née « en panne » .

Aujourd'hui, la V-Due injection fonctionne !

Devant une réalité économique klaxonnant l'urgence d'un retour sur investissement, Bimota commercialisa sa V-Due 500 avant validation concrète des solutions techniques liées à l'alimentation par injection directe. Il se dit également dans le microcosme qu'une histoire familiale impliquant une forte dose d'ego aurait précipité sa mise sur le marché… L'injection directe avançait d'incroyables promesses, s'apprêtant à remettre le moteur 2-temps sur une rampe de lancement commerciale fascinante ! Sauf qu'il était simplement trop tôt… Trop tôt vis-à-vis de la technologie disponible à ce moment-là, avec notamment de grosses lacunes en matière de vitesse et précision d'injection. Depuis son montage à double

175 kilos en ordre de marche, la V-Due n'a définitivement rien d'une enclume ! Ici en petite tenue, elle met en évidence l'implantation de son V2, la cinématique de sa suspension et son cadre avec gros haubans. À l'embase avant du cylindre inférieur, un reste du développement Grand Prix avec la moulure initialement prévue pour le pivot de bras de suspension

Un boîtier de gestion et un afficheur digital spécifiques (du Made in France) compose le kit « intégral » conçu par Promap auquel s'ajoute faisceau complet, 4 injecteurs (deux références différentes par cylindre) avec supports indirect dédiés et quickshifter. La modification inclut la fiabilisation du moteur dont l'optimisation de lubrification des roulements de vilebrequin supérieur. Une préparation facturée 6 400 € et qui inclut la cartographie personnalisée de chaque moteur. Sinon, contre 2 850 €, Promap propose un kit « low cost » utilisant un support 2 injecteurs et le boîtier de gestion prévu pour reprendre la connectique et l'afficheur d'origine.

Merci à

Valery Lecoeur (Facebook: bimota500) pour l'accueil réservé à notre duo de reporter et pour le petit essai ce dimanche de Sunday Ride Classic sur le circuit Paul-Ricard il y a de cela déjà quelque temps.

››› Et côté tarif ?

Lorsqu'elle se révèle à la populace motarde fin '97, la V-Due laisse entendre qu'elle réclamera plus de 100 000 francs à qui voudra se lier d'amour avec elle. Finalement commercialisée à 110 000 francs courant 1998, elle représentait ce qui se faisait de plus cher sur le marché, réclamant par exemple davantage qu'une Ducati 916. La promesse était si belle, la technologie si novatrice, l'équipement tellement convaincant, V-Due les valait bien ! Enfin... À condition de fonctionner... Pour repère, j'ai acheté la mienne (mon ex-mienne, mon vieux pote Didier d'Aleo ayant fini par me convaincre de la lui vendre il y a de cela des années) en septembre 2004, une « Iniezione Elettronica » neuve, 100 % d'origine, pour 10 000 €. Aujourd'hui la demande fait le marché mais les deux demeurent confinés aux seuls ultra-connaisseurs et passionnés 2-temps. Il y aura toujours une moto neuve sortie de collection (et donc « en panne d'origine ») qui potentiellement trouvera autre collectionneur contre maxi 25 000 € alors que d'un point de vue plus réaliste, une moto « dans son jus », non modifiée (ne marchant probablement pas bien pour peu qu'elle ne soit pas serrée...), doit pouvoir prétendre à un maximum de 20 000 €. Ceci quand un parfait exemplaire entièrement révisé, fiabilisé et fonctionnant parfaitement grâce au kit Promap Integral proposée par Valery Lecoeur, peut prétendre à environ 30 000 €. Dans tous les cas, les opportunités d'acquisition restent rares mais pas impossibles pour autant.

injecteur par cylindre, chacun positionné à l'arrière dudit cylindre, en positon inclinée d'environ 45° degrés vers le bas et avec orifices d'injection débouchant en direction de la calotte du piston, une contrainte majeure se posait : le temps d'injection disponible. Exact, étant donné que le but était d'injecter le carburant après la fermeture de la lumière d'échappement par le piston lors de sa remontée, considérant sa vitesse de déplacement, la faible distance entre le haut de la lumière d'échappement et la position point mort haut, le timing d'injection se fait alors ultra short et décroissant à mesure que le régime augmente. Même en 2026 il serait compliqué d'y parvenir alors à l'époque, entre ancienne génération d'injecteur, électronique limité et basse pression d'injection, c'était mission impossible ! Entre latence du software et pression de compression s'opposant à la pression d'injection trop faiblement calibrée, si certaines motos démarraient tout de même, elles se révélaient inutilisables, jusqu'à serrer à vitesse grand V. Quand aujourd'hui certains propriétaires d'une moto neuve (oui il y en a encore en 2026 !) sortie d'une collection désirent enfin la mettre en route, Valery Lecoeur n'a qu'un seul conseil à leur donner : surtout pas ! Pas avant de l'avoir eu entre ses mains afin de lui appliquer les modifications indispensables. Dans sa configuration d'origine, une Bimota 500 V-Due peut serrer un cylindre, ou les deux, en

Rares images du prototype Tesi V-Due imaginé pour les Grands Prix 500 de la mi-90. Le moteur, alors porteur sur Tesi, sera repris quasiment à 100 % pour la version de route mais cette fois inséré dans un cadre périmétrique.

moins de temps qu'il ne faut pour boucler sa jugulaire et enfiler ses gants. Pourquoi ? Parce que d'origine et suivant toutes les problématiques décrites ci-avant, on se retrouve avec des séquences d'injection tellement en retard qu'elles se poursuivent une fois le piston passé devant les orifices dédiés. Résultat : l'essence lave le film d'huile présent entre le piston et le cylindre, engendrant un serrage très rapide. Les premiers clients, forcément très mécontents (à part ceux l'ayant immédiatement remisée en décoration ou collection), ont logiquement réclamé remboursement, celui-ci se traduisant parfois par un échange contre une SB8 (Bimota à moteur Suzuki TL 1000 R et cadre mixte alu/carbone). Bimota a bien tenté d'écoper la voie d'eau en proposant une modification de sa V-Due 500 « Iniezione Elettronica » en V-Due 500 « Evoluzione » à double carburateur Dell'Orto VHSB39 mais si l'injection était apparue trop tôt, c'était déjà trop tard pour la V-Due. Une aventure qui aura conduit Bimota à sa chute. Motos et stock de pièces détachés furent revendu par le tribunal italien en charge des faillites. Et c'est Piero, un riche industriel passionné qui s'adjugea le lot V-Due. Il aura lui-même créé la version « Racing Edition Final » à carbu et échappements Jolly Moto. Je lui ai moi-même acheté une « Iniezione Elettronica », la n°121 sur les environs 300 produites. Modifiée par mes soins en « injection indirecte » grâce au kit RS Product de Laurent Pradon et avec eprom de calculateur modifiée par un spécialiste allemand du moment (BB Power), la moto était enfin utilisable et particulièrement sensationnelle malgré un certain « Lag » (temps de réponse) à la reprise des gaz. Mais également trèèèès loin d'être aussi aboutie que les préparations signées Valery Lecoeur. À ce jour, une Bimota V-Due 500 équipée du kit ProMap développé et installée par 'sieur Lecoeur, c'est l'assurance d'une expérience 2-temps rare. Une proposition manquée par Bimota à l'aube des années 2000 mais devenue réalité 25 ans plus tard, grâce à la passion, le professionnalisme et la ténacité d'un passionné reconnu à l'international, Valery ayant déjà up gradé plusieurs moteurs à destination des États-Unis ou encore du Royaume-Uni. Sur les 300 motos construites, peu ont véritablement roulé. Une centaine a été convertie en carburateurs, une autre centaine a rejoint les collections et n'a jamais vu la route, il en reste donc encore une centaine en version initiale dont une vingtaine a déjà pu profiter à ce jour des mise à jours Promap. D'autres, également modifiées en injection « indirecte », plus ou moins abouties, doivent peut-être rouler parfois tandis que les restantes, disséminées à travers le monde, attendent pour certaines que les prix s'envolent (ce qui risque de ne jamais arriver, la V-Due n'ayant finalement aucune histoire si ce n'est celle de la faillite de Bimota mi-'00) ou de passer un jour entre les mains de Valery Lecoeur, la meilleure issue que l'on puisse finalement leur souhaiter. ■

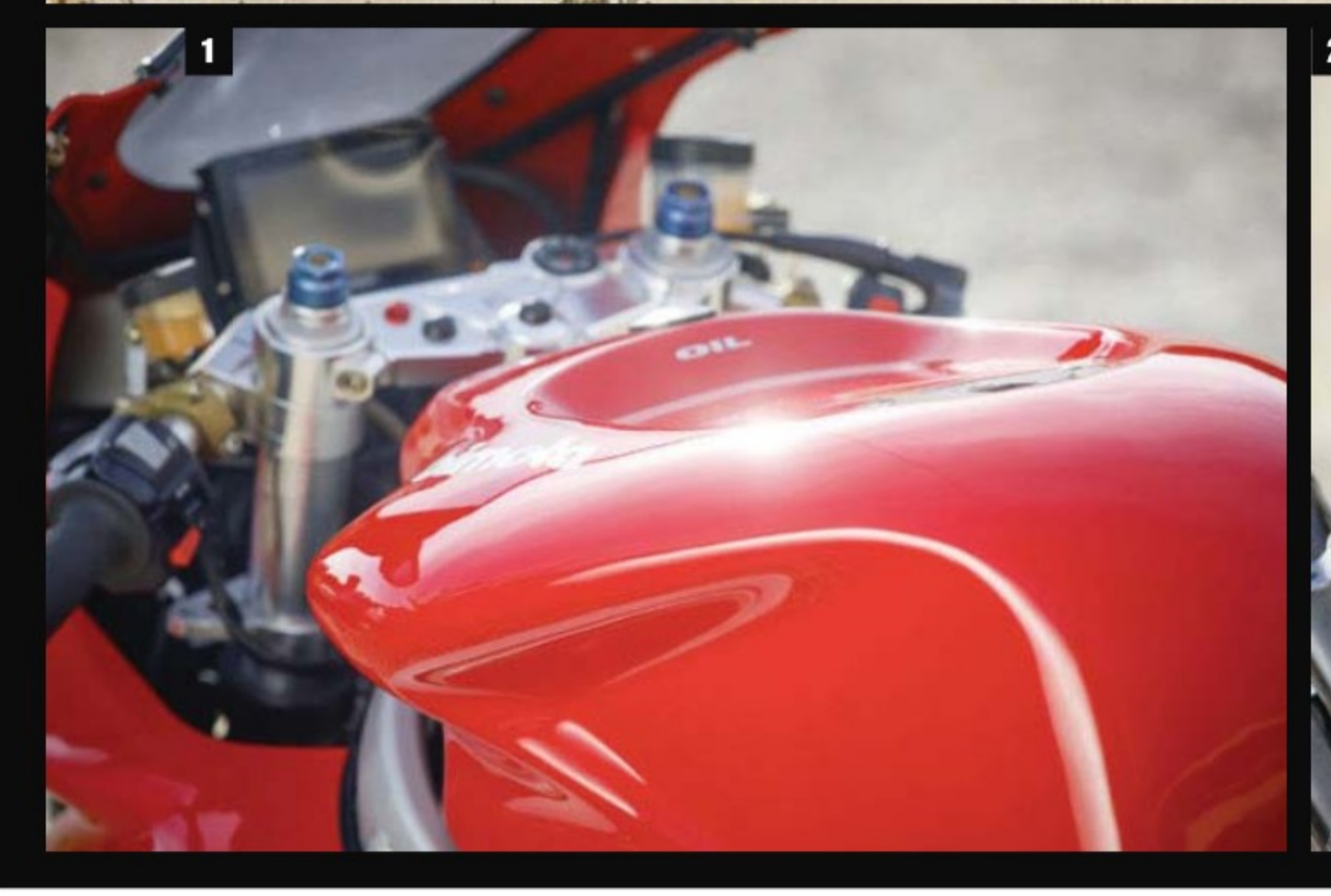
fiche technique

Moteur :

Type : bicylindre en V ouvert à 90°, 2-temps, refroidi par eau. Distribution : par balayage, admission par clapets. Cylindrée (alésage x course) : 499 cm³ (72 mm x 61,25 mm). Taux de compression : NC
Alimentation : injection électronique TDD Walbro. Mise en route : démarreur électrique
Boîte : 6 rapports
Trans. finale : par chaîne

Partie-cycle :

Cadre : périmétrique en aluminium
Suspension AV : fourche inversée Païoli ø 46 mm déb. 120 mm, triple réglage. Suspension AR : monoamortisseur Öhlins, déb. 130 mm, triple réglage. Frein AV : double disque ø 320 mm, étriers Brembo à 4 pistons. Frein AR : 1 disque ø 230 mm, étrier 2 pistons. Pneus AV/AR : 120/70 x 17 – 180/55 x 17 Michelin TX15 et TX25. Réservoir : 16 litres. Masse en ordre de marche : 175 kg



1 Sergio Robbiano a dessiné la V-Due jusque dans le moindre détail, admirez ces courbes de réservoir. Un réservoir toutefois trop large à l'entrejambe et qui tend ainsi à repousser le pilote vers l'arrière. 2 Élément autoporteur réalisé en fibre de carbone, la selle monoplace de V-Due tient de l'œuvre d'art.

Bimota V-Due 500

+ 240 km/h • 110 ch – 9 mkg • 175 kg en ordre de marche

Le Trièves, moins connu que le Vercors dont il est voisin, mérite tout autant votre attention au moment de décider d'une destination.

Entre autres détails, savourez les dessins et l'intégration des rétroviseurs mais également, les perçages pratiqués côté gauche de la tête de fourche pour... le style ! Derrière prend simplement place le klaxon.

L'échappement du cylindre arrière prenant tellement de place, la suspension arrière (avec amortisseur Öhlins) s'est vue déplacée en latéral, à l'image de ce que l'on connait également des Ducati Panigale V2 (petites et grosses) équipée du monobras oscillant.

Deux vues du V2 2-temps ouvert à 90° avec embrayage à sec, fonderie moulée au sable et gros boîtier papillon placé au centre du V, vers l'avant. Ici une version up gradée Promap avec roulements de vilebrequin à rouleaux et leur graissage optimisé (voir pompe à dépression dédiée). Également le boitier papillons modifié par Promap et FPE pour une fonction « injection indirecte ».

Raid Paris - Cap Nord

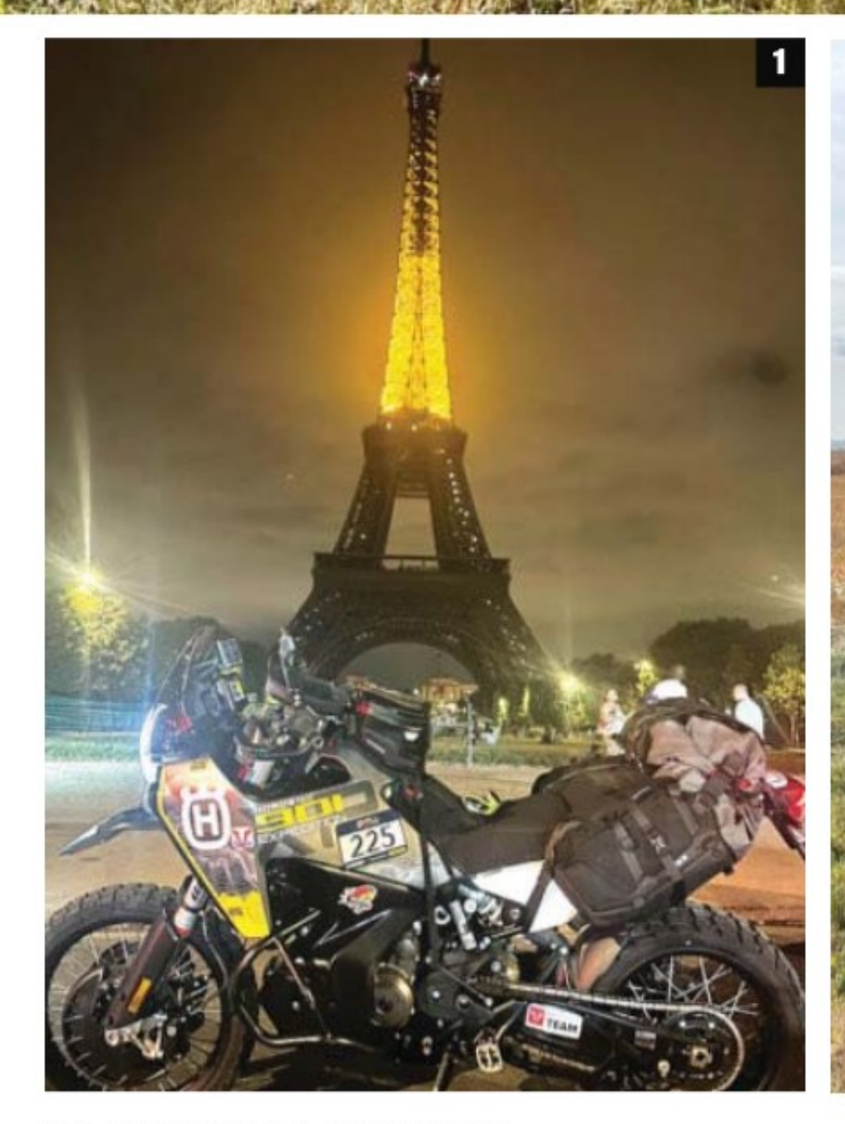
Au Nord

toute !

Le rallye, je commence à voir ce que c'est, avec dans les bottes un Dakar (sud-américain), un Taklimakan (chinois), deux Africa Eco Race (dont le dernier relaté dans l'excellent MR 4177 SP Vacances du mois dernier), mais le raid, j'savais pas trop. Quand on m'a proposé le Paris-Cap Nord, j'imaginais une balade à la cool, une excuse touristique pour aller prendre le frais tout en haut de la Norvège pendant que la France transpirait sous la canicule. Tu parles... dans l'œil le doigt, et jusqu'au coude.

Par Trac. Photos team PNK & Trac.

Une remontée entre les champs de Picardie, une entrée en matière sympathique baignée par le (chaud) soleil de cette fin juin. La même trace dans la boue et l'histoire n'aurait pas été la même.



« *Ça va Séb ? T'es bien là ? Et sinon, tu fais quoi dans ce cours d'eau ?*
- Je pêche ! Ça se voit pas ?!?
- Ah OK... Mais tu crois vraiment qu'on a le temps de taquiner la truite ? Et pis note, au cas où tu ne puisses réfréner tes pulsions, t'aurais pu laisser ta moto sur le pont, pas en dessous… ça nous aurait fait gagner du temps… Et sinon, vu que tu y es, ça mord ?
- Si tu raboules pas tes fesses ici dans 30 secondes pour m'aider à me sortir de là, je pense que ça va te mordre ouais !! »

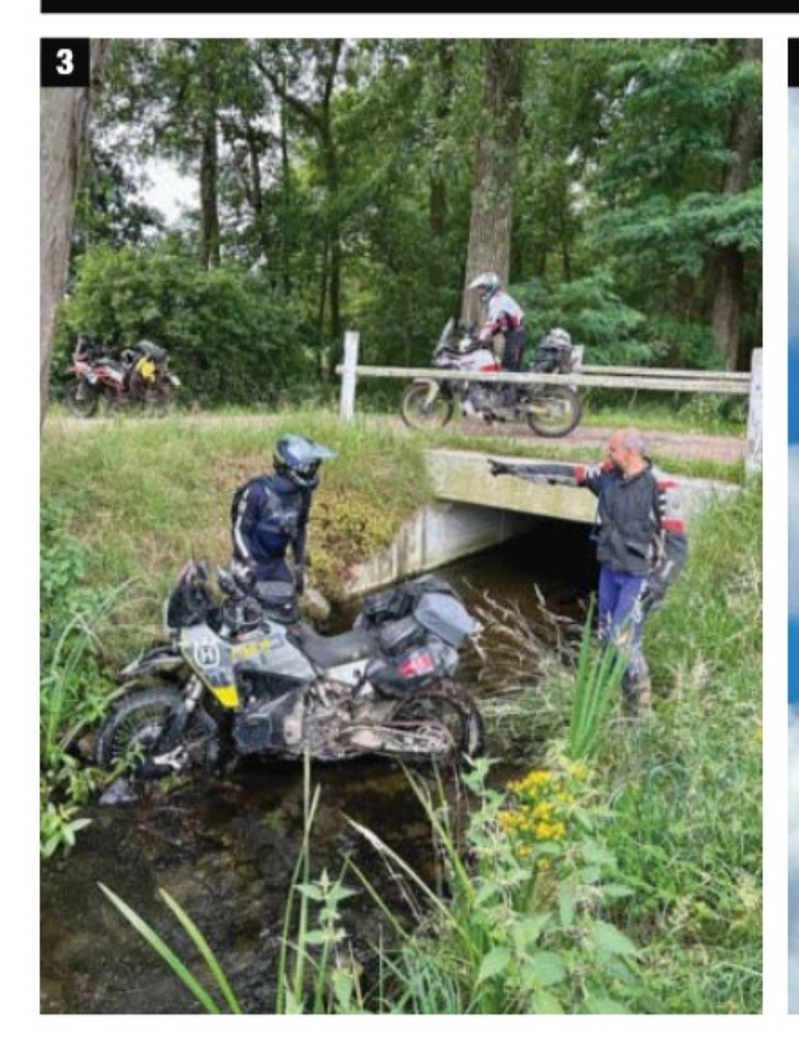
Oh là là, l'a pas tellement le sens de l'humour le Séb... Pas beaucoup plus le sens du freinage notez... Pourtant la trace est belle, une parfaite ligne droite qui écarte nerveusement le sable de cette piste néerlandaise jusqu'au moment où l'ornière disparait pour laisser place à quelques gros cailloux qui auront soutenu la descente de la HVA 901 Norden jusque dans l'eau. Lui nous jurera – sûrement en croisant ses doigts de pieds au fond de ses bottes trempées – que ça s'est joué à un coup d'œil trop appuyé sur son écran GPS affichant la trace GPX, celle qu'on suit depuis deux petits jours seulement et que, logiquement, on doit continuer de suivre dix de plus pour atteindre, dans encore 5 600 km, le Cap Nord, point final de notre voyage. À cet instant, je me dis qu'on n'est pas arrivés. On en est loin, très loin. Parce que oui, pour espérer arriver à bon port, si on a le droit à de brefs moments d'inattention, ils doivent survenir dans un environnement ouvert, pas sur une piste mouvante qui tournicote, surtout quand on déboule à un bon 100 km/h... Pourtant avant même le premier coup de démarreur, j'avais commencé depuis les jardins du château d'Ormesson (94) point de départ de cette première édition du Paris – Cap Nord, à endosser mon costume de papa Trac, tentant de donner à Éric (boss de SW-Motech France) et Séb (directeur commercial de KTM France), mes acolytes de virée novices en matière de raids à dos de trails, quelques conseils bien amicaux pour mener à bien un voyage dont personne à cet instant, excepté l'organisateur, ne connaît la difficulté. Est-ce que ce sera une balade ? Un vrai défi ? Un mix des deux ? Quand il y a un doute, il n'y a pas de doute... Je commençais par tenter de leur enseigner ça. Se préparer au pire pour se faire agréablement surprendre par le facile, bien plus aisé à appréhender dans ce sens pour le moral. Je leur rappelais aussi, au risque d'enfoncer des portes ouvertes, qu'avec un trail il est essentiel de garder de la marge, et que c'est au moment d'un arrêt d'urgence qu'on mesure que de la marge, un tapis volant de près de 300 kg (chargé de sa bagagerie) lancé pleine balle n' a pas des masses... Je leur disais encore que l'idée est de ne pas tomber, que si le risque est toujours là, que si ça peut arriver à n'importe qui et qu'effectivement, même en prenant toutes les précautions, il est toujours possible de se faire surprendre, l'idée à suivre comme un fil d'Ariane doit être de limiter au maximum les prises de risques pour éviter de chuter, puisqu'au-delà de la blessure physique qui pourrait interrompre brutalement (et douloureusement) l'aventure, abîmer son matériel pourra avoir peu ou prou le même effet, ou en tout cas en obligeant à réparer, de se mettre en retard, de s'éloigner du plan journalier imaginé, et donc de courir après le temps pour *in fine* se mettre dans le dur.
Un dernier précepte appris du rallye-raid que je leur délivrais pour finir : *« Prendre de l'avance sur le retard, avancer et continuer d'avancer dès que possible, en imaginant que des coups durs arriveront dans la journée et que le matelas de temps gagné par cette anticipation permettra de compenser. »*

Alexandra Delagneau
Yamaha Ténéré 700

« Cette épreuve, j'en ai entendu parler par un pote qui est fan de Lolo Cochet. J'avais prévu de faire la Norvège cet été en vacances, et du coup, on a décidé de s'engager. Ça fait deux ans que je fais un peu d'off-road, mais je n'en avais jamais fait pendant autant de temps. Je suis passée un peu par tous les états et par toutes les émotions possibles, mais ce que je retiens, c'est que je suis arrivé à bon port sans me faire mal et sans casser la moto. Je suis agréablement surprise par ma résilience, à aucun moment je me suis dit que j'allais abandonner. Je m'étais bien préparée, je fais du cross-fit intensément, au moins trois séances par semaine, et ça m'a vraiment aidée. On a la chance d'être dans une communauté bienveillante, avec des gens vraiment sympas qui te donnent des coups de mains sans que tu ne demandes rien. Ma Ténéré je l'adore, je l'emmènerais au bout du monde, mais le problème c'est que si je tombe je suis incapable de la relever toute seule. Mais je ne changerais rien, parce que ça a participé à cette super aventure. »

1 Lundi matin vers 1 h 30, la tour Eiffel scintille encore de mille feux. Le point de départ d'un périple de 6 300 km qui devait nous mener jusqu'au Cap Nord... La question à cet instant était de savoir dans quel état.
2 Les pauses ont été courtes pour accompagner des journées passées en selle longues de parfois 12 heures.
3 Plus de 230 motos étaient au départ du côté du château d'Ormesson (94) pour cette première édition 200 seront à l'arrivée 12 jours plus tard.
4 Pas forcément un bon souvenir pour les Français, une bonne façon de réviser son histoire en même temps que sa géographie.

1 Les chutes n'ont pas épargné grand monde durant ce long périple... Et les premiers chemins néerlandais gavés d'un sable profond en auront piégé un paquet. Notre Éric qui joue ici à Franklin... Sa maison sur le dos. Mais à plat. 2 Le même ayant demandé un marteau à un gentil hollandais (si, si) pour réparer quelques menus dégâts. 3 *« Si je connaissais le con qu'a raté le pont... »* À cet instant, j'ai de sérieux doute quant à la réussite de notre trio. La Norden Nautilus servira d'électrochoc à notre bande. 4 Les cigognes, on ne les trouve pas qu'en Alsace. Elles sont partout en Pologne et Lituanie.



Et Éric et Sébastien de me lancer pour toute réponse un regard poli. Au moment de les regarder débouler dès les tout premiers chemins de la première journée entamée du côté de Cergy-Pontoise façon rythme d'enduro soutenu, je me suis dit que j'avais dû rater leur rictus malin, celui qui signifie « cause toujours »... La vague impression d'avoir pissé dans un violon au moment de les voir s'évaporer au milieu des herbes hautes décrite la veille comme idéales pour masquer de nombreux pièges... Mais bon, si le propre de l'homme est de s'habituer à tout, pour les plus intelligents, il est aussi de savoir évoluer. Et il aura suffi de plusieurs chutes pour Éric, dont une qui verra sa BMW R 1300 GS monter à la verticale façon cathédrale et s'écraser pas bien loin de sa guibole, pour lui remettre les yeux à l'endroit et digérer – et considérer – les propos du gars (ma pomme) que Séb avait qualifié, en se marrant, de « mec anti-fun »… Le même Séb qui prendra certainement conscience du truc juste après qu'on ait rebaptisé avec Éric, hilares, sa Norden « Nautilus », et l'impression pour Séb d'être passé à deux doigts – du pont déjà – mais surtout de la correctionnelle...

En clair, plusieurs expériences vécues qui leur auront prouvé, bien mieux que moi, que le voyage au long cours porte suffisamment d'incertitudes pour ne pas chercher les emmerdes... Et ce voyage, on ne savait pas ce qu'il serait. Enfin si, les valeurs affichées au départ étaient pour le moins sérieuses. Le déroulé aussi. Près de 6 300 kilomètres en 12 étapes à vivre en complète autonomie, sans jour de repos pour recharger les batteries, avec pour seules pauses celles que chaque participant décide de s'octroyer. Une courte sieste régénératrice, une nuit de quelques heures passées sous la tente, dans un abribus, une chambre d'hôtel ou chez l'habitant, à chacun de décider de sa stratégie, de son plan de route, ou plus exactement, pour la plupart des concurrents engagés, de son plan de chemin, ce raid mixant les surfaces pour un quasi-équilibre kilométrique entre le « off » et le « on » road.

Un raid et non un rallye-raid, sans compétition donc, sans classement, sans chrono, mais quand même... Le quand même, c'est cette obligation (pour rester dans l'événement et bénéficier ainsi de la trace GPX suivante) pour chaque participant de rejoindre tous les trois jours – et dans une fenêtre horaire déterminée – une porte (4 au total sur l'évènement) où l'organisation regroupe les troupes et leur assure une mise à disposition technique de matériels (assistance pneumatique, outillage, lubrifiants), mais aussi la possibilité de partager le temps d'une soirée autour d'un repas ses tronçons d'aventure. Quatre tronçons de trois jours : le premier en Allemagne, le second en Lituanie, le troisième en Suède et le dernier dans le nord de la Norvège, à quelques petites

4_119710951

5

Gérard Cassar

BMW R 1300 GS

« C'est extraordinaire, j'adore, je ne pensais pas trouver autant de convivialité, d'amitié, de solidarité. Je n'avais jamais fait ce genre de raid, c'est une première. Je n'avais jamais fait de tout-terrain, alors on me dit que la GS 1300 ce n'est pas la plus facile, mais comme je n'avais pas d'expérience en tout-terrain, je ne savais pas. Ce qui est difficile dans tout ça, c'est la fatigue, et par exemple aujourd'hui je n'ai pas suivi la trace off-road, mais la route. On a eu de longues lignes droites monotones, un peu ennuyeux, mais malgré tout, je trouve ça super, parce que je découvre. Moi j'aime rouler, rouler, et franchement je ne suis pas déçu. Je referai des sorties off-road, mais je vais acheter une Suzuki DRZ 400 pour me faciliter les choses. J'aurais bien aimé des briefings pour qu'on nous annonce la difficulté des journées à venir. Une fois au Cap Nord, je vais repartir vers chez moi, et rajouter un paquet de kilomètres. J'espère que ça tournera plus, parce que sur les longues lignes droites, je m'endors. C'est aussi dans ce genre de voyages que l'on mesure la chance que l'on a en France d'avoir d'aussi belles routes, et aussi variées. »

6

5 Pas facile d'emmener une BMW R 1300 GS chargée comme un bœuf dans un sable aussi mou. La technique ? Regarder loin, mettre du gaz, laisser vivre l'ensemble, et y croire ! 6 Venu de Hongrie avec sa chienne berger blanc suisse, ils rallieront tous deux le Cap Nord.

4_119710951

dizaines de kilomètres du point d'arrivée de ce long voyage. Le Cap Nord. Le « sommet » du continent européen, bien après le cercle polaire, cette latitude qui imprime un jour sans fin durant les courts mois d'été, et des nuits de 24 heures dans un hiver qui n'a de cesse de s'étirer.

Un voyage entamé le 28 juin dernier depuis le château d'Ormesson (94) donc, où les 230 « raiders » ont été réunis pour souscrire aux dernières formalités administratives, et recueillir les ultimes recommandations délivrées par Manuel Podetti et Tiziano Internò, organisateurs de l'événement. Beaucoup viennent de France, presque autant d'Italie, on retrouve aussi des Suisses, des Néerlandais, des Portugais, des Belges, un Américain, et même des motards venus des contrées nordiques. Descendre à Paris pour remonter vers la maison... Étrange non ? Oui, sauf si on se dit qu'au-delà du but, ce qui compte, c'est d'abord le voyage. Surtout quand ce voyage est une première et qu'il promet environ la moitié des 6 300 km à réaliser en tout terrain, ou plutôt, en tous chemins, larges et carrossables, donc ouverts à la circulation.

Parmi la totalité des motos engagées, complètement logique que 85 % soient des trails. Les 15 % restants sont des motos de rallye, d'enduro, et même quelques routières, une trace uniquement « goudron » étant proposée.

Mais l'aventure première de cette « Paris-North Cap », c'est bien en tout-terrain qu'elle a été d'abord imaginée. Dans le parc du château d'Ormesson, on retrouve de tout. Des petits trails de 300 cm³, des très gros de 1300 cm³, et quelles que soient les cylindrées, les paquetages arrimés débordent le plus souvent largement de la place dévolue d'habitude au passager. Aux sacs qui se superposent, on accroche des tentes, des sacs de couchages, des pneus... De drôles d'équipages dont on se demande comment ils se comporteront sur des sols rendus mouvants. Et plus encore, comment on les relèvera en cas de perte d'équilibre.

En attendant, en déambulant dans ce parc coloré où s'étalent des centaines de motos préparées pour l'aventure, on mesure à quel point le voyage à moto a le vent en poupe. Au point de se demander qui est arrivé le premier, la poule ou l'œuf ? Est-ce que c'est la pertinence des modèles imaginés par les constructeurs qui ont poussé les utilisateurs et organisateurs à imaginer les voyages, ou est-ce parce qu'il y avait de telles envies de voyages que les constructeurs ont imaginé ces motos ? Dans le cas présent, il semble que l'impulsion ait été donné par les constructeurs, et notamment par Yamaha, qui en mettant dès 2019 sur le marché sa Ténéré 700 (celle du renouveau), a proposé un produit qui a fait mouche auprès d'une population qui rêvait d'une moto d'aventure, simple, accessible, fiable et abordable financièrement. Un succès immédiat qui aura surpris la marque, dépassée dans un premier temps par toute une communauté s'accaparant la Ténéré jusqu'à faire d'elle le symbole et l'outil du voyage en tout-terrain. Si BMW reste avec ses GS et RT l'icône du voyage sur route, la Ténéré 700, moto japonaise fabriquée à St-Quentin dans l'Aisne, porte bien plus l'esprit d'un couteau suisse capable de sauter d'un chemin à une route, en suivant, ou non, une trace GPX. Nous, nous l'aurons suivi. Une trace fournie par l'organisation pour trois jours, d'une porte à l'autre. Un parcours téléchargé sur un GPS ou sur un smartphone. Un fil d'ariane à suivre non pas pour retrouver son chemin, mais pour le découvrir. Dix pays sur le plan de vol, ou plutôt,

1 Honnêtement, dans les Flandres et en Allemagne, on ne peut pas dire que la population locale nous portait dans son cœur. Heureusement, il y avait parfois de jolies exceptions. Merci pour les encouragements. 2 Une Triumph qui plonge dans la flotte et le système D qui se met en branle pour vider par l'échappement le bouilleur britannique. La belle repartira comme qui rigole. 3 Un voyage en autonomie, plus facile sous le soleil la tente l'ami non ?

Dominique Robin

KTM 890 Adventure Rally

« Mon intention c'était d'essayer de venir sur un événement pour une fois sans faire la course, et de prendre le temps de découvrir et visiter des pays dans lesquels je n'ai jamais roulé. Ça c'était mon intention, mais c'est un peu loupé, parce que même si ce n'était pas la course, il fallait faire des journées de 500 km, et 500 km ça ne se fait pas comme ça, surtout à des moyennes de 40 ou 50 km/h. Et puis on avait prévu de faire la tente, mais quand on a vu la durée des journées et la pluie, on s'est mis à chercher des hôtels. Et puis on a mangé pas mal de rations, parce qu'il n'y a pas tant de restos que ça. Mais c'est une belle aventure, il faut faire en sorte que tout s'aligne et éviter les problèmes. J'ai eu une crevaison, une belle chute qui m'a laissé avec un genou douloureux, et puis surtout j'ai failli taper une biche en Lettonie. Heureusement, elle a sauté au dernier moment. J'ai eu la peur de ma vie. Après j'ai rendu la main, en roulant à 70 km/h dans les bois. C'était chouette et ça m'a permis de vérifier que la terre est ronde, cette fois on en est sûr (rires). Ce qui m'a frustré, c'est qu'avec les valises, on ne peut pas vraiment s'amuser en matière de pilotage en off-road. C'est vraiment quelque chose de différent. »

4_119710951

Un mélange des genres pour façonner cette longue transhumance, avec beaucoup de bienveillance et de solidarité, mais à la fin, on reste toujours seul sur sa moto. Et c'est heureux.

4_119710951

Un peu de douceur dans ce monde qui sait parfois l'être... Ici dans un champ en Lituanie.

Partie de Lettonie, notre gentille horde s'apprête à débarquer en Suède après 8 heures de traversée.

Jérôme Dunslager & Julien Vailliere / Yamaha XSR 900

« Le Cap Nord c'était dans notre liste de road trips à faire, et en plus, le jour du départ de cette première édition (ndlr : le 28 juin) correspondait au jour de mes 40 ans. Donc on s'est dit : "On y va." On a décidé de partir avec nos XSR 900 chargées comme des mulets. Le truc, c'est qu'on pensait que c'était exclusivement de la route, mais en fait on a mangé des sections pavées et même des passages dans du sable. On a fait beaucoup de hors-piste. On n'a rien lâché, on s'est toujours dit : "droit devant". Si on avait su, on ne l'aurait pas fait avec ces motos, mais on ne regrette rien, ça laisse des belles images. Le truc, c'est que nos motos n'étaient pas forcément adaptées, mais surtout, on était beaucoup trop chargés ! Et puis le rythme de l'épreuve, avec des moyennes de 40 ou 50 km/h au début, on a fait des journées avec des amplitudes énormes : pour la plus longue, on sera restés 22 heures en selle. On aura dormi une heure sur un banc. On a dormi deux fois seulement dans des hôtels, dont une fois parce qu'on n'en pouvait vraiment plus, on s'endormait sur les motos. Notre prochaine destination, ce sera sûrement la Grèce. Et si on opte pour des trails, le Maroc ça nous dit bien. »

Dans deux minutes Eric, le boss de SW-Motech, ronflera encore, mais dans sa Pizza cette fois… ça use le raid…

En Pologne, les témoignages d'une histoire chahutée par les guerres s'affichent au détour d'une forêt.

sur le plan de sol : France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Pologne, Lituanie, Lettonie, Suède, Finlande et Norvège, 6 500 kilomètres, 12 jours. Au grand soir du départ, plusieurs stratégies se mettent en place. Au moment où les premières motos s'élancent dimanche 29 juin peu après minuit, certains pilotes ont décidé de rouler toute la nuit, d'autres de planter la tente dès les premiers chemins atteints pour ne pas risquer de se faire piéger par l'obscurité, avant de repartir au lever du jour. Si ce n'est pas une compétition, on sent pas mal d'excitation, parfois de la fébrilité, et un objectif : avaler les kilomètres pour se rapprocher vite de la première porte qui s'annonce 1 500 kilomètres plus loin, dans les faubourgs de Berlin. Seulement la nuit, tous les chats sont gris, et dans les chemins recouverts de hautes herbes serpentant entre les champs de l'Oise, les pièges d'une ornière ou d'un trou rendus invisibles se multiplient. Cette première nuit coûtera à quelques-uns des chutes majoritairement anodines, d'autres moins nombreuses mais aux conséquences bien plus lourdes, occasionnant des blessures qui ne permettront pas à leurs victimes de continuer le voyage. Avec Éric et Sébastien, notre trio avance : une équipe suffisamment souple pour rester alerte et vive sans être contrainte par l'inertie des groupes plus importants, et largement assez solide pour réagir en fonction des obstacles rencontrés sur le parcours : relever une moto de plus de 300 kg après une chute, traverser un gué en assurant de part et d'autre la moto, réagir à une panne mécanique ou à une crevaison (genre celle de Séb dès le premier jour sur un chemin rocailleux de la Somme), ou encore (et heureusement ça ne nous arrivera pas) gérer un accident en gardant quelqu'un près du blessé tandis que l'autre part s'enquérir de secours… Rouler en (petit) groupe dans un tel voyage imaginé en autonomie permet de limiter les risques et augmente les chances de succès. Ce choix nous emmènera à bon port, là-haut, sur le toit de la Norvège. Mais avant cela, heureusement pour tous les acteurs de ce long voyage, la météo aura été le plus souvent avec nous, pile entre deux canicules pour traverser la France par les chemins, puis rejoindre la Belgique, tangenter au travers des Pays-Bas, puis rejoindre Berlin via des autoroutes rapides, gratuits, mais monotones. Le bon moment choisi par la pluie pour nous accompagner… la même rincée deux jours plus tôt au travers des chemins de terre serpentant entre les champs de l'Oise, de l'Aisne ou du Nord, et c'eut été la débandade. Nous qui avions imaginé pour notre équipe des moyennes quotidiennes de l'ordre de 500 km, si la pluie nous était tombée dessus dans les champs crayeux de Picardie, ce n'est pas 600 km que nous aurions couvert ce jour-là, mais assurément pas plus de 200… Il faut de la chance pour que les plans se déroulent comme imaginés. Et les quelques chutes subies par la troupe n'auront pas impacté notre progression. De longues journées passées aux guidons de nos motos, une imposante BMW R 1300 GS pénalisée en tout-terrain par sa roue avant de 19 pouces pour Éric mais avec laquelle il se débrouillera comme un chef, deux Husqvarna Norden 901 bien mieux adaptées pour Sébastien et moi. Rarement durant les premiers jours imaginées par l'organisateur les moyennes n'auront

La Suède, c'est un cachet vraiment nature, sur plus de 2 000 km.

La boue nous aura accompagnés quelques-fois, et si elle nous aura ralentis, on aura su composer avec pour poursuivre notre migration.

dépassé 50 km/h, nous laissant souvent plus de 12 heures en selle. Pas la fatigue musculaire d'un rallye-raid où la difficulté des terrains rencontrés et le rythme course brassent les squelettes et martyrisent les muscles et la peau, mais une fatigue tout court. Celle inhérente au pilotage d'une moto dans un environnement rempli de pièges qui impose une concentration constante. Un effort dans la durée, répétée chaque jour sur des surfaces changeantes. La Pologne et ses longues forêts de sapins que l'on traverse sur des sols sablonneux, la Lituanie et la Lettonie qui y ressemblent, et se ressemblent, jusque dans les maisons en bois, comme un avant-goût de ce qu'on découvrira une fois nos pneus posés en Suède. Mais avant cela, cet apprentissage des coutumes et us des automobilistes dans ces pays traversés : celles et ceux des Pays-Bas et d'Allemagne qui ne portent que peu de considération aux motards en imaginant certainement, depuis leurs lourdes berlines ou leurs SUV, que motards et automobilistes sont égaux devant les éléments, face aux dangers, et que les caractéristiques intrinsèques de faufilement de nos motos ne méritent surtout pas qu'ils s'effacent devant nous. Des coups de klaxons quand on remonte tranquillement des files arrêtées, des mouvements de direction pour nous barrer le passage, autant d'actions « sympathiques » qui mériteraient quelques tartes mais que l'on oublie au moment de rejoindre une Pologne où les gens se montrent bien plus courtois à notre endroit, comme en Lituanie et en Lettonie d'ailleurs où les pistes remplacent le plus souvent les routes, et où l'on croise moins de monde. Les prémices des pays du Nord, avec en Suède des radars automatiques qui pullulent au bord des routes, contrôlant une vitesse drastiquement limitée et scrupuleusement respectée. Dans ces pays toutefois, les automobilistes acceptent de céder la place aux motos, et ne s'offusquent pas de se faire doubler.

Heureusement, notre voyage aura été à 50 % tout-terrain. Après la remontée du nord de la France qui aura constitué une première belle partie de tout-terrain, l'arrivée en Pologne marque le retour sur la terre. L'obligation, avec une pluie qui s'invite désormais par intermittence au fil de la journée, d'anticiper les choses pour conserver une moyenne suffisante. Car si ce raid n'est pas une course, on mesure rapidement qu'il existe une certaine porosité entre les deux univers : pas de classement ici mais une remise des médailles. Celle en or qui récompensera ceux qui auront suivi 100 % de la trace, l'autre en argent pour ceux qui auront bouclé au moins 85 % du parcours, et la médaille de bronze pour les autres. Pas de chrono non plus mais la nécessité d'être en temps et en heure aux quatre portes de passage, sésames pour la suite du voyage. Des contraintes qui nous poussent à adopter un comportement « rallye », à savoir de garder à l'esprit la fameuse « avance sur le retard », surtout quand la trace suivie serpente dès la Belgique entre les premiers chemins et des gymkhanas serrés dans les zones résidentielles, ou sur les chemins de sable des Pays-Bas. La découverte du sable pour certains, avec des chutes qui s'enchaînent, et une solidarité naturelle qui se met en place pour relever ces maxi-trails. Une façon de préparer la suite, en redoutant les

Loin de la canicule hexagonale, la flotte est partout dans les pays du Nord. Torrents, rivières, lacs, mer... et flaques.

1 Une XSR 900 chargée comme une mule qui voit sa trace routière se confondre un instant avec le sable... Elle y survivra. **2** La bestiole que l'on redoutait dans les immenses forêts suédoises... Certains verront quelques-uns de ces élans, nous non, excepté celui-ci bien plus calme. **3** Les passages de gués auront été nombreux. Concentration maximale au risque de noyer l'ensemble... **4** Les constructions caractéristiques de ces pays d'Europe du Nord. Du bois dans des bois, avec de l'eau.

Sébastien Somnolet

Directeur commercial KTM France

C'était quoi l'idée qui t'a donné envie de faire cette aventure ?
Je voulais voir le Cap Nord, je voulais traverser 10 pays, je voulais partager une aventure, je voulais faire de l'off-road, le tout terrain qui est devenu mon vrai plaisir depuis 4-5 ans. Après des années de route, je voulais découvrir l'off-road et voir comment on pratiquait dans différents pays.

Le tout-terrain que tu pratiques le week-end, c'est plutôt de l'enduro ou du trail ?
Plutôt du trail. J'aime bien faire des sorties sur trois, quatre jours, des virées qui te permettent de découvrir des régions. En France c'est le plus souvent en pétales, on revient chaque soir au même endroit. Mais l'itinérant comme on le fait ici, c'est vraiment cool. Tu avances vraiment dans un pays, tu découvres tout, les paysages, les coutumes, c'est super varié.

Tu en avais entendu parler comment de ce Paris – Cap Nord ?
C'est Éric de SW-Motech qui m'en a parlé, il avait besoin de motos pour cette manifestation. Le lien avec SW-Motech existe depuis des années, on s'entend bien, ça s'est fait super naturellement.

Pourquoi le choix de la Norden ?
Alors c'est vrai que je roule le plus souvent en KTM, j'ai une 890 Adventure R, mais ce choix je l'ai fait sciemment, parce qu'emmener une Husqvarna sur ses terres d'origine, ça a du sens, et puis aussi parce que les caractéristiques de la moto collaient bien avec ce périple. Elle a une selle très confortable, chauffante qui plus est, comme les poignées, des suspensions d'origine en débattement de 240 mm, je la trouvais très pertinente dans l'exercice.

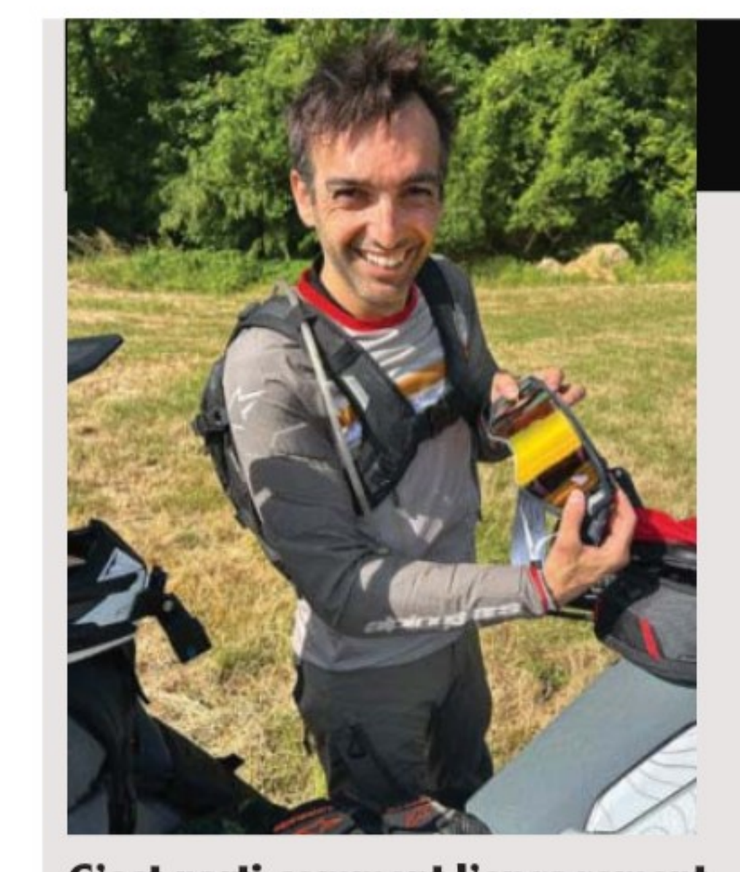
Et le bilan alors ?
Côté moto, RAS, on n'a fait aucune intervention. Elles ont été nickel. Ce que je retiens, c'est que ça faisait des bonnes journées, j'ai fait en sorte de prendre le départ en super forme physique, et ça m'a vraiment aidé à traverser les journées. C'est d'ailleurs LE conseil que je donnerais à ceux qui veulent s'inscrire sur pareil événement, soigner sa condition physique. Parce qu'il faut être conscient que c'est entre 10 heures et 12 heures de moto par jour, sans faire de longues pauses. C'est intense et long, même si le niveau technique exigé n'est pas hyper élevé, c'est vraiment la répétition des efforts qui est usant.

chemins de Pologne qui s'étireront cette fois sur des centaines de kilomètres et que l'on annonce eux aussi très sablonneux. Ils seront heureusement bien moins profonds que celui de cette courte lande néerlandaise... Et puis à partir de la Lituanie, ces pistes qui relient non plus des champs, mais des villages. Des voies de communication non bitumées, où l'on mesure qu'en France, on est incroyablement bien lotis. Des pistes qui deviennent de plus en plus la norme en Lettonie ou en Suède. De larges travées au milieu des forêts de sapins. Des pistes limitées à 70 km/h mais sans contrôle de vitesse. Dans cet environnement, on se régale à piloter nos trails, et plus que la peur du gendarme, c'est celle d'un élan et de sa famille qui traverseraient devant nos roues qui le brident, notre élan. Des pistes qui même mouillées offrent toujours un grip suffisant, et le plaisir par temps sec d'entamer avec nos trails de grandes dérives, façon WRC. Les assistances de pilotage à l'image du contrôle de traction dont on ne perçoit pas l'utilité sur nos routes françaises et qui dans cet environnement prend tout son sens, muselant les excès d'accélération, gérant la glisse, ajustant les dérives, et d'entamer au guidon de nos Norden 901 un ballet comme on le ferait sur une piste de ski, enchaînant les courbes dans un flow régulier. En Suède, les températures caniculaires de l'Hexagone ne sont plus qu'un vague souvenir, et s'il ne fait pas si froid, il ne fait pas chaud non plus. Pourtant pour les locaux, avec 15 ou 17 °C dans l'air, c'est bien l'été. Ils vivent en short, en tee-shirt, et se trempent dans la mer Baltique quand la majorité d'entre nous se refuserait à plonger ne serait-ce qu'un orteil dans celle du Nord... Après la Suède et son paysage de Haut Jura qui s'étire sur plus de 1 500 kilomètres, nous faisons une petite incartade d'une centaine de kilomètres en Finlande, et déjà la Norvège où, accompagné d'un soleil vif, la magie opère. Un long chemin au travers de la montagne, pas une haute montagne, comme des Alpes écrasés, mais une vue dégagée à 360° qui libère nos poumons à plein, nos yeux en grand, jusqu'au moment de quitter cette ambiance de montagne pour rejoindre la mer... Cent kilomètres à longer un tapis d'huile, sans une vague, pas même une ride, ou depuis cette route qui la lèche on voit des algues aux couleurs vives danser accrochées sur leurs rochers. Une fenêtre ouverte, ou mieux, un hublot, sur un spectacle exceptionnel comme la nature nous le réserve si souvent.

Et la chance immense au moment d'atteindre le Cap Nord après 6 300 km de pouvoir profiter du soleil de minuit. D'après les locaux, de telles conditions, sans vent, avec une mer d'huile, une température de 17 °C-, et le soleil en prime, ça n'arrive que deux à trois fois par an. On aura eu cette chance, montant avec mes deux compagnons, Éric et Séb, au milieu du convoi composé des 200 rescapés de cette aventure, tous heureux d'être allés au bout en vivant une expérience intense, fatigante, mais tellement enrichissante. Ce soleil réfléchissant sur le globe du Cap Nord, on le regardera jusqu'à plus de deux heures du matin, avant de reprendre nos motos et de redescendre sur une route serpentant pendant 30 kilomètres, comme en plein jour. Le soleil de minuit et cette impression unique de se préparer à un coucher de soleil qui n'arrive jamais. Un grand et beau raid qui à coup sûr accouchera d'une nouvelle édition en 2027, et si vous vous dites qu'il sera pour vous, de vous y préparer en vous habituant d'ores et déjà à garder les yeux bien grands ouverts, pour savourer chaque seconde de ce voyage... ■

4_119710951

1 Quand les chemins ont remplacé les routes, le temps d'un court été pour en profiter avant que la neige ne reprenne ses droits, et les motoneiges leur emploi.
2 Une heure du matin sous le soleil du Cap Nord, sous ce globe qu'on a rejoint avec Éric et Séb après 12 jours et 6 300 km passés sur nos motos. Belle balade...
3 Majestueuse Norvège, des paysages magiques pour accompagner nos derniers kilomètres.



Éric Bénédicto

Directeur SW-Motech France

C'est parti comment l'engagement de SW-Motech sur cette première édition de la Paris–North Cap ?
C'est parti d'Antoine Beltramone, le directeur de la filiale italienne de la marque. Il connaît bien Manuel Podetti, organisateur de rallyes, qui s'apprêtait à lancer la première édition de ce raid Paris Cap Nord. On s'est dit que ça collait bien avec l'ADN de SW-Motech qui est à la fois de proposer des solutions pour protéger sa moto, mais aussi de l'équiper de bagagerie. En plus d'être partenaire titre de l'aventure, on a voulu la vivre à fond.

C'est-à-dire ?
En s'y engageant physiquement. Nous avons impliqué plusieurs distributeurs : les filiales française, italienne, américaine, et c'est comme ça que nous avons réussi à créer un groupe de 8 personnes.

Ça correspondait aussi au lancement d'un produit pour votre marque ?
Tout à fait, c'était l'occasion de présenter aux utilisateurs engagés sur ce raid notre nouvelle bagagerie de type reckless, un système qui se monte sans supports rigides. Ça existe déjà chez nos concurrents et c'est à notre tour de le dévoiler. Ce raid nous a aussi permis de valider les derniers points, de réfléchir aux derniers ajustements.

De tels essais grandeur nature servent à la production définitive ?
Évidemment, on réfléchit à augmenter la taille du sac polochon à l'arrière pour favoriser l'emport de matériel, mais aussi de modifier quelques boucles de fermetures. Peut-être qu'un sac polochon de plus grande contenance sera une proposition complémentaire ? Ce sera à discuter. Mais on retient que des 6 300 kilomètres de tests, notre matériel s'est très bien comporté. Pas de casse, pas de problème d'étanchéité, rien. Il sera sur le marché comme prévu en octobre prochain.

C'est quoi le modèle phare chez SW-Motech ?
Aujourd'hui, notre best-seller absolu c'est la sacoche de réservoir, un brevet unique qui permet d'installer le mécanisme d'arrimage via un anneau de réservoir et il suffit ensuite de « jeter » la sacoche qui est aimantée pour qu'elle trouve seule sa place. C'est vraiment hyper pratique. Après nous sommes connus pour nos différents systèmes de bagagerie, rigides pour le moment, mais le reckless va nous permettre d'élargir notre offre.

Ça doit être un gros vecteur de croissance ?
Notre bagagerie reckless doit déjà valider la crédibilité qu'on a pu créer depuis une dizaine d'années dans le milieu du trail, en permettant à ceux qui envisagent des voyages plutôt engagés de trouver dans notre catalogue un produit adapté à leur pratique.

SW-Motech, c'est combien de personnes ?
La filiale française c'est 8 personnes, au siège en Allemagne c'est 200 personnes, et sur notre unité de fabrication en République tchèque c'est encore 200 personnes. En tout, au niveau mondial, SW-Motech c'est environ 450 personnes. Nous sommes distribués dans tous les pays du monde. En France, nous avons environ 1 000 revendeurs.

Bon et sinon, ton expérience personnelle sur ce long, long, raid ?
C'était incroyable : j'adore la moto, je suis motard de longue date, mais je n'avais jamais fait un voyage de plus de 6 000 km, surtout en 12 jours, et je ne suis pas un expert en tout-terrain. Si l'off-road n'était pas très dur excepté quelques passages dans du sable bien mou, l'exigence c'est l'endurance. La fatigue qui s'installe, la concentration qui baisse, les chutes qui t'obligent à de gros efforts pour relever ta machine. Au niveau de l'entreprise, j'ai vraiment aimé l'accueil des concurrents qui étaient heureux de voir qu'on s'engage, pas seulement en tant que partenaire, mais surtout en tant qu'acteur.

225
SW-MOTECH
TEAM

4_119710951

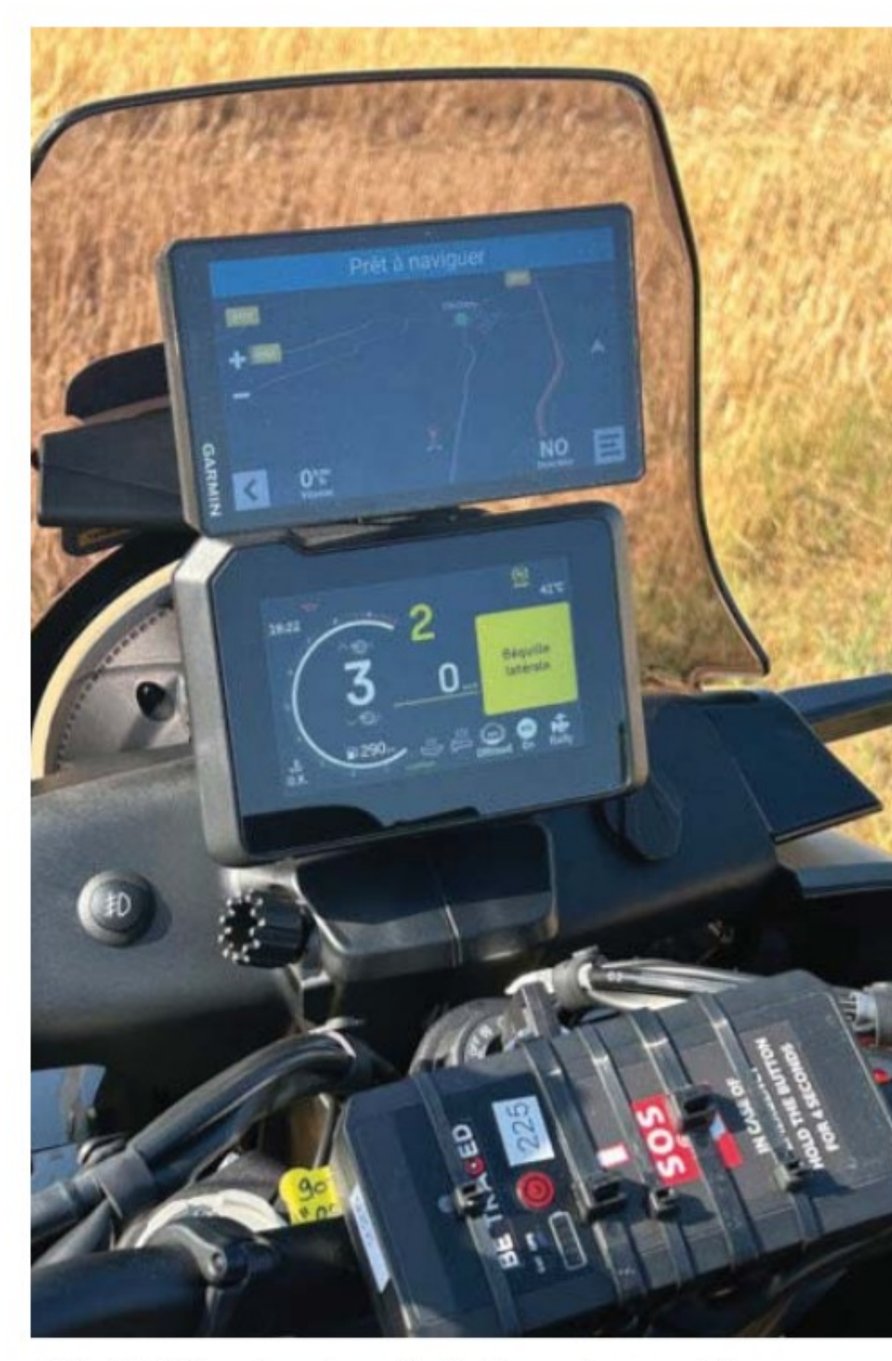
Husqvarna 901 Norden Expedition

À l'épreuve du feu

Un essai de 6 500 kilomètres pour rejoindre le haut de la Norvège depuis le nord Bourgogne, l'occasion d'un test vérité dont la Norden 901 se tire bien mieux qu'avec les honneurs. Un super outil pour barouder.

Par Trac. Photos team PNK & Trac.

Décider d'opter pour une Husqvarna quand on traverse la Suède du sud au nord, ça a du sens. Un sens historique déjà, celui d'une marque née sur ces terres il y a plus de 4 siècles et qui produit depuis 1903 des motos (même si à l'époque le premier véhicule aura été une bicyclette motorisée). Certes, après être devenue italienne en 1987 puis allemande en 2007, la marque est autrichienne depuis 2013 puisque propriété du groupe KTM. Une symbolique historique dirons-nous alors.
Un sens pratique ensuite, parce qu'avec ses caractéristiques techniques et ses équipements, cette 901 Expedition affiche toutes les aptitudes pour briller dans un voyage au long-cours. Large selle très confortable (et chauffante, comme les poignées d'ailleurs !), position de conduite très naturelle, bonne protection des jambes, emport de chargement conséquent offert par un long bâti arrière, nombreuses assistances au pilotage (4 modes moteur, contrôle de traction, ABS déconnectable, etc.), ventilos logés contre le radiateur pour éviter la surchauffe, béquille centrale pour faciliter les opérations de maintenance (transmission, pneu), etc. Un sens dynamique enfin, avec un comportement parfaitement réussi, mélange d'évidence, de performance et d'équilibre général, mix réussi entre le bicylindre plein de 105 chevaux accessibles et une partie-cycle apte à supporter le rythme balade comme d'une attaque solide.
Si la position de conduite se montre naturelle, avec un dos tenu bien droit et des jambes gentiment repliées, la hauteur de selle reste importante (de 887 mm à 907 mm) et cette caractéristique sonnera pour certains comme un défaut rédhibitoire. Sa cousine KTM 890 Adventure se montre plus accessible, avec une selle plus échancrée (et plus basse : 830 à 850 mm, 880 mm pour la R) au niveau du réservoir. Même le centre de gravité s'avère plus bas sur la KTM. On le sent au moment de faire des demi-tours. Malgré mon 1,80 m, l'exercice réclame une vraie attention. Au niveau position toujours, des pontets légèrement plus hauts auraient amélioré la station debout. D'origine, pour mon gabarit, on n'est pas loin de la vérité, mais on n'y est pas tout à fait : 2-3 cm de plus et c'eut été nickel.
Une position debout déterminée par l'usage, encouragée par cette belle gueule de moto de rallye qui n'est pas une évocation mais une réalité, avec un bicylindre aussi sympa que sérieux, un poil paresseux à 2 000 tr/min il se met à ronronner à 3 000, et s'éclate à partir de 5 000 pour tenir ses vocalises jusqu'à 8 000 tr/min. Pour ne pas ne saturer et perdre l'avantage d'une architecture à 2-cylindres, il est indispensable de jouer avec la boîte. Une



Si le GPS Garmin est un ajout nécessaire au raid, le tableau de bord offre une bonne lisibilité et beaucoup d'évidence pour s'y retrouver dans les différents menus et interactions proposées.

4_119710951

Husqvarna 901 Norden Expedition / 16 399 €

+ 200 km/h • 105 ch – 10,2 mkg • 217 kg tous pleins faits

*Disponibilité : immédiate *Données constructeur*

1 La précharge de l'amortisseur WP Apex se règle via cette molette nécessitant un tournevis. Les tours accordés ont une vraie incidence pour assouplir ou durcir l'ensemble. **2** Le commodo offre une vraie facilité d'utilisation, on sélectionne et valide les actions via le bouton « set », on navigue avec les flèches et on ressort avec le bouton de gauche. **3** Le freinage assuré par le double disque est efficace à défaut de se montrer exceptionnel. Un peu plus de mordant et de puissance n'aurait pas été personnellement pour me déplaire.
4 Les crash-barres SW-Motech n'auront servi à rien (si ce n'est alourdir l'ensemble), le sabot bien plus. Une protection enveloppante qui protège les carters et l'échappement des chocs directs comme des projections.

1

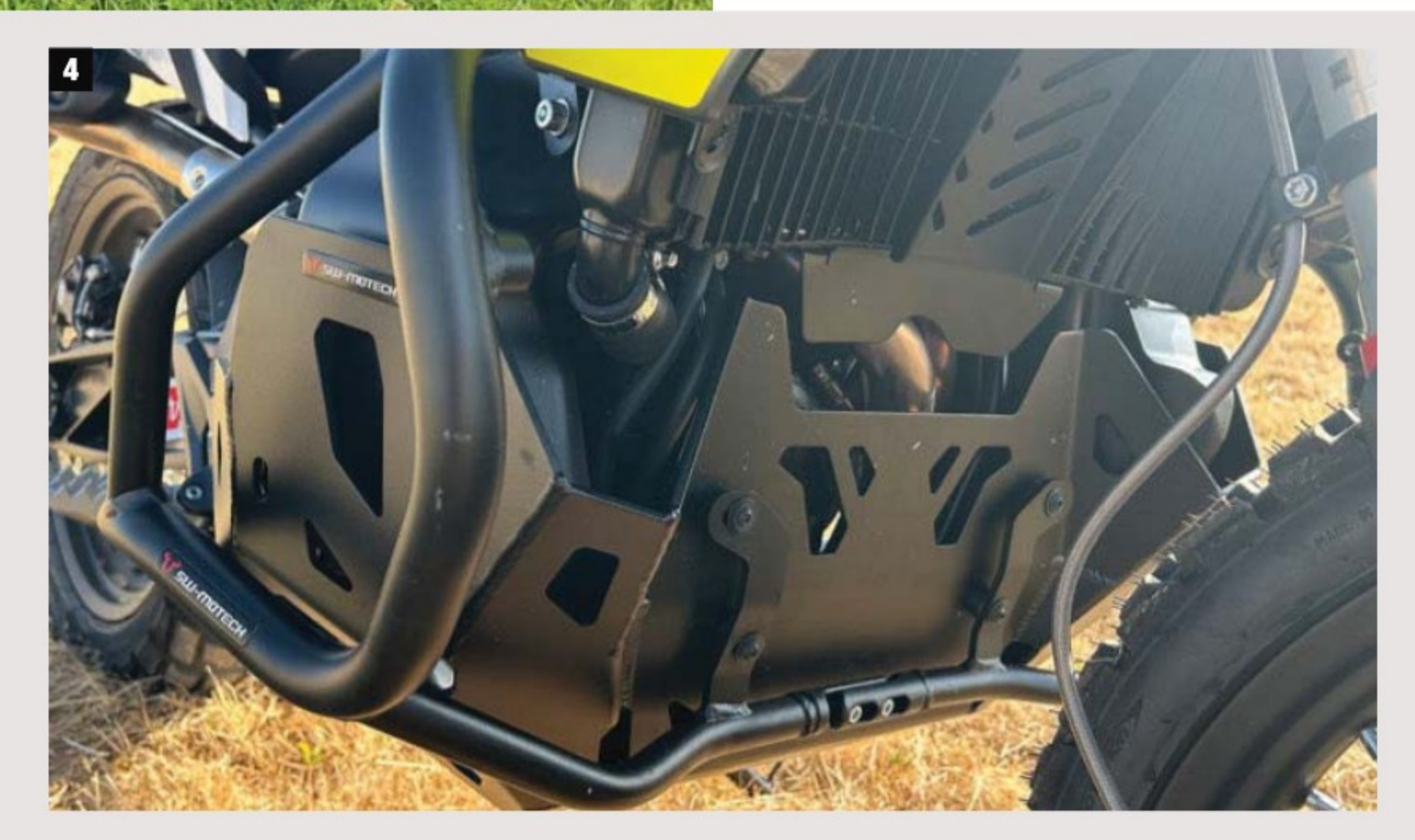
2

3

boîte qui reste un poil revêche, loin de la douceur de celle d'une Ducati ou d'une Triumph, autres rivales européennes. Heureusement qu'on trouve un shifter, précis et efficace, même s'il saute quelques rapports si on se contente de lécher le sélecteur. Un point à améliorer. En revanche, l'électronique et les différentes assistances proposées sont pertinentes, à l'image de l'interface du tableau de bord qui reste facile à appréhender. C'est simple, clair, et on n'a pas besoin de 50 clics pour décider d'une action (changement de mode, trip, chauffage, etc.). Bon, un bouton de raccourci (direct sur le commodo) pour gérer le chauffage de la selle et des poignées aurait été pas mal. Le contrôle de traction sur les pistes suédoises a pris tout son sens, en optant pour une intrusion de 6 (sur un max de 9), la Norden enchaîne les glisses sans risque de décrochage. Même sur 9, le niveau le plus contrôlé, le bloc ne s'étouffe jamais, et l'intrusion de l'électronique se fait discrètement, rétablissant un équilibre qui aurait pu être mis à mal par une action humaine inappropriée. Là, on accélère et on se concentre sur le guidage de l'avant. Un vrai intérêt dans ces conditions, et ce sont d'ailleurs ces conditions qui à mes yeux rendent – pour un trail – une telle assistance utile. Un moteur et son électronique renforcés par le bon travail des suspensions. Trop souples au départ, l'ajustement de la seule précharge de l'amortisseur aura ramené bien plus de tenue, de confort et d'efficacité à l'ensemble. Une fois encore on doit reconnaître que l'incidence d'un réglage de quelques clics apporte une vraie différence, sur une KTM ou une HVA, on ne tourne pas des molettes de réglages dans le vide. Une fois ajustées, les suspensions gomment les irrégularités rencontrées, et le combo suspensions/selle permet d'avaler les bornes sans se tanner les fesses. Confortable dans la durée, et ça a duré 6 500 km en 12 jours... Le freinage est très correct, mais pas non plus bluffant. Les transferts de masses (dus aux suspensions) sont importants, et il est utile de « caler » l'arrière d'une légère pression sur la pédale avant de choper dans l'instant qui suit le levier avant. ■

Verdict

Si elle se réserve à des pilotes d'un certain gabarit pour gérer notamment les manœuvres à l'arrêt (et à très faible allure), la Norden 901 Expedition affiche un excellent équilibre, et des prestations dynamiques de haute volée. Pendant 6 500 kilomètres, elle se sera toujours montrée séduisante, et pertinente. Et pourtant elle n'aura pas été ménagée, ni chouchoutée, excepté un graissage régulier de la chaîne. Mais pas d'huile moteur consommée, pas de plaquettes de frein, pas de kit chaîne, pas d'embrayage, pas de nettoyage de filtre à air, rien... Juste un caoutchouc d'embout de sélecteur perdu. Peu. Et tant mieux. Reste bien sûr un prix de vente de 16 399 € (garantie de 4 ans incluse) qui l'écarte de pas mal de bourses. Mais pour ceux qui peuvent, elle est un choix très pertinent.



Fiche technique

Moteur : bicylindre en ligne calé à 285°, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** Double ACT / 8 soupapes **Cylindrée (alésage x course) :** 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm). **Taux de compression :** 13,5 à 1. **Alimentation :** injection électronique. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne. **Puissance et couple :** 105 ch à 8 000 tr/min/10,2 mkg à 6 500 tr/min. **Partie-cycle :** treillis en acier. **Suspension AV :** fourche WP inversée ø 43 mm, déb. 220 mm, réglable en compression et détente. **Suspension AR :** monoamortisseur WP Apex, déb. 215 mm, réglable en précharge, compression et détente. **Frein AV :** 2 disques J.Juan ø 320 mm, étriers radiaux 4 pistons. **Frein AR :** 1 disque J.Juan ø 260 mm, étrier 2 pistons. **Pneus AV-AR :** 90/90 x 21 – 150/70 x 18. **Réservoir :** 19 litres. **Garantie :** 4 ans pièces et MO / kilométrage illimité. **Coloris :** grise

LES ÉQUIPEMENTS

Jauge à essence	✔
Voyant de réserve	✔
Compte-tours numérique	✔
Compteur numérique	✔
Horloge	✔
Trip journalier	✔
Modes moteur	✔
Température moteur	✔
Température extérieure	✔
Ride by wire	✔
Shiffter	✔
Warning	✔
Ordinateur de bord	✔
Indicateur de rapport engagé	✔
Contrôle de traction	✔
Régulateur de vitesse	✔
ABS	✔
ABS déconnectable	✔
Amortisseur de direction	✔
Bulle réglables	✘
Hauteur de selle réglable	✔
Poignées chauffantes	✔
Selle chauffante	✔
Repose pieds réglable	✘
Guidon réglable	✔
Réglage du levier d'embrayage	✔
Réglage du levier de frein	✔
Crochets d'arrimage	✔
Béquille centrale	✔
Clé antivol	✔

✔ : disponible.- ✘ : pas disponible.

MotoGP

Une saison à chamboule tout

Bezzecchi qui dévisse, Martin qui renaît, Marquez qui revient, Ogura qui épate et Di Gia en embuscade... Les acteurs du MotoGP viennent de nous faire vivre une première moitié de championnat totalement folle. Vivement la seconde !

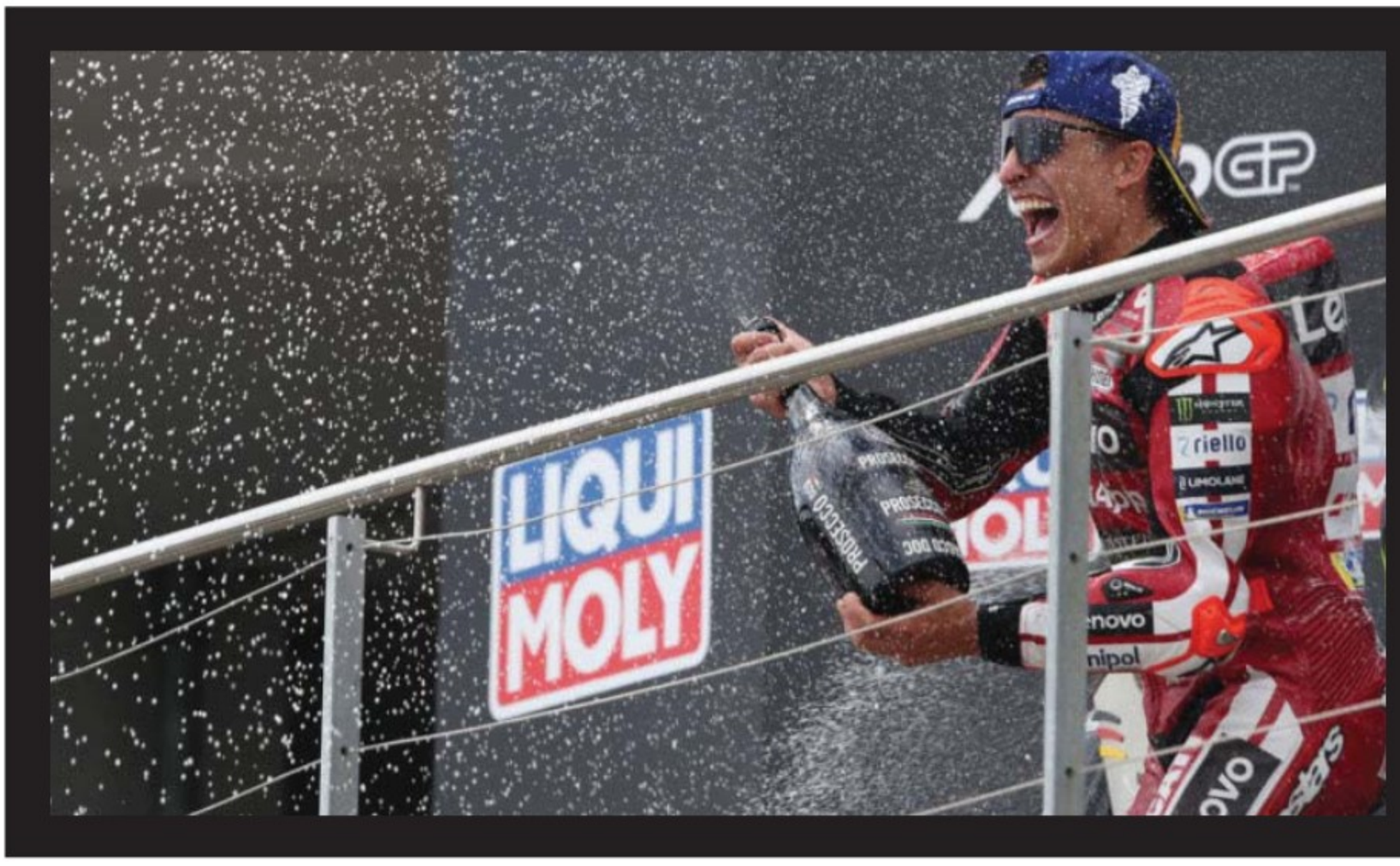
Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.

SHOEI
SHARK
Lenovo
riello
Unibat
Estrella Galicia

Jorge Martin et Francesco Bagnaia, qui se sont bagarrés pour le titre en 2023 et 2024, se sont de nouveau retrouvés au coude à coude en Allemagne. Mais cette fois, les deux champions du monde ferraillaient pour une sixième place.

Jamais encore depuis l'introduction de l'actuel barème de points, en 1993, l'écart entre les cinq premiers du classement général n'avait été aussi faible au cap de la mi-saison. Et ce alors que, depuis 2023 et l'introduction de la course sprint, un pilote peut rafler 37 points par week-end. Ainsi, au soir du Grand Prix d'Allemagne, Jorge Martin menait la danse avec seulement 24 points d'avance sur Fabio Di Giannantonio, passé après le Sachsenring de la troisième à la cinquième place du championnat. Lucide, le Madrilène sait qu'il doit sa position de leader à la guigne de ses adversaires. Évidemment, Martin a eu sa part. Un constat insuffisant à ses yeux.

« Évidemment, si on m'avait dit en janvier qu'à la mi-saison je serais en tête du championnat, j'aurais signé tout de suite, confiait-il après sa sixième place au Sachsenring. *Je suis content*



Zarco prépare son retour

Alors qu'on le pensait condamné à patienter jusqu'aux derniers Grand Prix pour faire son retour à la compétition, Johann Zarco pourrait finalement remonter sur sa Honda début septembre, à Misano. Longtemps reportée à cause d'une brûlure empêchant toute intervention chirurgicale, l'opération visant à réparer son genou gauche, blessé à Barcelone, n'aura finalement pas lieu. Ou tout au moins pas avant que Johann ne prenne sa retraite. Une nouvelle visite à Lyon, auprès de l'équipe du docteur Bertrand Sonnery Cottet, chirurgien orthopédiste spécialiste du genou, a révélé que son genou guérissait plus vite que prévu, et que surtout, le premier diagnostic était peut-être trop pessimiste. « *Les premières IRM avaient été réalisées alors que le genou était encore fortement enflammé, ce qui avait rendu difficile l'évaluation précise de l'étendue de la blessure,* explique-t-on du côté du team LCR. *À mesure que l'inflammation s'est atténuée, des examens complémentaires ont permis d'obtenir une image plus claire et des perspectives plus positives que prévu initialement, les blessures initialement suspectées n'étant finalement pas confirmées.* » Le ligament collatéral médial cicatrise bien, tandis que le ligament croisé postérieur que l'on croyait initialement rompu, montre également des signes encourageants de récupération. Le ligament croisé antérieur reste quant à lui rompu. « *Le chirurgien m'a expliqué que pour piloter une moto, cela ne me poserait aucun problème,* confie Johann. *J'ai pu reprendre l'entraînement pour remuscler le genou, je dois juste éviter les chocs et les torsions. Si tout se passe bien, je pense pouvoir revenir au Grand Prix de Saint-Marin. Cela me permettrait peut-être de pouvoir essayer la 850 après le Grand Prix d'Autriche puisqu'une séance de tests y est prévue.* »

GP d'Allemagne
Marquez roi en son royaume

Sans surprise, le septuple champion du monde MotoGP a réalisé un sans-faute sur ce circuit du Sachsenring où aucun adversaire ne lui arrive à la cheville. Il y ainsi remporté cette année sa dixième victoire en onze départs. En 2023, lors de sa dernière saison avec Honda, Marquez avait jeté l'éponge après le warm-up, alors victime de sa cinquième chute du week-end. La seule fois où il a été battu en Allemagne, c'est en 2024, sa première saison avec Ducati sous les couleurs Gresini. Cette année-là, c'est Bagnaia qui avait raflé la mise. Dix victoires en classe reine sur un même circuit, seul Agostini avait réussi à le faire avant lui, en Finlande, sur le tracé d'Imatra. Voilà pour les statistiques. Pour le reste, il n'y a pas grand-chose à dire tant la performance de l'Espagnol fut limpide. Auteur de la pole position, il a remporté le sprint et le Grand Prix en menant du premier au dernier tour, s'imposant le samedi devant son frère Alex et Di Giannantonio, et dimanche devant Ogura et Fernandez, les deux pilotes Aprilia Trackhouse. Contre toute attente, s'imposer dimanche a été plus facile. En partant l'un et l'autre à la faute dès le début de course, Di Giannantonio et Alex Marquez ont laissé Marc dans un fauteuil. Bezzecchi forfait après sa chute vendredi, et Martin et Bagnaia pas dans le rythme, le leader a déroulé en évitant de trop solliciter ses pneus. « *J'ai géré mon avance sans en faire trop* », résumait-il à l'arrivée. Derrière, ce sont les pilotes Trackhouse qui ont de nouveau brillé. Comme aux Pays-Bas, Ai Ogura et Raul Fernandez sont montés de concert sur le podium. Le Japonais n'a pas gagné comme il l'avait fait à Assen, mais sa deuxième place lui permet d'occuper désormais la même position du classement général provisoire=. Une position qu'aucun nippon n'avait plus occupée depuis Tohru Ukawa en 2002.

d'être leader, c'est toujours une belle sensation, mais pour l'instant cela reste presque anecdotique. Ce qui compte, c'est de retrouver de la vitesse. Si je continue à faire des courses comme celle-ci, je ne resterai pas longtemps devant. On a réalisé une très bonne première partie de saison, mais sur les dernières courses j'ai perdu quelque chose. Au début de l'année, j'étais très en confiance, très rapide. Aujourd'hui, je sens qu'on s'est peut-être éloignés de la base que nous utilisions à Austin, au Brésil ou au Mans. Dans mon box, on cherche beaucoup à adapter la moto à chaque circuit pour m'aider, mais ce n'est peut-être pas la bonne méthode avec l'Aprilia. Il faut regarder quand j'étais rapide, comprendre ce qui fonctionnait, et revenir dans cette direction. En Allemagne, j'ai pris le maximum de points possible, mais j'étais loin des autres Aprilia. Ce n'était pas un problème de condition physique ni vraiment de confiance. J'étais simplement à la limite de ce que la moto me permettait de faire. Je mène aussi grâce aux erreurs de mes adversaires, mais je mène. Maintenant, il faut travailler pendant l'été, avec peu de jours de repos, pour revenir plus fort. Se battre contre Marc, qui est sans doute le meilleur pilote de l'histoire, représente un défi énorme. Rien que pouvoir lutter avec lui est déjà incroyable. Je vais tout donner pour être encore dans le combat à la fin. »

Épouvantail du début de saison, l'équipe Aprilia compose désormais avec un leader aux pieds d'argile et un fer de lance qui enchaîne les galères. En Allemagne, Marco Bezzecchi a été victime d'une nouvelle chute, cette fois aux essais. Un peu moins violente que celle des Pays-Bas, cette vilaine cabriole a laissé l'Italien

Leader du championnat du monde Moto2, Manuel Gonzalez n'est toujours pas pressenti pour passer en MotoGP.

Cela faisait près d'un quart de siècle qu'un pilote japonais n'avait pas été à pareille fête. Vainqueur aux Pays-Bas, Ai Ogura enchaîne les podiums et pointe à mi-saison à la deuxième place du classement général.

4_119710951

Quartararo n'attend plus rien

Au soir du Grand Prix d'Allemagne qu'il venait de conclure à la septième place, Fabio Quartararo ne se voilait pas la face. « *Mon objectif était de finir neuvième, parce que notre rythme était exactement le même que la veille en sprint,* expliquait-il. *Finalement, avec les chutes d'Alex et de Di Gia, on termine septième.* » Une place qui ne change pas grand-chose pour un pilote qui, cette année, a perdu toute ambition au classement général, mais qui reste préférable à une course anonyme au quinzième rang. Son premier tour résume d'ailleurs les limites de la M1. Pris dans une bataille avec Jorge Martin, Quartararo a bien failli s'accrocher avec l'Espagnol avant de perdre plusieurs positions à l'accélération. « *On ressortait très mal du virage 7, compte tenu du grip que nous avions. Jorge, Pecco et Acosta m'ont doublé, et je n'ai pas pu contre-attaquer.* » Pour Fabio, à mi-saison, le constat est clair. Ses meilleurs résultats sont obtenus avec la base de réglages déjà utilisée au Mans et à Barcelone.
« *C'est intéressant de voir que toutes mes meilleures performances arrivent avec cette base. Il ne faut sans doute plus chercher à tout changer, mais plutôt comprendre ce que l'on peut encore ajuster.* » Le vendredi, son équipe technique avait pourtant choisi une autre direction, proche de celle testée à Assen. Il avait alors conclue la journée derrière Jack Miller. Le retour à ses réglages habituels le samedi matin lui a immédiatement permis de retrouver de la vitesse. Pour la seconde moitié du championnat, le Niçois n'attend donc aucun miracle. « *Je ne pense pas que les résultats seront meilleurs, mais il faudra maximiser ce que l'on peut, comme on l'a fait ce week-end.* » Sa motivation se trouve désormais ailleurs : préparer la suite de sa carrière. Même si une septième ou une neuvième place ne pèse pas lourd à ses yeux, Fabio veut continuer à donner le maximum pour apprendre. « *Ce n'est pas parce que je change d'équipe que tout sera parfait,* précise le futur pilote Honda. *J'aurai aussi des moments difficiles, et ce que je vis aujourd'hui me permettra de les aborder plus sereinement.* » L'atmosphère semble en tout cas plus apaisée avec Yamaha. Quartararo sait que le constructeur concentre désormais ses efforts sur la future 850 cm³ : « *Je n'attends plus rien, je ne demande plus rien. J'essaie simplement de tirer le maximum de ce que nous avons.* » Cette lucidité résume cette première moitié de saison : rien n'attendre sur le plan technique, mais toujours donner le meilleur de soi-même.

Intouchable en Moto3, Maximo Quiles courra l'an prochain en Moto2, toujours avec le team Aspar.

4_119710951

Toujours meilleur pilote Yamaha mais dans le dur depuis le début de la saison, Fabio Quartararo (n°20) attend la fin du championnat pour se lancer dans un nouveau challenge avec Honda.

Pedro Acosta n'a pas la partie facile avec une KTM qui connaît de sérieux problèmes de fiabilité.

Moreira et Marini ont souffert en Allemagne avec leurs Honda.

avec une fracture de la clavicule gauche qui a nécessité un intervention chirurgicale. Résultat, un quatrième résultat blanc de rang qui lui vaut de glisser à la quatrième place du championnat, lui qui caracolait en tête avant la Hongrie et le début de ses ennuis. Comme Bezzecchi, qui comptait 81 points d'avance sur le cinquième au soir du Grand Prix d'Italie, Di Giannantonio est lui aussi parti à la faute au Sachsenring. Une première erreur en onze Grands Prix pour le pilote du team VR46 qui a glissé le troisième à la cinquième place en l'espace d'un week-end. Tout cela fait bien évidemment les affaires d'un certain Marc Marquez. Le septuple champion du monde MotoGP, qui comptait 102 points de retard sur le leader après le rendez-vous du Mugello, pointe désormais en troisième position à seulement 18 points de Jorge Martin. Sans surprise, Marquez a profité du Sachsenring

On y est presque

Le contrat entre le MSMA et MotoGP Sport Entertainment Group désormais signé, les annonces officielles s'enchaînent depuis début juillet. Ducati, Yamaha, Aprilia et KTM ont levé le voile sur des compositions que l'on connaissait déjà. Les dernières incertitudes concernent les équipes Tech 3, Pramac et VR46, ainsi que la position qu'occuperont David Alonso et Diogo Moreira chez Honda. A moins d'un revirement de dernière minute, le Brésilien rejoindra Fabio Quartararo au HRC tandis que le Colombien fera équipe avec Johann Zarco chez LCR.

Teams	Pilotes
Yamaha Monster	Jorge Martin, Ai Ogura
Yamaha Pramac	Toprak Razgatlioglu, Izan Guevara
Ducati Lenovo	Marc Marquez, Pedro Acosta
Ducati VR46	Fermin Aldeguer, Nicolo Bulega, Celestino Vietti
Ducati Gresini	Dani Holgado, Joan Mir
Honda HRC Castrol	Fabio Quartararo, Diogo Moreira
Honda LCR	Johann Zarco, David Alonso
KTM Red Bull	Alex Marquez, Fabio Di Giannantonio
KTM Red Bull Tech3	Maverick Viñales, Luca Marini, Senna Agius
Aprilia Racing	Marco Bezzecchi, Francesco Bagnaia
Trackhouse Racing Aprilia	Raul Fernandez, Enea Bastianini

4_119710951

Jorge Martin, leader du championnat, sait qu'il n'est pas vraiment pas en position de force.

pour faire le plein. « *Je l'avais dit dès le jeudi, si je voulais garder une chance dans ce championnat, il fallait répondre présent là où je pouvais être fort,* glisse l'Espagnol. *Il y aura des circuits où nous devrons encore souffrir, comme ça a été le cas aux Pays-Bas, mais ici, en Allemagne, je devais assurer. On a parfaitement rempli notre mission. La réalité, c'est qu'aujourd'hui je suis revenu dans la lutte pour le titre. Mais la remontée n'est pas terminée. Il reste onze Grands Prix, on a vu ce qui s'est passé pendant les onze premiers… Personne ne sait ce que nous réserve la suite. Je n'avais pas de plan pour refaire mon retard. Un plan ne peut exister que lorsque les choses dépendent de toi. Là, ce n'était pas le cas. Même en gagnant toutes les courses, si le leader terminait deuxième à chaque fois, je ne pouvais pas revenir. Aujourd'hui, je me retrouve troisième davantage à cause des erreurs des autres que parce que j'ai fait quelque chose d'exceptionnel. J'ai très bien fait les choses, j'ai gagné, mais rien d'extraordinaire. Ce que j'essaie de faire, c'est d'être à 100 % quand il le faut. J'ai beaucoup appris avec l'expérience, notamment à respecter les jours de repos, ce que je ne faisais pas avant. Je prends Rafael Nadal comme une référence : quand tu es mal, peu importe ton 100 %, l'important est d'atteindre chaque jour ton nouveau maximum. Un jour, il sera plus haut, un autre plus bas. Je fais partie de ces sportifs qui ne savent pas être à 50 %. Et quand tu es déjà à ton maximum mais que ton adversaire te pousse encore, c'est parfois là que tu réussis des choses que tu ne pensais même pas possibles. Toute la difficulté est de savoir gérer ces moments de pression.* » ■

LA CHRONIQUE DE NICO

NICOLAS GOYON, TEAM MANAGER TECH3

L'impasse Viñales

Avec Maverick, on se retrouve aujourd'hui dans une situation qui n'est pas facile. Pour bien la comprendre, il faut revenir un peu en arrière. L'an dernier, sur la première moitié de saison, il a clairement été celui qui a surnagé parmi les quatre pilotes KTM. On se souvient notamment du Qatar, où il avait pratiquement décroché un podium avant de le perdre à cause de cette pénalité pour la pression trop basse de son pneu avant. Dans l'ensemble, c'est lui qui obtenait les meilleurs résultats et, quelque part, il a tiré tout le monde vers le haut. Puis il s'est blessé à l'épaule en Allemagne. Il a été opéré et, comme souvent dans notre sport, il a essayé de revenir très vite. Peut-être trop vite. Il a tenté de reprendre à Spielberg, puis lors de la tournée outre-mer, mais à chaque fois son corps lui a rappelé qu'il n'était pas prêt. Au bout du compte, toute sa deuxième partie de saison a été gâchée. Le plan était donc de profiter de l'hiver pour récupérer complètement et attaquer la nouvelle saison pied au plancher. Durant cette période, KTM lui a laissé entrevoir une possible place dans l'équipe d'usine. Forcément, cela l'a flatté. Sauf que cette proposition n'est jamais réellement arrivée, et je crois que c'est là qu'une première fissure s'est créée dans sa relation avec KTM. Dès le début de saison, on s'est aussi aperçu que son épaule n'était toujours pas remise. Une vis touchait les tendons et de la fibrose l'empêchait de retrouver toute sa mobilité. Il a donc fallu une nouvelle opération. Tout cela a créé de la confusion et l'a forcément plongé dans le doute. Et dans ce milieu, on sait que les absents ont souvent tort. Pendant que Maverick récupérait, KTM a commencé à chercher d'autres solutions, ce qui n'a fait qu'augmenter sa frustration. Quand il revient à Barcelone, il manque encore de force musculaire. Une épaule demande des mois pour retrouver toutes ses capacités. Notre idée est alors de lui laisser quelques courses et, s'il revient en forme, de lui proposer de continuer chez Tech3. KTM lui fait effectivement une offre, peut-être un peu trop tôt, avant de se rétracter au vu des résultats qui suivent. Aujourd'hui, la réalité est simple : Maverick n'a pas de proposition pour la saison prochaine et ses performances restent insuffisantes, en grande partie parce qu'il peine encore à retrouver toutes ses capacités physiques. C'est une situation délicate parce que nous savons tous ce dont il est capable. Quand il est en confiance, qu'il se sent bien dans une équipe et soutenu par son environnement, il peut réaliser des choses extraordinaires. Mais quand le contexte devient difficile et que la confiance disparaît, il peut aussi traverser des périodes beaucoup plus compliquées. C'est probablement ce que nous vivons aujourd'hui. La blessure, les retours avortés, les espoirs déçus autour de l'équipe officielle, puis cette offre pour rester chez Tech3 finalement retirée : tout cela s'accumule. Et pour un pilote comme Maverick, qui fonctionne beaucoup à la confiance et au ressenti avec son environnement, ce n'est évidemment pas la meilleure situation pour retrouver son niveau. De notre côté, nous devons aussi préparer l'avenir. Avec le rachat de Tech3 par Günther Steiner, nous sommes arrivés relativement tard sur le marché des pilotes, alors que beaucoup d'équipes avaient déjà sécurisé leur futur. Pour 2027, notre idée est désormais d'associer un pilote expérimenté à un rookie. Concernant Maverick, la situation est donc claire : il ne devrait pas continuer avec nous. En MotoGP, tout peut aller très vite. Parfois dans un sens, parfois dans l'autre.

4_119710951

Livio Suppo

« J'apprends de nouvelles choses »

Après avoir été à la tête d'équipes officielles en MotoGP, avoir travaillé pour Ducati, Honda puis Suzuki, Livio Suppo assure aujourd'hui un rôle de consultant auprès du team Italtrans, champion du monde Moto2 l'an dernier avec Diogo Moreira. Un nouveau chapitre dans la carrière d'un manager qui ne laisse jamais personne indifférent...

L'an dernier, le team Italtrans a obtenu son premier titre mondial avec Diogo Moreira. Le Brésilien devance ici Celestino Vietti et Jake Dixon. Seul l'Italien court encore en Moto2.

Livio, après avoir dirigé trois équipes officielles en MotoGP, que fais-tu aujourd'hui en Moto2 ?

Je suis une sorte de conseiller sportif pour Italtrans. C'est ma troisième saison avec eux. Avant cela, l'équipe était dirigée par Giovanni Sandi. Les propriétaires ont estimé qu'il était temps d'adopter une approche différente, disons plus moderne, et ils m'ont demandé si je pouvais les aider à restructurer l'équipe. Je les ai donc accompagnés dans cette réorganisation. Nous avons changé certaines personnes, pas tout le monde, et surtout nous avons modifié la manière de travailler. Avec Robby (Roberto Brivio, team manager de l'équipe Italtrans), nous essayons d'apporter un peu plus d'approche MotoGP à une structure Moto2. Honnêtement, c'est très intéressant. Je repensais récemment au fait que ma première saison complète remonte à 1996. Dans les années quatre-vingt-dix, je travaillais en 125 et en 250, uniquement dans ces catégories-là. A partir des années 2000, je n'ai plus travaillé qu'en MotoGP. Quand on est dans cet univers, on continue bien sûr à regarder les pilotes des autres catégories, mais on ne sait plus exactement ce qu'il s'y passe de l'intérieur. Et puis il faut reconnaître que le changement entre les 125 et 250 des années 90 et les Moto3 et Moto2 d'aujourd'hui est énorme. Il est même beaucoup plus important qu'on ne peut l'imaginer lorsqu'on reste dans le paddock, mais que l'on travaille uniquement en MotoGP. Pour moi, c'est donc une expérience très intéressante, parce que j'apprends de nouvelles choses.

Pourquoi avoir accepté ce rôle ?

Parce que j'aime cet univers. Et je crois y avoir montré que j'avais parfois une bonne vision des choses. Quand j'ai quitté Honda fin 2017, la vérité, c'est que je n'étais plus dans une position qui me permettait d'être heureux là-bas. J'ai donc préféré partir, un an avant la fin de mon contrat. Mais honnêtement, j'étais aussi un peu fatigué de voyager autant depuis si longtemps, sans interruption. Ensuite, j'ai passé les années 2018, 2019, 2020 et 2021 sans être présent sur les courses, sans être impliqué dans quoi que ce soit. Puis j'ai eu la chance d'être rappelé par Suzuki pour revenir en MotoGP, et j'en ai été très heureux. Après cinq ans, voyager beaucoup ne te pose plus le même problème : au contraire, tu es content de le refaire. Ma fille avait aussi grandi, donc la situation était différente. Malheureusement, cela n'a duré qu'un an. J'ai passé presque toute ma vie professionnelle dans ce milieu. Et c'est ce que j'aime.

Le team Italtrans a fait une belle saison l'an dernier avec Diogo Moreira…

C'était la première fois que j'étais impliqué dans une équipe qui remportait un titre dans la catégorie intermédiaire. Mais c'est très différent du MotoGP. Dans ces catégories, on sait que l'on est aussi une école pour les pilotes. On sait que si l'on trouve un très bon pilote, on va probablement le perdre. L'an dernier, j'espérais que Diogo choisirait de rester une saison supplémentaire, afin d'arriver en MotoGP avec les Pirelli et la 850. Malheureusement pour nous, il a choisi de partir. Je suis heureux pour lui, parce qu'il fait d'ailleurs du bon travail, mais pour une équipe Moto2, c'est une situation très différente. En MotoGP, lorsque tu as un pilote fort, tu sais que tu peux le garder plusieurs années. L'approche n'est donc pas la même. En Moto2, on est davantage dans une logique d'école pour les pilotes, et d'une certaine manière aussi pour les techniciens.

Que penses-tu des débuts de Moreira en MotoGP ?

Je trouve qu'il s'en sort plutôt bien, compte tenu du contexte. Je pense que pour les pilotes Moto2 qui monteront en MotoGP l'an prochain, ce sera plus simple, parce que les motos seront moins complexes, notamment sans tous les dispositifs actuels. Bien sûr, les Pirelli du MotoGP seront différents des pneus utilisé en Moto2, mais cela restera des Pirelli. Pour eux, l'adaptation devrait donc être un peu plus facile. Honda progresse, mais ce n'est pas encore la meilleure moto du plateau. Dans ces conditions, je pense que Diogo fait du bon travail.

Comment vois-tu la place qui est aujourd'hui réservée aux teams Moto2 et Moto3 dans ce paddock ? Par le passé, les 125 et les 250 faisaient vraiment partie intégrante du programme. Ça ne semble plus tout à fait être le cas aujourd'hui…

Cela rejoint ce que nous disions au début. Quand j'ai commencé, les 125 et les 250 étaient de vraies catégories. Il y avait des constructeurs, de gros sponsors, des pilotes spécialisés dans ces championnats. Des pilotes comme Angel Nieto ou Max Biaggi, par exemple, ont marqué ces catégories. Max a gagné quatre titres en 250. Il y avait Philip Morris, HB, Chesterfield… C'était un autre monde. Aujourd'hui, que cela plaise ou non, la Moto3 et la Moto2 ont essentiellement un seul objectif : identifier les pilotes forts, ceux qui méritent d'aller en MotoGP. Sur les vingt ou trente dernières années, presque tous les très

grands pilotes de MotoGP sont venus des 125, 250, Moto3 ou Moto2. Les exceptions sont très rares. Le seul à avoir été champion du monde MotoGP en venant d'un autre parcours, c'est Nicky Hayden. Les autres ont généralement eu du mal à gagner des courses. Regarde quelqu'un comme Ben Spies. Il arrivait du Superbike US, il avait gagné le championnat du monde Superbike dès sa première saison, et beaucoup pensaient qu'il était à un autre niveau. Puis il est arrivé en MotoGP, et l'on s'est rendu compte que le niveau ici était extrêmement élevé. C'est un peu comparable à ce qui se passe aujourd'hui avec Toprak. Le fait de grandir dans le même paddock, dans le même championnat, avec des motos prototypes, change beaucoup de choses. Dès leur jeunesse, les pilotes ressentent la pression de cet environnement, ils se parlent, ils se connaissent, ils apprennent les codes. Et surtout, ils pilotent déjà des prototypes. Passer directement d'une moto dérivée de la série à un prototype, c'est très difficile. Aujourd'hui, clairement, la Moto2 et la Moto3 existent pour faire grandir les pilotes. Mais pour beaucoup de fans, et pour les anciens comme nous, les 125 et les 250 restent associées à autre chose. Le problème, c'est que ce n'est plus ainsi.

Et sur le plan économique ? La situation semble difficile, ces catégories ayant de moins en moins de visibilité…

C'est une question très compliquée. Ce n'est plus comme autrefois, lorsque des constructeurs couraient uniquement dans les petites catégories et que des sponsors étaient réellement intéressés par ces championnats. Aujourd'hui, en Moto3, il y a Honda et KTM, et il a été annoncé — même si je ne sais pas exactement si c'est officiel — que Yamaha pourrait devenir fournisseur unique d'une moto complète à partir de 2028. En Moto2, nous avons depuis plusieurs années un moteur unique. C'est un bon début, mais à mon avis, ce n'est pas suffisant. Même avec un seul moteur, le coût technique reste élevé. La concurrence entre Kalex, Boscoscuro et Forward — en réalité surtout Kalex et Boscoscuro — maintient les coûts à un niveau important. Ces constructeurs doivent développer leur moto chaque année, et ce sont ensuite les équipes qui payent. Mais pour quoi ? Est-ce que les fans se préoccupent vraiment de savoir si Boscoscuro ou Kalex remporte le titre ? Je ne pense pas. En MotoGP, la contribution versée aux équipes satellites couvre environ 50 à 60 % du budget total. En Moto3, elle couvre autour de 10 %. Et en MotoGP, il est aussi plus facile de trouver des sponsors. Or nous faisons tous les 22 Grands Prix, ce qui représente un coût énorme, notamment logistique, surtout ces dernières années. À mon avis, il y a des sujets sur lesquels il faudrait s'asseoir autour d'une table et réfléchir à la manière de continuer.

Le MotoGP n'est-il pas en train de perdre son âme avec l'arrivée de Liberty Media ? Le spectacle doit-il vraiment passer avant le sport ?

À mon avis, cela n'a rien à voir avec Liberty Media. Cette évolution est en cours depuis des années. Pour la Moto2 et la Moto3, cela fait longtemps que l'attention est concentrée presque exclusivement sur la MotoGP. D'un côté, c'est compréhensible. Même en mettant toute la lumière sur la MotoGP, cela reste encore un sport qui n'a pas l'ampleur d'un très grand événement mondial.

On a pourtant le sentiment que la MotoGP change, avec des pilotes de plus en plus sollicités pour participer à des événements en ville, à des opérations de promotion, aux réseaux sociaux…

Je ne sais pas si c'est vraiment plus qu'avant. Mais vu de l'extérieur — parce que je ne travaille plus directement en MotoGP aujourd'hui —, je pense surtout que le programme actuel d'un week-end est trop chargé. Le samedi, en particulier, est complètement fou. Il y a probablement quelque chose à faire à ce niveau-là. Je n'ai jamais été un grand fan des courses sprint. Je pense sincèrement que le samedi est trop lourd. Avec 22 Grands Prix, à ce niveau de stress, c'est mentalement et physiquement beaucoup trop. Il faudrait essayer de protéger un peu plus les acteurs de ce sport.

Le rapprochement du MotoGP avec la F1 est-il une bonne chose selon toi ?

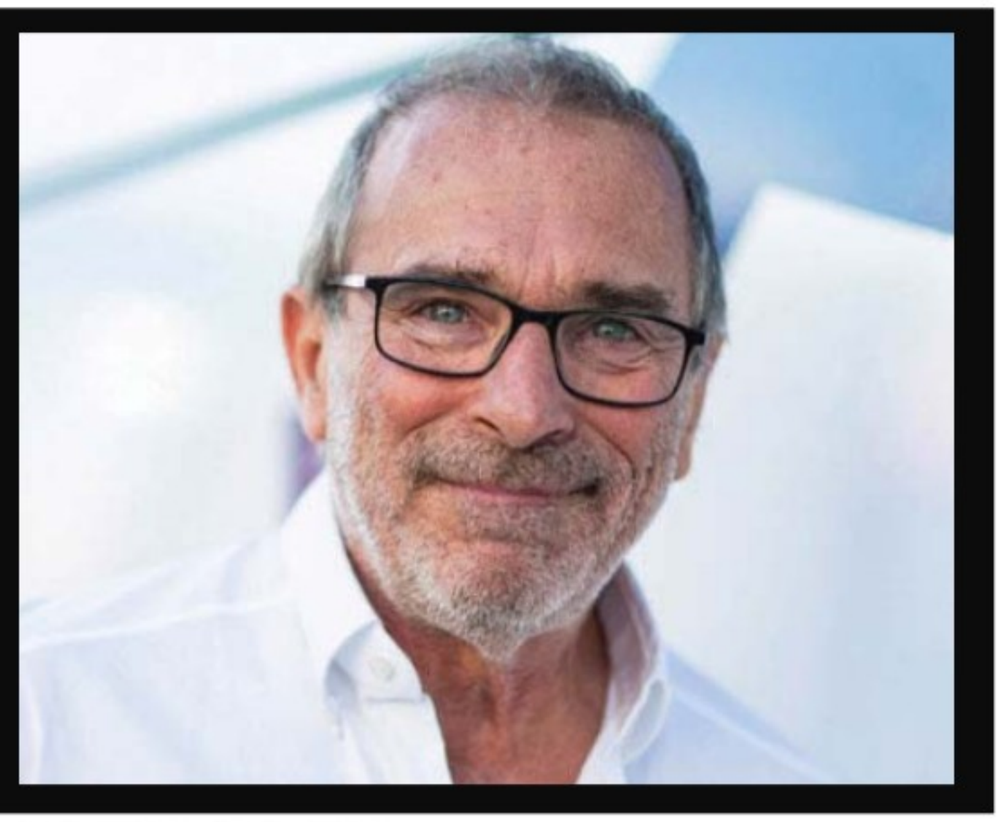
Si tu parles du fait de voir de plus en plus de personnes issues de la Formule 1 arriver en MotoGP, je pense que oui. Par exemple, j'ai vu récemment que Ross Brawn entrait au conseil d'administration de Pramac. Honnêtement, je ne savais même pas qu'une équipe MotoGP avait un conseil d'administration ! Mais ce que je veux dire, c'est que Paolo Campinoti est très intelligent. Il utilise l'enthousiasme autour de la Formule 1 et de Liberty Media pour attirer un grand nom. Qu'on le veuille ou non, Ross Brawn est un grand nom, et ce genre de noms manque en MotoGP. On a aussi vu l'annonce de Gucci en tant que sponsor-titre Alpine en Formule 1. C'est un signe très fort de l'attractivité actuelle de la F1. Ici, quand on regarde le nombre de sponsors sur les motos, la situation est très différente. Jusqu'à récemment, il était quand même étonnant de voir une Aprilia capable de terminer deuxième de nombreuses courses l'an passé sans sponsor principal sur la moto.

Mais la MotoGP n'est pas la Formule 1. Peut-elle attirer les mêmes sponsors ?

Pas forcément les mêmes, mais davantage de sponsors, oui. Aujourd'hui, la seule équipe qui attire de véritables sponsors, c'est Ducati. Il y a aussi Valentino Rossi, qui ne s'en sort pas mal, et Gresini, qui avait commencé à travailler très tôt sur l'Indonésie, dès l'époque de Fausto, parce que là-bas la MotoGP est très forte. Mais il faut regarder la réalité en face : la MotoGP n'est pas un sport mondial au sens où peut l'être la Formule 1. Cet hiver, je suis allé voir un tournoi ATP à Turin. Tu n'imagines pas le nombre de grandes entreprises qui sponsorisent le tennis. Et en MotoGP, nous n'en sommes pas là. ■

Livio Suppo en 10 dates

1964 : naissance à Turin le 30 octobre 1964
1989 : achève ses études de management à l'université de Turin
1990 : rentre au servie marketing de Ferrero
1994 : prend en charge le projet Honda Benetton dans les championnats du monde de vitesse avec Tohru Ukawa
1998 : fait débuter Marco Melandri en Grands Prix 125, remporte la première édition du Camel Trophy Moto avec une 650 Honda Dominator
1999 : entre au service course Ducati pour s'occuper du Marketing
2003 : devient directeur du programme MotoGP Ducati
2010 : rejoint le HRC et devient le bras droit de Shuhei Nakamoto
2017 : quitte Honda et le MotoGP pour s'occuper de sa marque de VTT électriques
2022 : retrouve le MotoGP en devenant le nouveau manager du team Suzuki
2024 : devient consultant pour l'équipe Italtrans en Moto2



Fabio Di Giannantonio

« Les pièces du puzzle se mettent enfin en place »

Outsider parmi les outsiders, Fabio Di Giannantonio épate depuis le début de l'année par sa régularité. Hormis au Grand Prix d'Allemagne qu'il n'a pas terminé, le pilote VR46 a scoré de gros points à chaque course jusque-là disputées. "DiGia" pourrait bien être, comme le fut l'an dernier Alex Marquez, la bonne surprise de la saison. Explications...

Nous voilà au cap de la mi-saison, tu occupes la cinquième place du classement général. Imaginais-tu, en début d'année, te retrouver aussi bien placé ?
J'étais même troisième avant de commettre ma première erreur de l'année au Sachsenring. Une erreur un peu étrange car les datas ont montré que je n'étais pas plus rapide qu'au tour précédent. Je n'avais pas non plus davantage d'angle en rentrant dans ce virage. Concernant ma position au classement, c'était l'objectif. Je voulais amener cette équipe, qui est une équipe fantastique, et cette moto, qui est une machine championne du monde, à ce niveau-là. C'est aussi quelque chose pour lequel j'ai travaillé toute ma vie. Donc, d'une certaine manière, oui, je m'attendais à pouvoir être là, régulièrement aux avant-postes.

Tu as pourtant dû composer avec quelques blessures...
Oui, plusieurs ! Parfois, les journalistes ou les gens qui nous regardent ne le savent pas forcément, mais les pilotes roulent très souvent avec des blessures. Cette année, j'en ai subi quelques-unes. Heureusement, je touche du bois, aucune ne m'a empêché d'être performant. Mais il y a eu le doigt, de nouveau l'épaule, et puis d'autres choses dont je ne peux pas parler. Cette première moitié de saison n'a vraiment pas été facile.

As-tu le sentiment que le MotoGP devient physiquement de plus en plus exigeant ?
Clairement. Plus on ajoute d'appui aérodynamique et de différents systèmes, plus les motos deviennent exigeantes et plus la préparation physique du pilote devient importante. J'espère qu'à l'avenir, nous aurons des motos un peu plus faciles à piloter. Mais il faut aussi regarder notre calendrier. Nous prenons 44 départs et presque toutes les séances ressemblent désormais à des qualifications. Il faut constamment rouler à la limite, et pour cela nous prenons de plus en plus de risques.

Quarante-quatre départs dans une saison, n'est-ce pas trop ?
Nous en avons déjà parlé de nombreuses fois. Une approche un peu plus raisonnable du calendrier serait certainement idéale pour tout le monde. En tant que pilote, je ne peux pas vraiment me plaindre de tout. Je peux parler des risques que nous prenons sur la piste, mais nous avons aussi les meilleures conditions de voyage et beaucoup d'avantages. Je pense surtout à toutes les personnes qui travaillent dans le paddock. L'effort demandé à tout le monde est énorme. Je pense qu'on pourrait être plus raisonnable.

En Catalogne, tu as gagné après avoir été percuté par la moto d'Alex Marquez. Comment as-tu réussi à te reconcentrer après un tel accident ?
J'aimerais vraiment gagner une course dans des conditions normales, pour que l'on puisse parler uniquement de la victoire ! Mais celle-là restera forcément particulière. Ce n'était pas évident de rester concentré après ce qui s'est passé. Si j'ai réussi à retourner en piste et à gagner, c'est surtout grâce à l'équipe.
Ils ont parfaitement su comment s'occuper de moi et me permettre de conserver ma

SHOEI
PERTAMINA
Enduro
45
PERTAMINA
HERO
PERTAMINA

concentration pour repartir dans les meilleures conditions possibles. Mais je peux te garantir que je n'étais vraiment pas dans ma meilleure forme. Et mon doigt n'était pas très beau à voir à ce moment-là !

Dans quel état est-il aujourd'hui ?
J'ai subi un traitement chirurgical. Il a fallu reconstruire une partie de la peau. Heureusement, j'ai toujours mon doigt en entier ! Le petit doigt est souvent très exposé lors des chutes, parce qu'il a tendance à rester coincé sous la moto.

Cette victoire était ta première sous les couleurs VR46, c'est ta troisième saison avec cette équipe. Pourquoi a-t-il fallu attendre aussi longtemps ?
En 2024, je roulais avec la moto de 2023 et il y avait un écart très important avec la GP24. Dans ces conditions, gagner était vraiment difficile. J'ai aussi dû changer une nouvelle fois d'équipe technique. C'était déjà la troisième fois. Ensuite, j'ai encore changé de staff et j'ai obtenu la moto d'usine, mais j'ai passé pratiquement une demi-saison à essayer de retrouver ma condition physique après ma blessure à l'épaule. Et puis, l'an dernier, la moto n'était pas non plus la plus facile à piloter.
Cette année, j'ai l'impression que toutes les pièces du puzzle se mettent enfin en place. Pour la première fois de ma carrière, je travaille avec la même équipe technique pour une deuxième saison consécutive. Aujourd'hui, j'ai donc la meilleure opportunité que j'aie jamais eue de gagner des courses.

Quel est le véritable potentiel de la Ducati GP26, notamment face à l'Aprilia ?
C'est clairement une moto capable de jouer le titre. Pour moi, les deux références actuelles sont Ducati et Aprilia. Derrière, nous voyons certains concurrents se rapprocher de plus en plus, notamment Honda et KTM. Mais pour l'instant, Ducati et Aprilia possèdent encore quelque chose de plus que les autres.

En quoi la GP26 est-elle meilleure que la moto de l'an dernier ?
Elle est plus "sincère". C'est vraiment le mot. On ressent beaucoup mieux ce qui se passe sur la piste. On comprend pourquoi on va vite et pourquoi, parfois, on est plus lent. Je pourrais décrire un tour entier, virage après virage, depuis le premier contact avec le levier de frein jusqu'au moment où je suis à plein gaz. Je pourrais écrire un livre sur un seul tour ! C'est très important pour moi, parce que cela me donne de la confiance, mais aussi pour les ingénieurs, parce qu'ils peuvent comprendre mes commentaires et améliorer la moto. L'an dernier, cette sensation avait complètement disparu. Il y avait comme un filtre entre la moto et le pilote. On ne comprenait pas vraiment ce qui se passait et, parfois, il suffisait de pousser un tout petit peu plus pour tomber. C'est ce qui a vraiment changé cette année.

Que lui manque-t-il encore ?
Je pense que nous pouvons encore améliorer le train avant, parce que nous sommes trop dépendants de l'arrière. Nous avons probablement les meilleurs ingénieurs au monde dans le domaine de l'électronique et de la gestion du pneu arrière, et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes aussi forts. Mais dès que nous perdons un peu de performance à l'arrière, nous nous retrouvons beaucoup plus en difficulté. Il nous faut donc un meilleur soutien de l'avant.

C'est pourtant presque l'inverse de ce que dit Francesco Bagnaia, qui affirme avoir retrouvé de meilleures sensations avec l'avant mais perdu en performance à l'arrière…
Je ne dis pas que notre train avant est mauvais. Il est clairement meilleur que celui de l'an dernier. Je parle par comparaison avec nos concurrents et de ce que j'aimerais améliorer pour rendre notre moto encore plus performante. Si je devais choisir un domaine dans lequel progresser, je chercherais à rendre le train avant encore meilleur.

Tu es le seul pilote VR46 à ne pas être issu de l'Académie VR46. Est-ce que cela change la manière dont tu évolues au sein de l'équipe et ta relation avec Valentino Rossi ?
Ma relation avec Valentino est forcément différente. Les pilotes de l'Académie sont ses amis et ils passent énormément de temps ensemble lorsqu'ils sont chez eux. Moi, non. En revanche, au sein de l'équipe, je ne ressens aucune différence de traitement par rapport à Franco Morbidelli, par exemple, ou à Bezzecchi auparavant. L'équipe nous considère vraiment comme des pilotes professionnels et nous place au centre du projet. C'est quelque chose d'assez unique, parce que ce n'est pas forcément le cas partout. Cette équipe est fantastique de ce point de vue. Bien sûr, ne pas appartenir à l'Académie signifie que je n'ai pas le même accès à l'expérience, aux conseils ou à tous les petits secrets de Valentino. Mais quand il vient sur les Grands Prix, sa présence représente une aide énorme pour moi. J'essaie d'en profiter au maximum pour améliorer mes performances et essayer de gagner, pour moi comme pour l'équipe.

Vu de l'extérieur, ça peut sembler étrange. Tu es troisième du championnat, tu cours pour l'équipe VR46, mais tu reconnais ne pas avoir la même proximité avec Valentino que les autres pilotes…
Je ne dirais pas que j'ai moins que les autres. C'est simplement que je passe beaucoup moins de temps avec Valentino et que je ne

suis pas suffisamment proche de lui pour lui poser constamment des questions ou lui demander tous ses secrets ! C'est différent, mais c'est parfaitement normal. Je ne suis pas son ami proche comme peuvent l'être Pecco, Bez, Franco ou les autres pilotes de l'Académie, qui passent énormément de temps ensemble.

Tu n'as jamais eu l'occasion de rejoindre l'Académie VR46 ?
Non, jamais.

Pourquoi ? Était-ce simplement une question de management ?
Je pense qu'à l'époque, il était aussi logique pour eux de ne pas me prendre, notamment parce que j'avais le même âge que Bezzecchi. Cela aurait pu créer une forme de conflit d'intérêts ou de concurrence interne.

Dans quel domaine l'Aprilia est-elle actuellement supérieure à la Ducati ?
Elle tourne beaucoup mieux en utilisant le train avant. Elle est plus précise à l'entrée des virages et parvient à tenir des trajectoires plus serrées que nous, notamment dans les longues courbes.

Que penses-tu de la décision d'interdire le dispositif qui abaisse la moto au départ et d'augmenter l'écart entre les lignes sur la grille ?
Je suis certain que l'objectif est d'améliorer notre sécurité, et je soutiens totalement cette démarche. Les motos deviennent de plus en plus rapides, donc la sécurité doit absolument rester une priorité. Personnellement, le holeshot device ne me posait aucun problème. Au contraire, j'avais même le sentiment qu'il m'aidait à aller plus droit et de manière plus linéaire jusqu'au premier virage. Mais si le MotoGP considère que ce système augmente le risque de chute, je soutiens cette décision. Ce sera la même chose pour tout le monde, donc je m'adapterai.

Tu n'es donc pas personnellement convaincu que ce dispositif était dangereux ?
Non. De mon point de vue, il nous aidait plutôt. Mais je ne peux parler que pour moi.

Et concernant l'augmentation de l'espace entre les lignes sur la grille de départ ?
Je pense que c'est une bonne chose. Jusqu'à présent, si on prenait énormément de risques au premier virage, on pouvait gagner dix places. Avec davantage d'espace entre les lignes, le même risque ne vous permettra peut-être d'en gagner que trois. Cela peut inciter les pilotes à réfléchir à deux fois avant de tout tenter au premier virage.

Mais comment savoir précisément où freiner lorsque l'on ignore encore si l'on partira de la première ligne ou beaucoup plus loin ?
Nous avons beaucoup de possibilités pour nous préparer. Il y a les vidéos, les images aériennes, les courses des années précédentes...

Mais avec davantage d'espace, les pilotes du fond de grille arriveront aussi plus vite au premier virage...
Quand tu arrives sur un rond-point en voiture, normalement tu sais où freiner ! Théoriquement, on nous paie justement parce que nous sommes suffisamment bons pour savoir que nous devons freiner avant le pilote qui nous précède afin de ne pas le percuter.

Tu fais donc confiance à tous les pilotes pour en avoir conscience ?
Disons que je prie vraiment pour ça !

Carlos Ezpeleta a déclaré vouloir faire de chacun des 22 Grands Prix une sorte de Super Bowl. Es-tu favorable à cette évolution du championnat vers davantage de spectacle, avec des pilotes de plus en plus sollicités en dehors de la piste ?
Je pense qu'ils essaient avant tout de faire progresser notre sport. Après la disparition des sponsors liés au tabac, il y a eu une baisse des investissements et, pour de nombreuses raisons, une perte d'intérêt du public. Ce n'est un secret pour personne : il y a eu une période où la fréquentation des circuits avait beaucoup diminué. Aujourd'hui, les gens reviennent. Mais leur manière de vivre un Grand Prix a également changé. Il ne suffit plus de rester toute une journée assis sur une pelouse en plein soleil pour regarder passer deux ou trois motos devant soi. Pour le prix du billet, le public attend désormais davantage.
Je pense donc que tout ce qui est entrepris pour améliorer l'expérience et développer notre sport mérite d'être essayé. Nos nouveaux patrons, si l'on peut dire, ont vu ce que Liberty Media a réalisé en Formule 1. Beaucoup de gens viennent sur les circuits, l'intérêt a énormément progressé et les choses fonctionnent très bien. Je pense qu'ils essaient de faire au mieux pour le MotoGP, et je soutiens cette démarche.

En contrepartie, on demande toujours plus aux pilotes...
Oui, aujourd'hui tout est extrêmement exigeant : les obligations, les événements, tout ce qui accompagne les courses. Je pense avoir trouvé mon équilibre, mais une saison reste très stressante. Je remarque même que je deviens plus facilement stressé par l'accumulation de toutes ces choses. Bien sûr que ce serait plus facile d'avoir moins d'obligations. Mais il faut aussi regarder la réalité en face. Nous avons connu une époque où il y avait moins d'obligations autour des courses, et l'intérêt pour le championnat n'était pas le même. Tout le monde doit donc fournir un effort supplémentaire et, en ce moment, c'est aussi à nous, les pilotes, de le faire.

Selon toi, que va changer le nouveau règlement et le changement de pneus la saison prochaine ?
Je pense que le changement de pneus aura beaucoup d'influence, notamment sur notre manière de piloter. J'espère surtout que cela permettra d'avoir des courses plus serrées. Ces dernières années, nous avons trop souvent vu des courses se figer à mi-distance en raison de différents problèmes ou contraintes.
J'espère donc que le nouveau règlement permettra aux pilotes de rester plus proches les uns des autres et d'offrir davantage de spectacle au public.

Tu as décidé de courir avec KTM l'an prochain. Pourquoi ce choix ?
Tout pilote a pour ambition de courir pour une équipe officielle pour devenir le leader d'un projet. C'est ce que ce me proposait KTM. ■

Fabio Di Giannantonio en 11 dates

1998 : naissance le 10 octobre 1998 à Rome, Italie
2004 : débuts en Minibike
2015 : vice-champion d'Italie Moto3 et 2e de la Red Bull Rookies Cup
2016 : débuts en Moto3 et premier podium en Grands Prix
2018 : première victoire et 2e place au championnat du monde Moto3
2019 : débuts en Moto2, premiers podiums et Rookie of the Year
2021 : première victoire en Moto2, 7e du championnat du monde
2022 : débuts en MotoGP avec le team Gresini Ducati, décroche une pole position
2023 : première victoire en MotoGP
2024 : passe dans l'équipe VR46
2025 : 6e du championnat du monde MotoGP

Toprak Razgatlioglu

« Je veux obtenir de grands résultats, ici aussi »

Triple champion du monde Superbike, Toprak Razgatlioglu vit des débuts compliqués en MotoGP. Le moral dans les chaussettes, pilote d'une Yamaha en manque de performances, toujours en phase d'adaptation avec les Michelin, le Turc souffre. Mais il reste néanmoins ambitieux.

Champion du monde Superbike devenu rookie MotoGP chez Yamaha Pramac, Toprak Razgatlioglu découvre un univers radicalement différent. Entre adaptation aux Michelin, apprentissage du style MotoGP, difficultés techniques de Yamaha et perte de repères après des années passées au sommet en Superbike, le Turc traverse une saison délicate. Avec son anglais simple et direct, il s'est confié sans détour sur ses difficultés, ses doutes… mais aussi ses espoirs.

Toprak, si tu devais résumer ce que tu vis actuellement en un mot, quel serait-il ?

Un mot… Ça n'est pas suffisant. Je suis dans une situation très difficile. Franchement, ce n'est pas le moment idéal pour arriver en MotoGP. Je découvre, j'essaie de comprendre la moto, le style de pilotage est complètement différent. Et en même temps, Yamaha développe un nouveau projet autour du moteur V4. Donc ce n'est pas la période la plus facile pour débuter. Mais peut-être que c'est aussi une bonne chose pour apprendre. Parce qu'aujourd'hui je souffre beaucoup, mais peut-être que l'année prochaine, avec les nouvelles règles, je piloterai beaucoup mieux. Je crois vraiment en Yamaha. Ils travaillent énormément tous les jours et je pense qu'on reviendra plus forts.

Si tu avais su que ce serait aussi compliqué, aurais-tu refusé l'offre de Yamaha ?

Non, je connaissais déjà la situation quand j'ai signé. Je savais que Yamaha traversait une période difficile. Mais je considère toujours cette saison comme une année d'apprentissage. Pour moi, la saison importante, ça sera l'année prochaine avec les nouvelles 850 et les nouveaux pneus. Cette première saison doit surtout me servir à apprendre.

Tu ne t'attendais quand même pas à autant de difficultés ?

Non, honnêtement. Quand je regardais le MotoGP l'année dernière, je voyais Fabio Quartararo faire de très bonnes qualifications et parfois de belles courses. Donc je pensais que Yamaha avait encore un niveau correct. Pas le meilleur, bien sûr, mais pas aussi compliqué que ce que je découvre aujourd'hui. Mais avec le nouveau projet, ils essaient beaucoup de choses et ils travaillent énormément pour progresser.
C'est normal dans une période de transition. Et puis ce n'est pas seulement difficile pour moi : tous les pilotes Yamaha vivent la même situation.

.COM
Red Bull
YAMAHA
PRAMAC

Tu arrives quand même à prendre parfois du plaisir sur la moto ?
Oui, parfois. Par exemple à Jerez, sur le mouillé, samedi matin, j'ai vraiment commencé à prendre du plaisir. Sur piste humide, la moto fonctionne mieux pour moi et le pilote peut aussi faire davantage la différence. Je me sentais bien, j'ai fait quelques tours, je suis rentré au stand et j'ai vu que j'étais deuxième. Ça m'a vraiment motivé. Je crois que j'ai terminé dans le top 5 ce matin-là et j'étais vraiment heureux.

Tu semblais aussi compétitif sous la pluie pendant le sprint…
Oui. Si je ne tombe pas, je pense que je pouvais finir dans le top 10.
Après le changement de moto, la piste était mouillée et je me sentais plutôt bien avec les pneus pluie. Sur le mouillé, je ne suis pas mauvais. Donc on verra, surtout sur des week-ends comme celui-ci où il pleut beaucoup.

Comment gères-tu la frustration au quotidien ?
C'est très difficile. En Superbike, j'étais toujours devant. Maintenant, en MotoGP, nous sommes presque au fond du classement. Pour un pilote, pour un champion, c'est très dur à accepter. Mais j'essaie toujours de me rappeler que cette année est une année d'apprentissage. Parfois, mentalement, ce n'est pas facile du tout. Mais je dois l'accepter.

Comment arrives-tu à garder la motivation ?
Je m'entraîne énormément. Quand je retourne en Turquie, je roule toujours avec les autres pilotes turcs : Can Öncü, Deniz Öncü ou encore Bahattin Sofuoglu.
Je donne toujours le maximum à l'entraînement et ça me motive beaucoup. Quand je roule avec eux et que je vois que je reste rapide, ça me rappelle que je peux toujours être performant. Ça m'aide énormément mentalement.

L'équipe t'aide aussi dans cette période compliquée ?
Oui, énormément. Honnêtement, l'équipe ressemble vraiment à une famille. Tout le monde est très chaleureux et tout le monde essaie de comprendre mon style de pilotage et ce dont j'ai besoin. Ils essaient constamment de m'aider sur la piste. Mais parfois, c'est compliqué parce que je ne comprends toujours pas parfaitement certains aspects comme le frein moteur.

Où en es-tu dans ton adaptation aux pneus Michelin ?
Je cherche toujours à comprendre la meilleure façon de les utiliser. Pendant des années, j'ai roulé avec les pneus Pirelli en Superbike. Les sensations sont complètement différentes, surtout au freinage. Avec les Michelin, je dois changer totalement mon style. Avec les Pirelli, je pouvais freiner très agressivement et utiliser énormément le pneu avant pour arrêter la moto. Avec Michelin, ça ne fonctionne pas comme ça. Il faut utiliser davantage l'arrière et être beaucoup plus fluide.

Tu continues donc à piloter trop "Superbike" ?
Oui, exactement. Mon style naturel utilise énormément l'avant. Mais avec les Michelin, si tu fais ça, l'avant se bloque. C'est la première fois de ma vie que je vois ça. Avec les Pirelli, bloquer l'avant était presque impossible. Avec les Michelin, il faut créer davantage d'équilibre entre l'avant et l'arrière pour arrêter correctement la moto. Et pour être honnête, c'est vraiment très difficile pour moi.

Tu as du mal à être régulier dans les freinages ?
Oui. Au premier tour, ça fonctionne parfois correctement. Ensuite, j'essaie de freiner un peu plus tard et la moto ne s'arrête plus.
Je cherche encore les limites du pneu et je ne comprends pas totalement son fonctionnement. C'est pour ça que je manque de régularité.

Razgatlioglu digest

1996 : naissance le 16 octobre à Alanya, Turquie
2013 : 10e de la Red Bull MotoGP Rookies Cup
2014 : 6e de la Red Bull MotoGP Rookies Cup
2015 : champion d'Europe Superstock 600 (Kawasaki Puccetti Racing)
2016 : 5e Coupe Superstock 1000 (Kawasaki Puccetti Racing)
2017 : 2e du championnat d'Europe Superstock 1000 (Kawasaki Puccetti Racing)
2018 : 9e du championnat du monde Superbike (Kawasaki Puccetti Racing)
2019 : 5e du championnat du monde Superbike (Turkish Puccetti Racing)
2020 : 4e du championnat du monde Superbike (Pata Yamaha)
2021 : champion du monde Superbike (Pata Yamaha)
2022 : 2e du championnat du monde Superbike (Pata Yamaha)
2023 : 2e du championnat du monde Superbike (Pata Yamaha)
2024 : champion du monde Superbike (BMW Motorrad)
2025 : champion du monde Superbike (BMW Motorrad)
2026 : débuts en MotoGP avec le team Pramac Yamaha

La journée de test à Jerez t'a-t-elle permis d'essayer de nouvelles solutions et t'a-t-elle aidé à progresser ?
Oui, nous avons essayé énormément de choses, surtout sur les réglages du frein moteur. Nous avons fait une grosse réunion avec les ingénieurs pour analyser les réglages et essayer différents styles de gestion moteur. Mais au final, le problème principal reste toujours les pneus.

Pourquoi les Michelin te perturbent-ils autant ?
Parce qu'ils demandent un style complètement différent. Avec les Pirelli, tu peux attaquer très fort au freinage, comme je l'ai toujours fait. Les pneus acceptent ce style agressif. Avec les Michelin, si tu pilotes de manière agressive, la moto ne s'arrête pas correctement et l'avant commence à se bloquer. Je dois apprendre à rouler plus calmement et plus proprement.

Et sur le mouillé, quelles sont tes sensations ?
Ce n'est pas mauvais, mais j'ai besoin de temps. À Jerez, c'était la première fois de ma vie que je pilotais une MotoGP sous la pluie. Et c'était aussi ma première expérience avec les pneus pluie Michelin. Donc je dois encore comprendre les réglages et le comportement de la moto dans ces conditions.

En début de saison, tu expliquais aussi avoir du mal à comprendre la gestion du grip à l'accélération…
Oui, c'est toujours compliqué. Mais aujourd'hui, mon plus gros problème reste le freinage. Parce que si tu rates l'entrée de virage, tu détruis tout le reste : la trajectoire, la vitesse de passage et ensuite l'accélération. Tout est lié.

Le fait de ne pas avoir connu l'ancien moteur Yamaha en ligne t'aide-t-il à accepter plus facilement le V4 ?
Peut-être un peu. Les autres pilotes connaissaient l'ancienne Yamaha et ils peuvent donc comparer. Moi, je recommence complètement de zéro. Mais au final, le plus gros changement reste surtout les pneus. Le moteur V4 est nouveau pour tout le monde, mais les autres pilotes connaissent déjà l'électronique et beaucoup d'autres choses. Moi, je dois tout apprendre en même temps.

Qu'est-ce que tu apprends auprès de Jack Miller ?
Jack Miller m'aide énormément. Je regarde beaucoup ses données parce qu'il est très fort dans les virages. En Superbike, le style est davantage "stop and go". En MotoGP, il faut beaucoup plus conserver de vitesse en courbe. Parfois je le suis en piste pour comprendre les trajectoires et sa manière de piloter. L'équipe m'explique beaucoup de choses avec les données, mais parfois il faut simplement regarder un autre pilote directement sur la piste. Jack m'aide vraiment beaucoup depuis les premiers essais en Malaisie et en Thaïlande.

Quelle est la plus grande différence entre le Superbike et le MotoGP ?
Tout est différent. Honnêtement, je ne peux même pas choisir un seul domaine tellement tout change : les pneus, le style de pilotage, l'électronique, les freins, le paddock… absolument tout.

Comment vis-tu justement ton arrivée dans ce paddock ?
Au début, c'était très difficile. En Superbike, je connaissais tout le monde. J'avais vraiment l'impression d'être chez moi. Ici, tout était nouveau. Je suis arrivé quasiment sans connaître personne. Mais heureusement, mon équipe m'a beaucoup aidé et maintenant je commence à me sentir mieux de jour en jour.

La pression médiatique est-elle aussi plus forte ?
Oui, beaucoup plus. En Superbike, les obligations médiatiques sont très limitées. Ici, c'est énorme. Au début, c'était difficile pour moi. Mais maintenant, je commence à m'y habituer.

Ta popularité a-t-elle encore augmenté en Turquie depuis que tu es arrivé en MotoGP ?
Oui. Déjà en Superbike, beaucoup de gens me suivaient, mais quand j'ai signé en MotoGP, ça a pris une autre dimension. D'être le premier pilote turc en MotoGP, c'est quelque chose de très important pour mon pays.

Le MotoGP pourrait revenir à Istanbul ?
Oui, je crois qu'ils travaillent dessus. Peut-être pour l'année prochaine.
Le circuit d'Istanbul est fantastique. J'aimerais beaucoup courir là-bas.
Mais honnêtement, pour l'instant je préfère surtout commencer par devenir compétitif et essayer de me battre régulièrement pour le top 5.

Tu penses que les nouvelles règles et les pneus Pirelli t'aideront à franchir un cap ?
Oui, clairement. C'est mon objectif. Avec les nouveaux pneus et les nouvelles motos, tout le monde devra réapprendre certaines choses.
Et ça peut être une bonne opportunité pour moi. Mais ce ne sera pas seulement une question de pneus. Yamaha devra aussi progresser globalement. C'est l'ensemble qui pourra nous permettre de franchir un grand cap.

Le Superbike te manque parfois ?
Oui… parfois beaucoup. Quand je gagnais là-bas, j'étais heureux. Même terminer deuxième me rendait triste. Pendant plusieurs années, j'étais constamment devant. Aujourd'hui, la situation est complètement différente et c'est difficile à accepter.
Mais j'espère vraiment réussir de grandes choses aussi en MotoGP.

Tu crois encore pouvoir réussir ici ?
Oui, bien sûr. Peut-être que je ne serai jamais champion du monde MotoGP, je ne sais pas. Mais j'ai besoin de réussir de grandes performances ici aussi.
Parce qu'aujourd'hui, le MotoGP fait partie de ma carrière et je veux laisser quelque chose derrière moi. J'ai 29 ans. Peut-être encore neuf ou dix ans de carrière. Alors je veux obtenir de grands résultats ici aussi. On verra bien ce que l'avenir me réserve. ■

RESULTATS GP D'ALLEMAGNE

LA COURSE SPRINT : GP D'ALLEMAGNE

1. Marc Marquez, 15 tours, 20'12"978
2. Alex Marquez à 0"368
3. Fabio Di Giannantonio à 0"813
4. Ai Ogura à 3"019
5. Raul Fernandez à 5"454
6. Jorge Martin à 6"155
7. Francesco Bagnaia à 7"751
8. Pedro Acosta à 8"968
9. Fabio Quartararo à 10"855

LA COURSE MOTOGP : GP D'ALLEMAGNE

1. M. Marquez (E-Ducati), les 30 tours en 40'53"148 (161,6 km/h)

2. A. Ogura (J-Aprilia) ..... à 1"996
3. R. Fernandez (E-Aprilia) ..... à 5"104
4. P. Acosta (E-KTM) ..... à 7"684
5. J. Martin (E-Aprilia)..... à 11"372
6. F. Bagnaia (I-Ducati) ..... à 11"495
7. F. Quartararo (F-Yamaha) .... à 17"560
8. L. Marini (I-Honda) ..... à 18"683
9. E. Bastianini (I-KTM) ..... à 19"140
10. B. Binder (RSA-KTM) ..... à 22"137
11. D. Moreira (BRA-Honda) .. à 22"280
12. J. Miller (AUS-Yamaha) ... à 26"154
13. F. Morbidelli (I-Ducati) .. .. à 30"910
14. A. Rins (E-Yamaha) ..... à 31"511
15. T.Razgatlioglu (TUR-Yamaha)... à 38"122

Meilleur temps en course : M. Marquez (E-Ducati), 3e tour, 1'21"088 (162,9 km/h)

LA COURSE MOTO2 : GP D'ALLEMAGNE

1. I. Ortola (E-Kalex), les 25 tours en 35'00"119 (157,3 km/h)

2. D. Holgado (E-Kalex) ..... à 0"614
3. I. Guevara (E-Boscoscuro) .... à 3"229
4. S. Agius (AUS-Kalex) ..... à 7"430
5. T. Furusato (J-Kalex) ..... à 7"489
6. M. Gonzalez (E-Kalex) ..... à 9"460
7. F. Salac (CZE-Kalex) ..... à 9"725
8. J.A. Rueda (E-Kalex) ..... à 10"205
9. C. Veijer (NL-Kalex) ..... à 11"237
10. L. Lunetta (I-Boscoscuro) .... à 12"741
11. A. Huertas (E-Kalex) ..... à 13"246
12. J. Roberts (USA-Kalex) ... à 14"290
13. A. Sasaki (J-Kalex) . ..... à 14"525
14. A. Piqueras (E-Kalex) ..... à 21"335
15. A. Escrig (E-Forward)..... à 21"783

Meilleur temps en course : D. Holgado (E-Kalex), 2e tour, 1'22"248 (160,6 km/h)

LA COURSE MOTO3 : GP D'ALLEMAGNE

1. B. Uriarte (E-KTM), les 23 tours en 33'02"694 (153,3 km/h)

2. M. Quiles (E-KTM) ..... à 0"063
3. M. Bertelle (I-KTM) ..... à 5"053
4. M. Morelli (ARG-KTM) ..... à 5"060
5. R. Salmela (SF-KTM) ..... à 5"139
6. A. Fernandez (E-Honda) ..... à 8"626
7. J. Rios (E-Honda) ..... à 11"418
8. V. Pratama (INA-Honda) .. à 15"657
9. R. Yamanaka (J-KTM) ..... à 15"774
10. E. O'Shea (GB-Honda) . à 15"789
11. A. Carpe (E-KTM) .....à 15"928
12. H. Danish (MAL-KTM) .....à 16"593
13. C. Buchanan (NZ-KTM) à 25"522
14. J. Kelso (AUS-Honda) .... à 30"087
15. G. Pini (I-Honda) ..... à 33"849

Meilleur temps en course : M. Quiles (E-KTM), 3e tour, 1'25"227 (155,0 km/h)

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOGP

		THAÏLANDE	BRÉSIL	ÉTATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ROYAUME-UNI	ARAGON	SAINT-MARIN	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	J. Martin (E/Aprilia)	18	27	32	13	37	-	29	4	12	21	15												208
2.	A. Ogura (J/Aprilia)	17	16	4	11	19	10	15	13	29	34	26												194
3.	M. Marquez (E/Ducati)	9	25	11	12	-	-	14	37	32	13	37												190
4.	M. Bezzecchi (I/Aprilia)	25	31	25	20	27	14	31	7	-	6	-												186
5.	F. Di Giannantonio (I/Ducati)	12	25	13	21	13	32	18	4	19	20	7												184
6.	R. Fernandez (E/Aprilia)	23	6	11	14	8	6	19	6	13	32	21												159
7.	P. Acosta (E/KTM)	32	10	18	6	17	9	11	29	-	1	15												148
8.	F. Bagnaia (I/Ducati)	8	2	15	9	9	20	19	17	28	3	13												143
9.	A. Marquez (E/Ducati)	0	13	15	25	2	12	-	-	-	11	9												87
10.	L. Marini (I/Honda)	6	5	12	4	6	10	3	11	8	6	8												79
11.	F. Aldeguer (E/Ducati)	-	8	5	7	7	20	12	5	12	-	-												76
12.	E. Bastianini (I/KTM)	4	1	17	8	9	0	-	9	9	12	7												76
13.	B. Binder (RSA/KTM)	13	0	4	11	0	9	5	6	5	5	6												64
14.	F. Quartararo (F/Yamaha)	2	4	0	5	15	11	0	0	0	8	10												55
15.	D. Moreira (BRA/Honda)	3	3	3	0	1	7	6	13	5	2	5												48
16.	F. Morbidelli (I/Ducati)	8	4	2	11	2	9	2	2	3	-	3												46
17.	J. Zarco (F/Honda)	5	7	1	11	5	5	-	-	-	-	-												34
18.	J. Mir (E/Honda)	3	-	0	1	4	3	4	0	11	-	0												26
19.	A. Rins (E/Yamaha)	1	2	0	0	4	2	0	3	0	7	2												21
20.	J. Miller (AUS/Yamaha)	0	0	0	0	1	1	1	8	0	4	4												19
	27 classés																							

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO2

		THAÏLANDE	BRÉSIL	ÉTATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ROYAUME-UNI	ARAGON	SAINT-MARIN	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	M. Gonzalez (E/Kalex)	12,5	16	11	20	20	25	25	25	11	20	10												195,5
2.	I. Guevara (E/Boscoscuro)	10	10	16	9	25	16	9	10	10	13	16												144
3.	S. Agius (AUS/Kalex)	0	0	25	25	9	6	13	16	13	16	13												136
4.	D. Alonso (COL/Kalex)	-	11	13	13	11	10	0	13	20	25	-												116
5.	D. Holgado (E/Kalex)	8	25	0	5	-	11	16	11	9	10	20												115
6.	I. Ortola (E/Kalex)	6,5	6	5	6	16	13	-	-	25	11	25												113,5
7.	C. Vietti (I/Boscoscuro)	5	7	20	11	10	20	20	9	7	-	-												109
8.	F. Salac (CZE/Kalex)	0	1	0	2	7	9	11	20	16	8	9												83
9.	A. Lopez (E/Kalex)	4,5	5	9	-	13	8	10	8	-	-	-												57,5
10.	C. Veijer (NL/Kalex)	5,5	8	-	16	-	-	7	0	5	7	7												55,5
11.	D. Muñoz (E/Kalex)	4	20	2	10	0	5	0	-	4	-	-												45
12.	T. Arbolino (I/Kalex)	1,5	9	6	8	2	0	5	6	0	5	0												42,5
13.	A. Escrig (E/Forward)	2	13	8	7	0	-	-	0	3	0	1												34
14.	J. Roberts (USA/Kalex)	-	0	7	1	8	-	2	1	8	1	4												32
15.	B. Baltus (B/Kalex)	1	2	10	-	-	3	8	4	-	-	-												28
16.	J.A. Rueda (E/Kalex)	-	0	1	0	0	4	3	5	6	0	8												27
17.	A. Huertas (E-Kalex)	-	4	4	-	0	0	4	0	0	9	5												26
18.	L. Lunetta (I/Boscoscuro)	-	-	-	0	0	7	0	0	0	4	6												17
19.	D. Öncü (TUR/Boscoscuro)	3,5	0	0	3	3	0	6	0	0	-	0												15,5
20.	T. Furusato (J/Kalex)	0	-	0	-	0	0	-	2	2	0	11												15
	34 classés																							

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO3

		THAÏLANDE	BRÉSIL	ÉTATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ROYAUME-UNI	ARAGON	SAINT-MARIN	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	M. Quiles (E/KTM)	20	25	20	25	25	25	5	25	16	25	20												231
2.	B. Uriarte (E/KTM)	10	6	10	6	2	-	25	13	20	10	25												127
3.	A. Carpe (E/KTM)	13	13	16	13	-	20	20	16	10	-	5												126
4.	M. Morelli (ARG/KTM)	9	20	5	16	4	11	3	9	9	16	13												115
5	D. Almansa (E/KTM)	25	-	-	9	9	13	-	20	13	20	-												109
6.	V. Pratama (INA/Honda)	11	16	-	11	16	9	8	0	11	-	8												90
7.	H. Danish (MAL/KTM)	0	7	4	4	7	10	16	-	25	9	4												86
8.	V. Perrone (ARG/KTM)	16	9	13	10	6	6	0	-	6	13	-												79
9.	M. Bertelle (I/KTM)	-	-	8	-	20	4	4	1	5	2	16												60
10.	D. Muñoz (E/KTM)	7	-	-	20	0	16	9	-	-	-	-												52
11.	R. Salmela (SF/KTM)	0	10	11	2	-	1	-	11	-	5	11												51
12.	G. Pini (I/Honda)	0	11	25	-	11	0	1	-	0	0	1												49
13.	J. Esteban (E/KTM)	8	-	-	7	13	2	11	3	-	4	-												48
14.	A. Cruces (E/KTM)	4	4	9	0	10	5	0	10	4	-	-												46
15.	J. Rios (E/Honda)	0	-	2	8	-	-	6	8	0	11	9												44
16.	E. O'Shea (GB/Honda)	2	2	6	0	8	7	10	0	-	1	6												42
17	C. O'Gorman (IRL/Honda)	6	8	-	5	-	8	-	7	-	6	-												40
18.	J. Kelso (AUS/Honda)	3	5	-	3	-	0	7	4	8	8	2												40
19.	A. Fernandez (E/Honda)	-	-	-	-	-	-	13	6	2	7	10												38
20.	S. Ogden (GB/KTM)	5	-	7	1	-	0	2	5	7	0	0												27
	28 classés																							

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE

LÉDENON (30)

22 - 23 AOÛT 2026

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

50 ANS

PIRELLI · SUZUKI · Dafy · Kawasaki Let the Good Times Roll · IXON · Moto revue · HEXAGON

4_119710951

8 Heures de Suzuka

Suzuka territoire Honda

Qu'il pleuve à seaux sur l'épreuve ou que Johann Zarco, l'artisan des deux dernières victoires du HRC, soit blessé, rien n'empêche Honda de triompher à Suzuka. Avec une cinquième victoire d'affilée, la 32e en 47 éditions, le constructeur ailé marque plus que jamais « son » circuit de son empreinte.

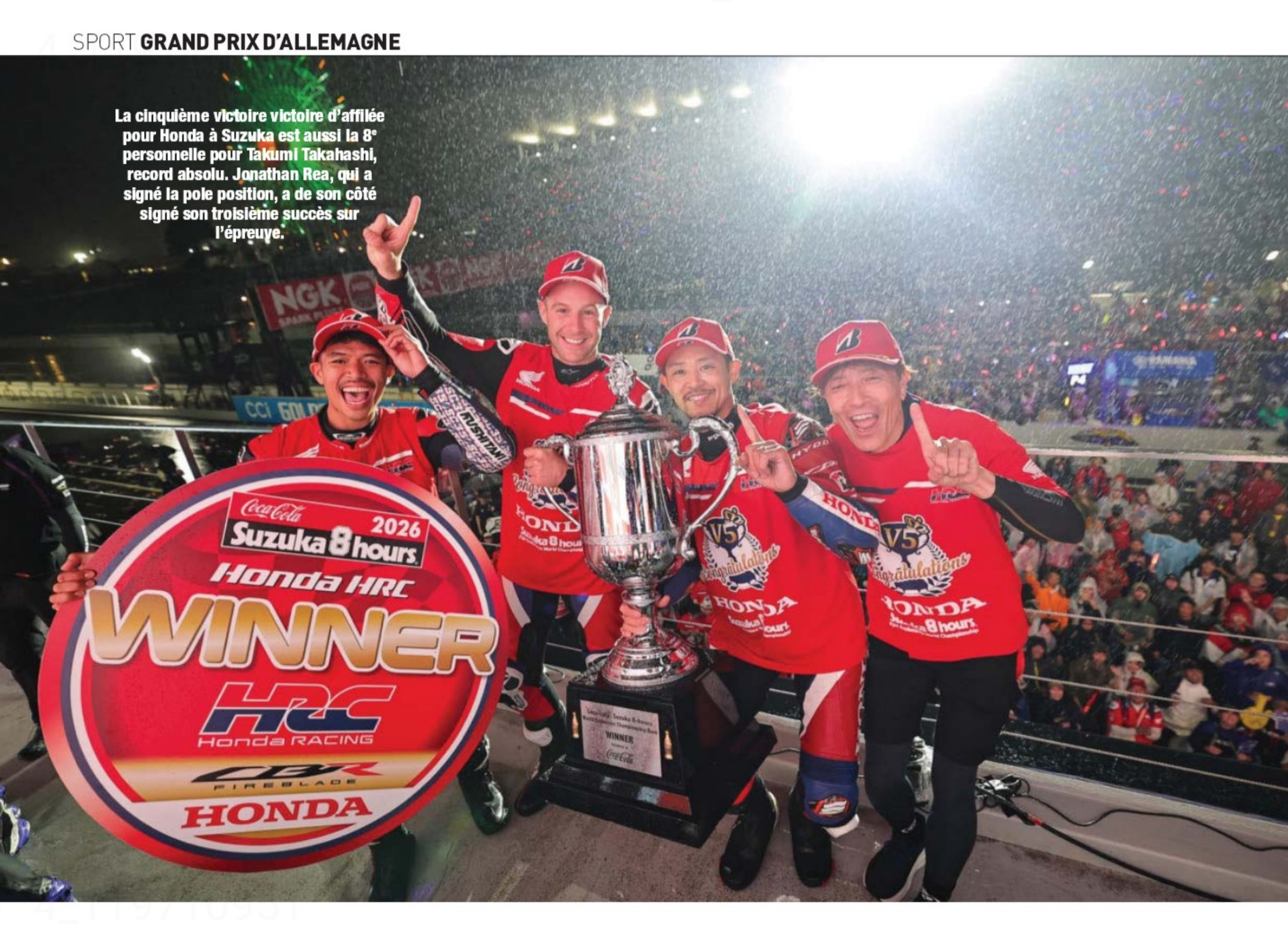
David Dumain. Photos : EWC/Goodshoot.com.

Il aura fallu une trève de deux années sans épreuve à cause de la pandémie de Covid-19 pour permettre à Honda de se ressaisir. Depuis le retour de l'épreuve en 2022, aucune victoire n'a échappé à Honda, et en particulier à son team officiel mené par son « guide », Takumi Takahashi. Recordman absolu de l'épreuve avec huit succès depuis son premier obtenu en 2010 sur la fameuse Honda flanquée du numéro 634 (aux côtés de ses compatriotes Kiyonari et Nakagami, auréolés d'une grande notoriété pour leurs faits d'armes en Mondial Superbike pour le premier, et en MotoGP pour le second), Takahashi a forgé de son côté sa notoriété en endurance et en son pays. Pour sa huitième fois sur la plus haute marche des célèbres « 8 Heures », le pilote japonais de 36 ans a partagé la gloire avec le Thaïlandais Somkiat Chantra et le « revenant » Jonathan Rea qui avait déjà gagné avec Honda en 2012, mais aussi avec Kawasaki en 2019. C'était alors la cinquième fois d'affilée que la victoire échappait à Honda, une période noire que n'avait jamais connu le constructeur sur « son » terrain de Suzuka. Le circuit construit en 1962 est en effet la propriété de Honda, construit à la demande du fondateur Soichiro pour en faire une piste d'essais. Si le MotoGP ne s'y déroule plus à la suite du décès de Daijiro Kato en 2003, la Formule 1 maintient à son calendrier le circuit où Ayrton Senna a décroché ses trois titres mondiaux. C'est aussi à Suzuka que le championnat du monde d'endurance tient toujours l'une de ses épreuves phares, sur une durée trois fois moindre que les 24 Heures Motos et le Bol d'Or. Comme à Spa, autre circuit mythique du calendrier de l'endurance, les 8 heures de course rapportent moins de points à chaque équipage, d'autant plus qu'il faut les partager avec nombre d'équipages locaux redoutables sur un tracé qu'ils connaissent comme leur poche. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs rejoint le championnat du monde d'endurance, à commencer par l'équipe F.C.C.

4 119710951

La Suzuki du SERT Yoshimura Motul (n°12) s'inscrit aux avant-postes, mais c'est bien la Honda du HRC (n°30) qui inscrira son nom sur les tablettes de l'épreuve pour la cinquième fois consécutive.

4 119710951



La cinquième victoire victoire d'affilée pour Honda à Suzuka est aussi la 8e personnelle pour Takumi Takahashi, record absolu. Jonathan Rea, qui a signé la pole position, a de son côté signé son troisième succès sur l'épreuve.

officielle de Honda sur le championnat du monde depuis 2017. Ce qui n'empêche pas le HRC (Honda Racing Corporation) d'engager à Suzuka une autre machine officielle, au guidon de laquelle elle place des pilotes de la marque en MotoGP quand c'est possible, tels que Johann Zarco les années passées ou Somkiat Chantra cette année. Dans la foulée de Honda, d'autres équipes spécialistes des 8 Heures de Suzuka ont rejoint le Mondial d'endurance pour former des équipes officielles, comme Yoshimura avec Suzuki ou Trickstar avec Kawasaki. Dernier venu, le team Autorace Ube Racing ne représente cependant pas les couleurs officielles BMW, même s'il a recruté des pilotes de premier plan comme Sylvain Guintoli ou Naomichi Uramoto. Pour la direction de son équipe officielle, la marque allemande fait confiance à la structure belge du vétéran de l'endurance Werner Daemen, qui a bien failli décrocher le premier titre mondial pour BMW lors du dernier Bol d'Or, avant que les rêves de gloire de la moto frappée du n° 37 ne s'envolent dans la dernière demi-heure, dans la fumée de son quatre-cylindres agonisant. Yamaha adopte le principe de « délégation » avec le YART de l'Autrichien Mandy Kainz, qui cette année porte le numéro 1 de champion et qui ne nourrit aucun complexe vis-à-vis de l'autre équipe officielle Yamaha engagée aux 8 Heures de Suzuka, sur le modèle de Honda avec notamment pour cette 47e édition, le pilote australien de MotoGP Jack Miller au guidon, associé au vétéran de l'épreuve Katsuyuki Nakasuga et à l'Italien Andrea Locatelli. Depuis quelques années en effet, à la faveur du rapprochement entre les teams japonais et européens, les équipes du championnat du monde rivalisent avec les cadors locaux, qui jouaient auparavant les premiers rôles et ridiculisaient presque les équipes du championnat du monde. L'engagement de la totalité des équipes officielles du Mondial avec le manufacturier Bridgestone, intouchable sur le bitume de Suzuka et équipant la majorité des équipages engagés sur l'épreuve, a également contribué à cette homogénéité de niveau. Au point qu'on a vu en 2024, pour la première fois, un pilote du championnat du monde d'endurance signer la pole position avec Karel Hanika sur la Yamaha du YART, devant Markus Reiterberger sur la BMW n° 37. Ce n'était certes pas la première fois que le team autrichien signait la pole à Suzuka, mais en 2012 c'était le Japonais Nakasuga qui faisait une pige au guidon de la Yamaha n° 7. Pour cette 47e édition perturbée par de fortes pluies, le traditionnel Top Ten Trial, qui voit s'affronter deux des meilleurs pilotes des 10 premiers équipages, n'a pas eu lieu et la pole position n'a pas échappé à la Honda officielle n° 30, grâce au chrono de 2'04"738 signé par Jonathan Rea durant les qualifications.

« Dommage de ne pas avoir pu disputer le Top

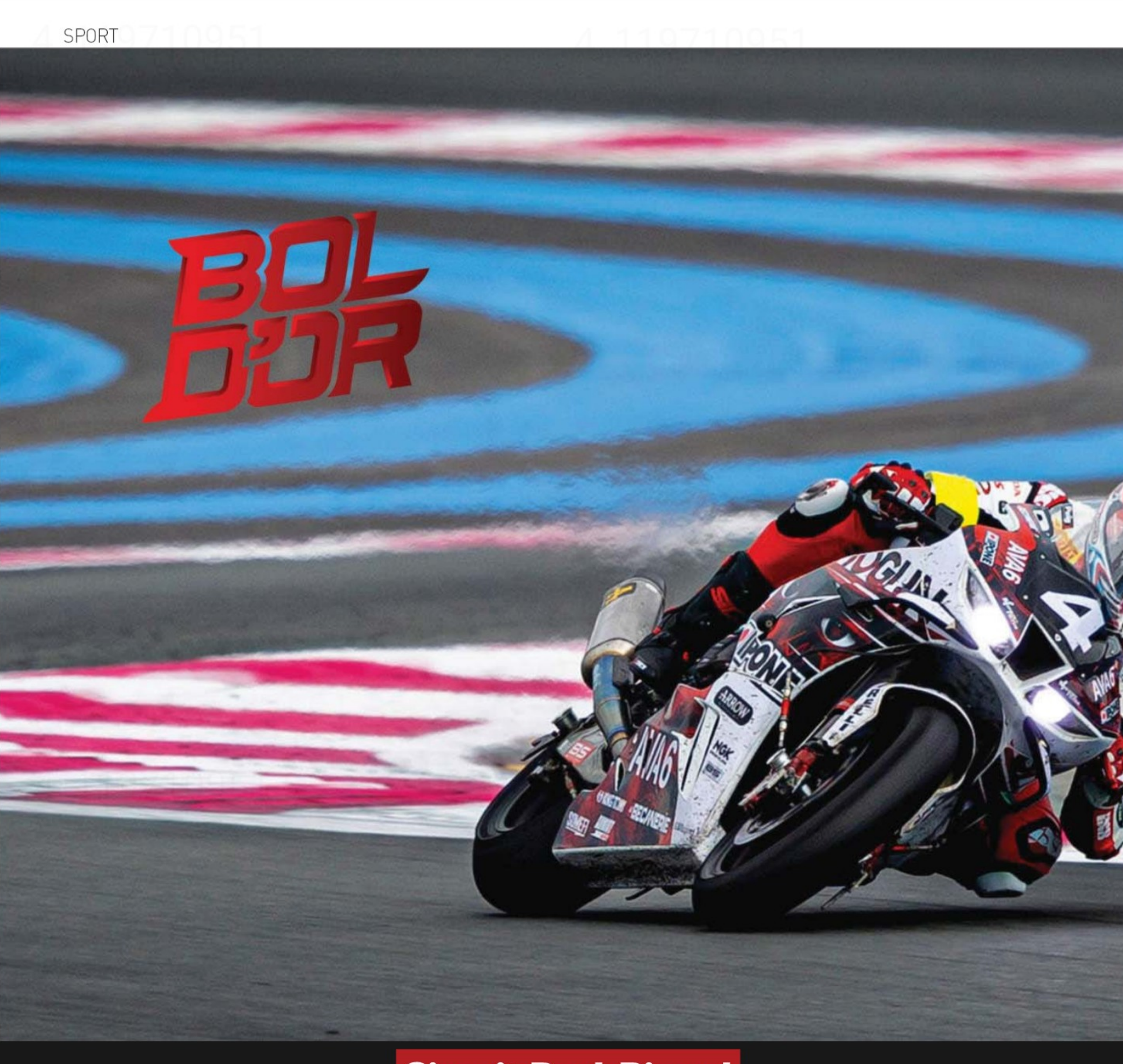
Une finale alléchante au Bol d'Or

Pas moins de six équipes seront en lice pour décrocher le titre mondial au Bol d'Or, qui se déroulera du 17 au 20 septembre sur le circuit Paul Ricard. À commencer par la Yamaha n° 1 du YART tenante du titre et victorieuse au Mans, créditée de 112 points, soit 19 de plus que la machine n° 37 du BMW Motorrad World Endurance Team et 28 par rapport à la Suzuki du Yoshimura SERT Motul qu'elle avait devancée d'un point l'an passé. Kawasaki Webike Trickstar est également dans la course avec 73 points, ainsi que la BMW d'AutoRace Ube Racing Team pour sa première saison complète (60 points). Enfin, le team ERC Endurance #6, également sur BMW, peut également décrocher le titre en cas de défaillance majeure de ses concurrents. Ce qui nous fait quatre marques pour un titre mondial, dans la dernière ligne droite d'une compétition où il manque tout de même un concurrent majeur : Honda !

1 En s'emparant de la deuxième place de la course derrière leurs compatriotes du NCXX Racing, les Japonais du Team Etoile (BMW n° 25) se relancent au championnat Superstock, tout comme la Honda n° 77 du Wojcik Racing.
2 En embuscade derrière le team Honda HRC, la Yamaha officielle n° 21 termine à la deuxième place du scratch avec Jack Miller, associé à Katsuyuki Nakasuga et Andrea Locatelli.
3 Historique premier podium pour le team officiel BMW, qui place pour la première fois des 8 Heures de Suzuka une machine européenne dans le top 3 de l'épreuve, ce qu'avait failli faire Ducati en 2024.

10 Trial, j'adore cet exercice », regrettait Michael Van der Mark, quadruple vainqueur de l'épreuve, venu renforcer pour cette année le team officiel BMW. « *J'ai commis quelques petites erreurs et je n'ai malheureusement pas été assez rapide pour battre le "vieux" à côté de moi. À part ça, je suis très content de cette 2e place* », plaisantait le pilote néerlandais désireux d'offrir une première victoire pour BMW en terre japonaise, après la magistrale victoire de la moto n° 37 aux 8 Heures de Spa. C'est pourtant une autre BMW qui allait lutter face à la Honda n° 30 sur le circuit détrempé de Suzuka durant la première heure de course, avec à son guidon l'intenable Naomichi Uramoto, déjà impressionnant au Mans. Mais Suzuka est, depuis plusieurs années maintenant, la chasse gardée de Takumi Takahashi et de la Honda officielle qu'il mène systématiquement à la victoire depuis 2022. Et qu'importe la piste détrempée, ou les coéquipiers qu'on lui assigne, qu'il s'agisse des Espagnols Iker Lecuona et Xavier Vierge, du Français Johann Zarco ces deux dernières années, ou du Britannique Jonathan Rea et du Thaïlandais Somkiat Chantra pour cette année : Takahashi place la Honda n° 30 sur une rampe de lancement idéale. Charge à ses vedettes des Grands Prix de coéquipiers de maintenir le rythme établi durant une première heure toujours périlleuse, que Takahashi s'applique à terminer à la première place. Cette fois, le Japonais a d'abord été mis en difficulté par Gregg Black sur la Suzuki n° 12 Yoshimura SERT Motul, puis par son compatriote Uramoto, mais il parvenait comme à chaque fois à éviter les pièges, alors que plusieurs machines étaient déjà écartées de la lutte en tête, notamment la Yamaha n° 99 partie de la troisième position après la chute de Florian Marino ou la Honda n° 4 du Tati Team, victime d'une casse moteur ayant déclenché la chute d'une autre Honda de pointe, la n° 17 du team Astemo Pro, ainsi que la sortie du safety car. Bien partie pour lutter dans le groupe de tête durant les trois premières heures, la Honda F.C.C. TSR était à son tour victime d'un problème mécanique, laissant la victoire se jouer entre les Honda et Yamaha officielles, la BMW du Team Autorace Ube Racing lâchant du lest en fin de course. Dans la lutte entre les équipages du championnat du monde d'endurance, c'est la BMW n° 37 qui décroche le meilleur accessit, la troisième position lui permettant d'offrir un historique podium à BMW sur une épreuve qui n'avait jamais vu un constructeur européen accéder à cet honneur, Ducati ayant échoué d'un rien face au SERT en 2024. La Suzuki Yoshimura a cette fois terminé 6e, pénalisée pour un ravitaillement non conforme. Le YART échoue au pied du podium, heureux de glaner les points de la 4e place pour deux secondes devant la redoutable BMW n° 76 Autorace Ube Racing, elle aussi pénalisée pour une procédure d'arrêt incorrecte. ■

Les huit heures de course ont été considérablement perturbées par la pluie, ce qui n'a pas empêché la Honda n° 30 du HRC de dominer la course de la tête et des épaules.



Circuit Paul-Ricard

Top chrono !

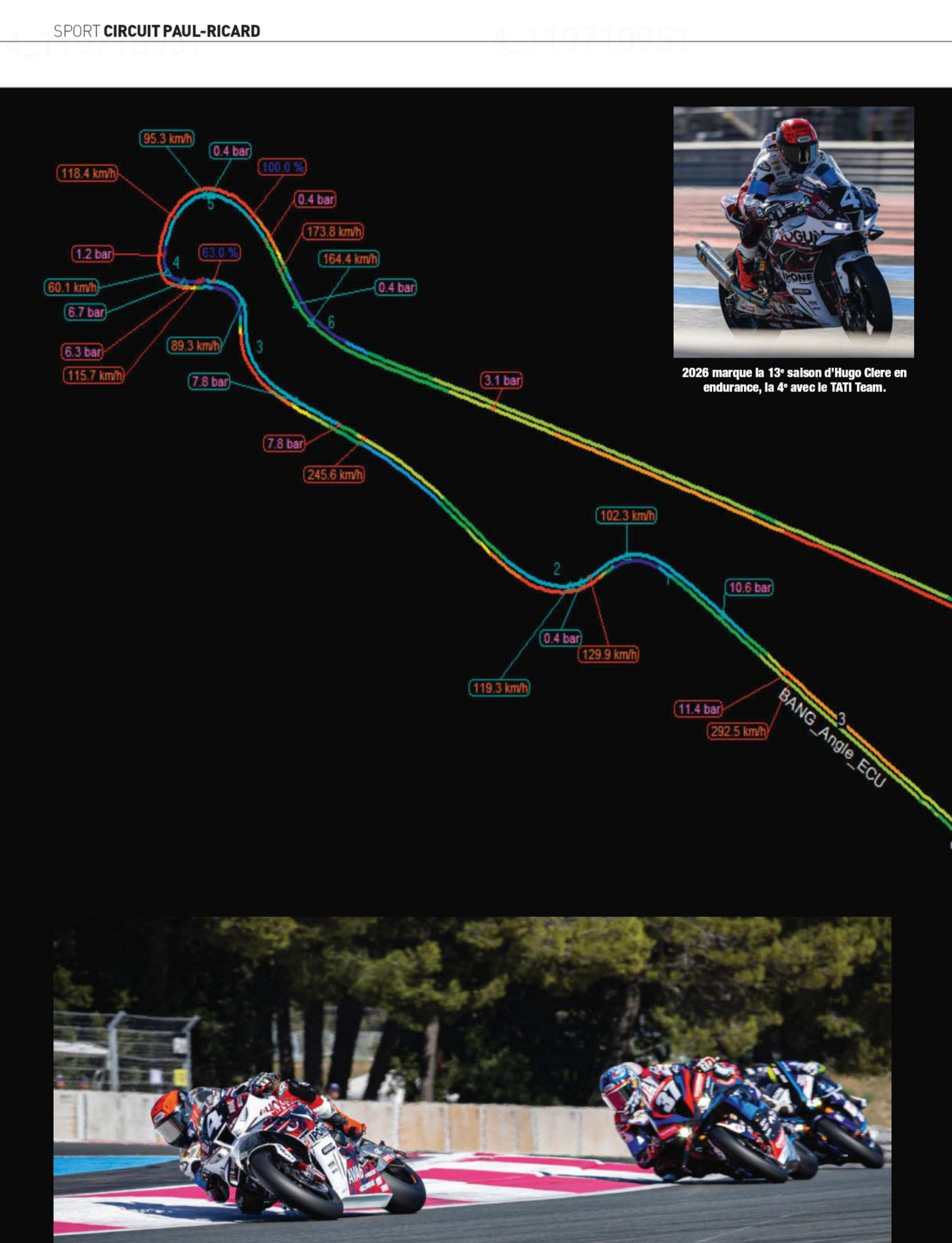
Embarquez avec le Tati Team pour un tour chrono sur le circuit Paul-Ricard. L'occasion de mesurer à quelles vitesses (et sur quels rapports), mais aussi avec quelle force de freinage et autant de degrés d'angle les pilotes du championnat du monde d'endurance évoluent. Un Bol d'Or, il faut aller le chercher.

Céliane Pochon & Trac . Photos et infographie Tati Team.

4_119710951

Pendant 24 heures, lors du prochain Bol d'Or, les pilotes enchaîneront tours sur tours, chronos sur chronos, une obsession visant à raccourcir le temps qui se matérialise ici sur papier, avec le tour réalisé par Hugo Clère (pilote du TATI Team) lors de son premier relais 2025. Le TATI Team, une équipe qui a fait sa première apparition en championnat du monde d'endurance en 2014 à l'occasion du Bol d'Or. Depuis, ce team monté par la famille Enjolras a remporté en 2018 un titre de champion du monde Superstock, mais signé également 10 podiums, dont deux dans la catégorie reine des EWC (2e place aux 24 H de Spa en 2019 puis 3e aux 8 H de Spa en 2024). Une équipe privée soutenue par Honda France qui joue crânement sa chance au milieu des teams d'usine. Souvent en bataille aux avant-postes, surtout en début de course, le team privé nous dévoile ici ses datas enregistrés. Réalisé pendant la première heure de compétition alors qu'il est à cet instant deuxième derrière la Honda officielle n° 5, Hugo Clère bouclera ce tour en 1'52"998. L'occasion de disséquer les vitesses de passages en courbes (de 60,1 km/h en première vitesse au virage 5 (virage 4 sur le schéma), à 169,8 km/h en 4e dans le long droite de Signes). C'est au virage de la Tour que se réalise le plus gros freinage, le pilote écrasant 13,3 bars sur son levier de frein avant, quand le moins puissant se situe juste avant, au virage 10, où le pilote rentre à 129,4 km/h pour freiner à une pression de 3,5 bars... Une succession d'accélérations, de freinages, de mises sur l'angle, de changements de rapports que l'équipage de la Honda CBR 1000 RR-R numéro 4 constitué d'Hugo Clère, de Mike Di Meglio et d'Isaac Viñales enchaîneront lors de leurs relais.

4_119710951



2026 marque la 13e saison d'Hugo Clere en endurance, la 4e avec le TATI Team.

Le pilote rentre trois rapports en bout de la ligne droite des stands avant de rentrer dans le premier virage, passé en seconde, et de préparer la sortie dans le droite suivant (photo).

En 2025, ce sont Hugo Clere, Randy Krummenacher (*ci-dessus*) et Martin Renaudin qui ont mené la Honda n° 4 tout au long du Bol d'Or.

Ligne droite
V_GPS [km/h] MAX
Throttle [%] MAX
Brake_F [bar] MAX

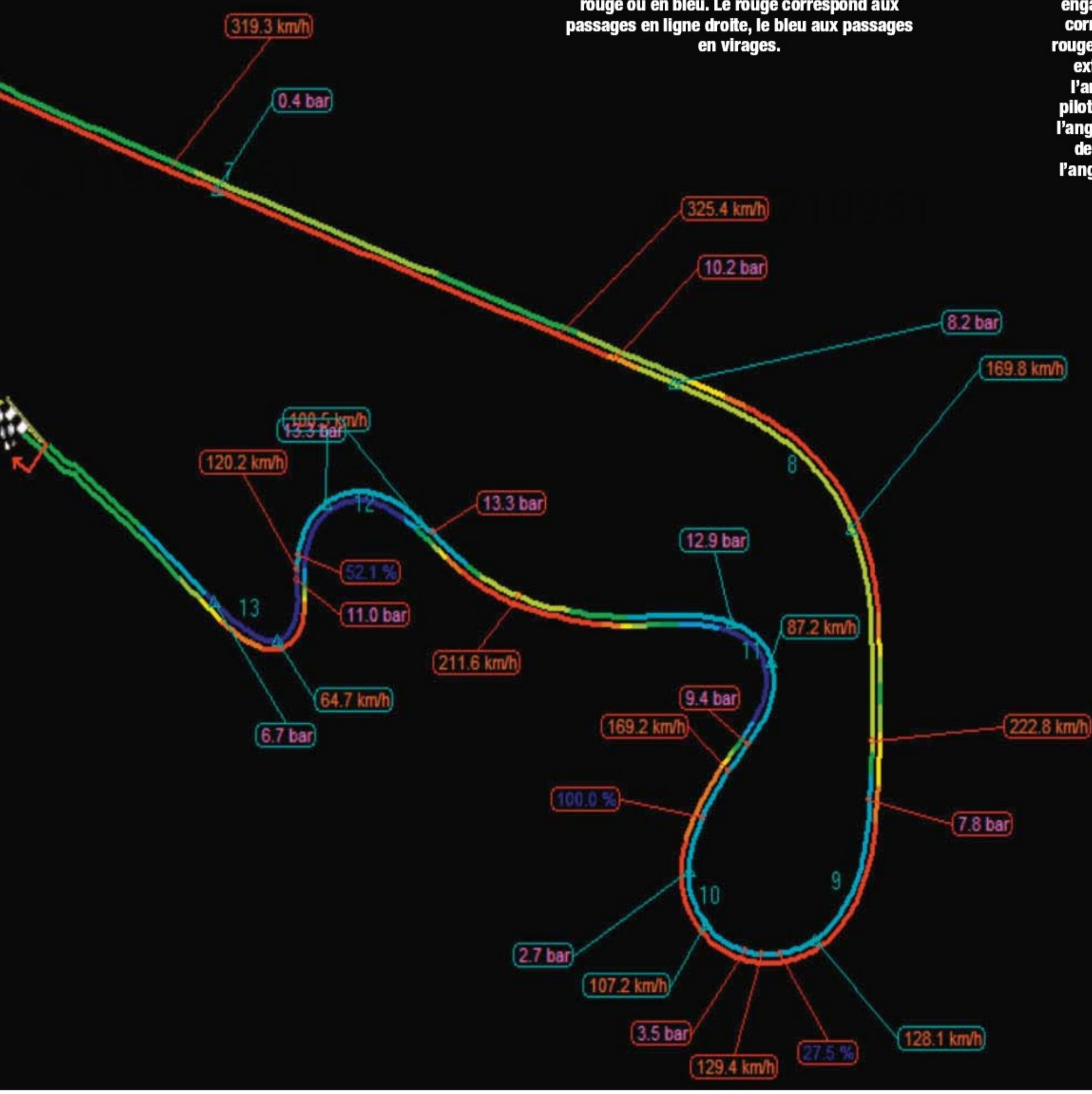
Virage
GEARPOS [] MIN
V_GPS [km/h] MIN
Brake_F [bar] MAX

Les informations en orange correspondent à la vitesse (en km/h) maximale enregistrée au GPS.

En bleu, il s'agit de l'ouverture des gaz et en rose, de la pression exercée sur le levier de frein.

Ces informations sont encadrées et fléchées en rouge ou en bleu. Le rouge correspond aux passages en ligne droite, le bleu aux passages en virages.

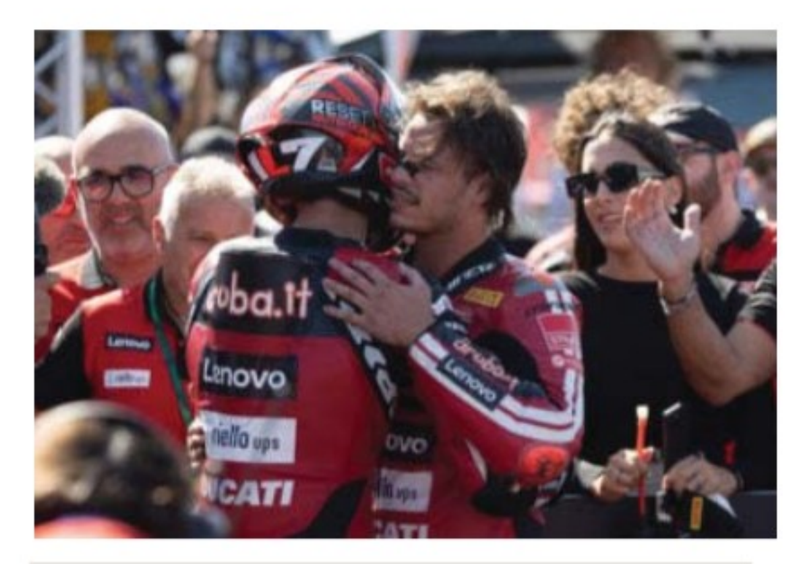
Le tracé intérieur représente les rapports engagés (bleu foncé correspond à la 1re, rouge à la 6e) ; le tracé extérieur montre l'angle pris par le pilote (de vert à bleu l'angle pris à gauche, de jaune à rouge l'angle pris à droite).



SUPERBIKE MONDIAL À DONINGTON PARK (ROYAUME-UNI)

1 555 jours plus tard

Le tracé de Donington Park était le seul sur lequel Nicolo Bulega (*n° 11*) n'avait encore jamais gagné, voilà qui est chose faite. Enfin, à moitié faite... Puisque lors de la première course – et c'est une première depuis le début de la saison et un coup d'arrêt dans la chasse aux records –, l'Italien a terminé second. Une première dans un championnat archi dominé par l'officiel Ducati qui, depuis 25 départs (en tenant compte de la fin de saison dernière), n'avait jamais fait moins bien que premier. À moins de se faire enlever par les Martiens, ou autre douloureux coup du sort qu'on ne lui souhaite surtout pas, à 4 courses de la fin du championnat, le titre 2026 est pour lui. Quant à la place de dauphin, on ne voit vraiment pas comment elle pourrait échapper (à moins que les Martiens...) à l'autre officiel Ducati, Iker Lecuona (*n° 7*), qui marque depuis 25 courses son leader à la culotte. Tellement que lassé de voir les fesses de son chef de file week-end après week-end, il a décidé – et surtout est parvenu – à montrer les siennes à Bulega lors de la course 1 de Donington. En l'emportant après une manche qu'il aura menée de bout en bout, résistant au forcing de Bulega, Lecuona troque l'argent qu'il récoltait méthodiquement depuis 20 courses pour une once d'or, et débloque enfin son compteur après 140 départs dans la catégorie. Iker Lecuona entre ainsi dans les annales du WSBK en devenant le deuxième pilote à avoir dû autant patienter avant de l'emporter (derrière Andrea Locatelli qui aura dû attendre 153 départs avant de s'imposer). Un joli coup qui n'aura en rien déstabilisé Nicolo, intraitable lors de la deuxième manche et qui porte, au soir de Donington, son avance au championnat à 133 unités.



Résultats

Classement provisoire (après 8 épreuves sur 12) :

1. Nicolo Bulega (ITA-Ducati), 491 pts ; 2. Iker Lecuona (ESP-Ducati), 358 ; 3. Yari Montella (ITA-Ducati), 211 ; 4. Alex Lowes (GBR-Bimota), 182 ; 5. Sam Lowes (GBR-Ducati), 177 ; 6. Axel Bassani (ITA-Bimota), 153 ; 7. Lorenzo Baldassarri (ITA-Ducati), 145 ; 8. Garrett Gerloff (USA-Kawasaki), 110 ; 9. Alvaro Bautista (ESP-Ducati), 107 ; 10. Miguel Oliveira (POR-BMW), 106... 25 classés.

SUPERSPORT MONDIAL À DONINGTON PARK (ROYAUME-UNI)

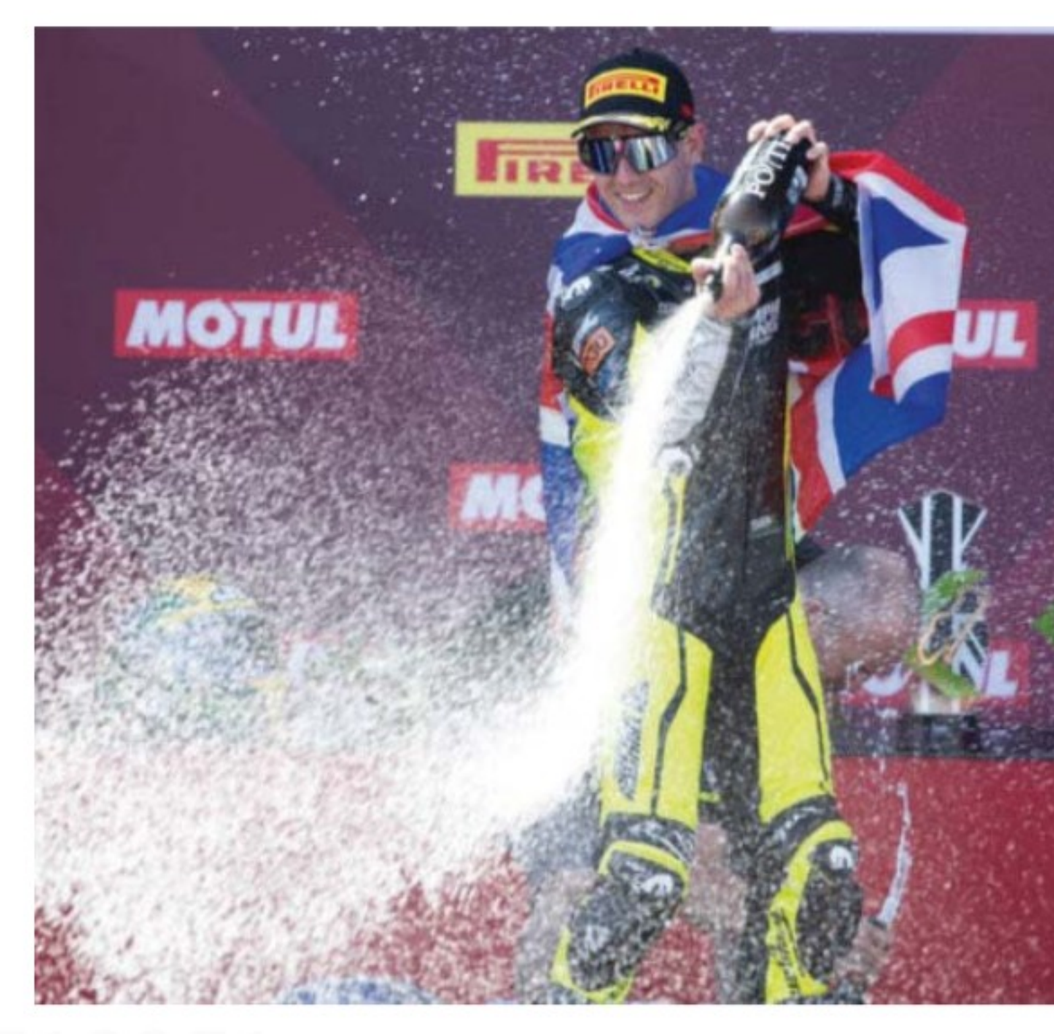
SO BRITISH

Pole position, victoire en course 1, victoire en course 2. Il semblerait qu'évoluer à domicile ait donné des ailes à Tom Booth-Amos (*photos*), inarrêtable – tout autant que le trois-cylindres de sa Triumph – lors de ce round anglais. En allant chercher ses troisième et quatrième victoires dans la catégorie (et donc les 50 points qui vont avec), l'officiel Triumph intègre le top 5 du classement provisoire. Derrière Booth-Amos, Albert Arenas (Yamaha) a fait plus que ce qu'il fallait pour maintenir son leadership au championnat. Deux fois second derrière un Booth-Amos marchant sur l'eau sur ses terres (si, si, c'est possible), il en profite pour creuser l'écart sur notre Français Valentin Debise (ZXMOTO), toujours second du provisoire, mais en difficulté sur cette asphalte virevoltant au milieu des prairies anglaises. Si le tricolore a signé le meilleur tour en course le dimanche, il n'a pas concrétisé sous le drapeau à damier, prenant les petits points de la 10e position après avoir terminé 8e le samedi. Désormais devancé de 82 points par Arenas, on peut compter sur Valentin – comme, on l'espère, sur Lucas Mahias (Yamaha) – pour marquer des gros points lors de la prochaine épreuve, qui se disputera du 4 au 6 septembre prochains sur le circuit de Nevers Magny-Cours. Cochez cette date dans votre agenda, on a des Français à soutenir.

Résultats

Classement provisoire (après 8 épreuves sur 12) :

1. Albert Arenas (ESP-Yamaha), 291 pts ; 2. Valentin Debise (FRA-ZXMOTO), 209 ; 3. Jaume Masia (ESP-Ducati), 195 ; 4. Can Öncü (TUR-Yamaha), 178 ; 5. Tom Booth-Amos (GBR-Triumph), 165 ; 6. Philipp Oettl (ALL-Ducati), 139 ; 7. Jeremy Alcoba (ESP-Kawasaki), 126 ; 8. Roberto Garcia (ESP-Yamaha), 119 ; 9. Alessandro Zaccone (ITA-Ducati), 118 ; 10. Matteo Ferrari (ITA-Ducati), 114... 25 classés.



MOTOCROSS US

Les étrangers font la loi aux USA

À l'heure où la politique anti-immigration du président Trump est menée sans beaucoup de discernement par les brigades de l'ICE (*sic*), du côté des parc coureurs de supercross ou de motocross, les étrangers font régner leur loi sans avoir d'états d'âme. Les connaisseurs noteront d'ailleurs que ça ne date pas d'hier. Il y a 35 ans de cela, lors d'une saison 1991 d'anthologie, le Français Jean-Michel Bayle, auteur d'un triplé historique, inédit et jamais reproduit depuis (champion en supercross et en motocross, d'abord en 250 puis en 500 cm³ deux-temps), avait humilié les pilotes américains chez eux. Météorite venue de Manosque, Alpes-de-Haute-Provence, JMB a ouvert une voie. Trois ans plus tard, l'Australien Chad Reed décrochait à son tour la timbale en devenant champion supercross, un titre qu'il allait remporter de nouveau en 2008. Reed a fini par inspirer deux de ses compatriotes, en l'occurrence les frères Lawrence, qui brillent depuis plusieurs années aux USA où ils amassent les victoires et les titres. Le cadet, Jett (*n° 1*), a d'ailleurs pris une avance certaine sur son frère aîné Hunter : il compte déjà six titres en 450, récoltés après quatre titres en 250 ! Hunter (*n° 96*), pour sa part, n'a « que » deux titres 250 à son palmarès mais les récents progrès qu'il a fait l'ont conduit à passer tout près du titre supercross – dans la catégorie « reine » 450 – en mai dernier (il a été battu par… l'Allemand Ken Roczen, lequel a aussi la nationalité américaine depuis plusieurs années). Depuis le début du championnat de motocross, il navigue aux avant-postes du classement provisoire 450 devant son frère, qui n'a pas encore retrouvé toutes ses sensations après sa blessure au pied de décembre 2025. Le troisième classé, Haiden Deegan, débute en 450 et se retrouve entre les frères Lawrence et l'Espagnol Jorge Prado (*n° 26*). Ajoutons à ce tableau désespérant pour les Américains qu'en 250, le Néo-Zélandais Cole Davies paraît en mesure de contrarier les plans de Levi Kitchen pour un titre… auquel le Japonais Jo Shimoda, qui était en tête du classement provisoire, ne pourra plus prétendre depuis qu'il s'est fracturé une clavicule. Rappelons que les frères Coenen, certes échaudés par leur récente expérience aux USA (*voir ci-contre*), devraient débarquer depuis leur Belgique natale en 2027. Les pilotes étrangers qui font la loi aux USA, voilà qui doit faire sourire le « pionnier » JMB…

Résultats

Classement provisoire 450 après 8 épreuves (sur 11) : 1. Hunter Lawrence (AUS-Honda), 367 points ; 2. Jett Lawrence (AUS-Honda), 355 ; 3. Haiden Deegan (USA-Yamaha), 298 ; 4. Jorge Prado (E-KTM), 269 ; 5. RJ Hampshire (USA-Husqvarna), 252 ; 6. Dylan Ferrandis (F-Ducati), 214 ; 7. Garrett Marchbanks (USA-Kawasaki), 206 ; 8. Cooper Webb (USA-Yamaha), 179… 21. Lucas Coenen (B-KTM), 44…

Classement provisoire 250 après 8 épreuves (sur 11) : 1. Levi Kitchen (USA-Kawasaki), 293 ; 2. Cole Davies (NZ-Yamaha), 286 ; 3. Julien Beaumer (USA-KTM), 268 ; 4. Ryder DiFrancesco (USA-Husqvarna), 238 ; 5. Chance Hymas (USA-Honda), 230… 7. Jo Shimoda (J-Honda), 194… 19. Sacha Coenen (B-KTM), 83…

En Bref

ERRATUM. Dans notre numéro précédent, l'actu sport consacrée au championnat de France Superbike était malencontreusement illustrée par une photo qui n'était pas la bonne : à la place de Christophe Ponsson, c'était Mathieu Ginès qui figurait dans ce petit résumé. Toutes nos excuses aux concernés et à nos chers lecteurs.

ZACHARY PICHON (TM), après le Grand Prix de France d'enduro disputé à Saint-Agrève (Ardèche) le 20 juillet dernier, est revenu à 6 points de l'Italien Andrea Verona (KTM) au classement provisoire de la catégorie E2 (450 cm³ 4-temps et 300 cm³ 2-temps). Le Français pourrait être champion du monde à l'issue de la finale du championnat, programmée début août au pays de Galles.

TONI BOU, le maître du trial mondial, n'est plus qu'à deux doigts de décrocher sa 40e couronne de champion du monde. Le pilote Honda a gagné les quatre premières épreuves du championnat TrialGP d'une saison qui en compte sept et possédait à l'heure d'imprimer ce magazine 90 points d'avance sur Jaime Busto (Beta) et 91 sur son coéquipier Gabriel Marcelli.

MOTOCROSS MONDIAL

LES FRÈRES COENEN SE SABORDENT

Larges leaders de leur championnat, Sacha (*action*) et Lucas (*portrait*) Coenen, les frères jumeaux qui jouent (respectivement) les titres MX2 (250 cm³ 4-temps) et MXGP (450 cm³ 4-temps), se sont mis dans une situation pour le moins compliquée. Partis faire une deuxième « pige » aux États-Unis entre deux Grands Prix, dans l'optique de préparer leur exil outre-Atlantique pour l'année 2027, ils y ont brillé… mais s'y sont également blessé. Le premier des deux nommés (Sacha) a outrageusement dominé la catégorie 250, en gagnant les deux manches avec une large avance, mais à quatre tours de l'arrivée de la seconde manche, il est tombé et a fini la course « sur l'adrénaline », malgré une clavicule fracturée (!). Le deuxième (Lucas), après avoir signé la pole position en 450, est quant à lui tombé au départ, est remonté comme un obus vers la tête de la course mais a lui aussi chuté et n'est pas reparti. Depuis,

les deux pilotes officiels KTM, revenus en Europe pour disputer les GP de Grande-Bretagne et de République tchèque, ont vu leur avance fondre comme neige au soleil. Sacha s'est fait poser une plaque sur sa d'une hanche fracturée et a continué de rouler, limitant les dégâts tant bien que mal, tandis que Lucas, qui semble souffrir d'un genou, n'a carrément pas pris le départ en République tchèque. Désormais réduits à sauver ce qui peut encore l'être, les Coenen risquent de regretter ce week-end passé dans le Massachusetts, qui pourrait leur coûter un titre mondial qui leur semblait promis.

Résultats

Classement provisoire MXGP après 13 épreuves (sur 19) : 1. Jeffrey Herlings (NL-Honda), 615 points ; 2. Lucas Coenen (B-KTM), 566 points ; 3. Romain Febvre (F-Kawasaki), 541 ; 4. Tim Gajser (SLO-Yamaha), 489 ; 5. Ruben Fernandez (E-Honda), 414 ; 6. Andrea Adamo (E-KTM), 411 ; 7. Maxime Renaux (F-Yamaha), 408 ; 8. Tom Vialle (F-Honda), 367 ; 9. Kay de Wolf (NL-Husqvarna), 292 ; 10. Pauls Jonass (LET-Kawasaki), 273…

Classement provisoire MX2 après 13 épreuves (sur 19) : 1. Guillem Farres (E-Triumph), 618 points ; 2. Sacha Coenen (B-KTM), 585 ; 3. Camden McLellan (RSA-Triumph), 548 ; 4. Simon Längenfelder (D-KTM), 547 ; 5. Liam Everts (B-Husqvarna), 520… Mathis Valin (F-Kawasaki), 352…

LE SITE LEADER

DE L'INFO 2 ET 3 ROUES

MOTO STATION — ROUTE TOUT-TERRAIN SPORT SCOOTER — NEWSLETTERS NOS MAGAZINES

ACTU ESSAIS EQUIPEMENT PRATIQUE PERMIS A2 DOSSIERS VIDÉO MAXITEST GUIDE D'ACHAT FORUM

MOTO STATION.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS

MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.

moto revue

ACPM OJD DIFFUSION

Espace Clichy
6 rue Olof Palme
92110 Clichy.
Tél. : 01 41 40 32 32
E-mail : moto-revue
@editions-lariviere.com

www.moto-station.com

Président du conseil de surveillance : Patrick Casasnovas.
Présidente du directoire : Sophie Casasnovas.
Directeur général : Frédéric de Watrigant.
Éditrice : Stéphanie Casasnovas.
Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 40 suivi du numéro de poste qui figure à la suite de son nom.

RÉDACTION

Directeur de la rédaction : David Dumain.
Rédacteur en chef : Thierry Traccan (31 89).
Rédacteur en chef adjoint : Christian Batteux (31 90).
Rubrique actualités : Thomas Loraschi (32 67).
Rédacteurs-photographes : Bertrand Gold (32 13), Bruno Sellier (32 64).
Directeur artistique : Olivier Mallardeau (34 37).
Chef de studio : Valérie Comandré-Mareau (31 82).
www.moto-station.com : Alexis Delisse (31 88) et Christophe Le Mao.

PHOTOGRAVURE

Responsable : Béatrice Ladurelle (31 57).
Responsable fabrication : Flavien Bonanni.

Ont participé à la réalisation de ce numéro : Michel Turco (LBSM), David Dumain, Céliane Pochon, Jacques Vivant, Pat *for ever.*

PUBLICITÉ MAGAZINE ET WEB

Directeur de publicité : Emmanuel Nemar (31 11).
Directeur de clientèle : Aurélie Legoux (33 98).
Assistante : Valentina Ramirez (32 16).

SERVICE CLIENTS ABONNEMENTS, VENTE PAR CORRESPONDANCE : tél. : 03 44 62 43 79.
E-mail : abo.lariviere@ediis.fr
Correspondance : Moto Revue - Service abonnements 45 avenue du Général Leclerc 60643 Chantilly Cedex.
Tarifs : France : 67 € (1 an / 12 numéros version papier + numérique). Tarif abonnement 2026 en prélèvement : 4,99 €/mois.
Autres pays et par avion : nous consulter.
Directeur des abonnements : Nicolas Guidarini (34 47).
Promotion /abonnements : Kahina Houist 01.47.56.54.43.
Service des ventes/chef de produit (réservé aux diffuseurs et dépositaires) : Emmanuelle Gay 01.41.40.34.99 (34 99) ou Jennifer John Newton 01.41.40.56.95 ou Anne-Sophie Sanches 01.41.40.41.06
Directrice de la publication : Stéphanie Casasnovas.

Moto Revue est une publication des Éditions Larivière, société par actions simplifiées au capital de 3 200 000 euros. RCS Nanterre B 572 071 884.
Dépôt légal : 1er trimestre 2026.
Commission paritaire : n° 0328K82835
N° de TVA intracommunautaire : FR 96 572 071 884
N° ISSN : 1275-9341
Impression : RotoFrance impression 77185 Lognes.
Papier issu de forêts gérées durablement.
Origine du papier : Allemagne. Taux de fibres recyclées : 63 %.
Certification : PEFC / EU ECO LABEL. Eutrophisation : 0,00 3 kg/tonne.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Classic
GP RACING motoverte
MOTO STATION.com Editions Larivière

Espace Clichy, immeuble Agena
6 rue Olof Palme 92110 Clichy.
Tél : 01 41 40 32 32. Fax : 01 41 40 32 50

1 AN D'ABONNEMENT

+

12 NUMÉROS 4 HORS-SÉRIES
VERSION DIGITALE OFFERTE

85€

ABONNEZ-VOUS EN UN FLASH

Découvrez toutes nos offres sur BOUTIQUELARIVIERE.FR

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

simple rapide, abonnez-vous en ligne sur : **boutiquelariviere.fr/MORP4178**

Je m'abonne pour :

☐ 1 an 12 n° + 4 hors-séries
+ version digitale OFFERTE : **85€**
au lieu de 114,96€*

Je choisis de règler par :

○ Chèque bancaire à l'ordre de **Moto Revue**

Pour un paiement par Carte Bancaire, rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/MORP4178

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

Mes coordonnées:

MORP4178

Nom** : ..... Prénom** : .....

Adresse** : .....

CP** : ☐☐☐☐☐ Ville** : .....

Tel : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐

INDISPENSABLE POUR LA LECTURE DE VOTRE VERSION NUMÉRIQUE

E-mail (en majuscules) :**

○ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Revue.

○ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles proposées par les partenaires de Moto Revue.

*Prix de vente au numéro. ** Champs obligatoire. Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2026. Vous disposez d'un délai de 14 jours à compter de la réception de votre magazine pour exercer votre droit de rétraction en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont enregistrées dans notre fichier à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse email sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/1978 modifiée et au RGPD du 27/04/2016, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Votre numéro de téléphone portable pourra être utilisé pour vous envoyer des SMS concernant vos abonnements. Vos coordonnées postales et téléphoniques pourront être utilisées à des fins de prospections commerciales par les Editions Larivière. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par email à dpo@editions-lariviere.com ou par courrier au 6 rue Olof Palme 92587 Clichy Cedex, en justifiant de votre identité. Vos coordonnées postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux (éditeurs, associations, vente par correspondance). Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher cette case ☐ ou de nous en informer à l'adresse ci-dessus. En envoyant le formulaire de commande, vous acceptez les CGV accessibles à : https://boutiquelariviere.fr/cgv.html. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.fr - Photos non contractuelles.

PRIX DU NEUF

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
AJP		
PR7	11 890	
APRILIA		
TUONO 457**	6 650	
RS 457**	7 250	
TUONO 660 FACTORY 70/35 KW*	13 050	
RS 660 ET VERSION 70/35 KW*	11 850	
TUONO 660 FACTORY	10 999	
RS 660 FACTORY	14 050	
TUAREG 660*	12 250	
TUAREG 660 RALLY	14 050	
TUONO V4	18 050	
TUONO V4 FACTORY***	21 050	
TUONO V4 FACTORY SE-09 SBK***	20 499	
RSV4	22 050	
RSV4 FACTORY***	27 050	
BIMOTA		
KKB4	34 000	
KB4 RC	36 164	
TESI H2	64 000	
TESI H2 TERA	40 495	
KB 998 RIMINI	44 524	
BENELLI		
IMPERIALE 400**	4 699	
LEONCINO BOBBER 400**	5 999	
LEONCINO 500**	6 399	
LEONCINO 500 T**	6 699	
TRK 502X**	6 799	
TORNADO 550*	6 999	
TRK 702**	7 699	
TRK 702X**	8 299	
752S**	6 599	
LEONCINO 800**	6 799	5799
LEONCINO 800T**	7 199	6199
BETA		
ALP 4.0	5 890	
BMW		
G 310 GS**	6 700	
G 310 R**	5 700	
F 450 GS**	7 500	
F 800 GS*	9 500	
F 900 GS	14 500	
F 900 GS ADVENTURE	15 000	
F 900 R*	7 900	
F 900 XR*	10 500	
S 1000 R	17 000	
S 1000 RR	21 500	
M 1000 R	23 600	
M 1000 RR	37 000	
S 1000 XR	20 800	
M 1000 XR	27 600	
R 12*	15 000	
R 12 S	22 990	
R 12 NINE T*	18 300	
R 12 GS	17 660	
R 1300 R	17 000	
R 1300 RS	17 500	
R 1300 GS	21 300	
R 1300 GS ADVENTURE	23 900	
R 1300 RT	24 500	
K 1600 GT	28 900	
K 1600 GTL	31 100	
K 1600 B***	29 800	
K 1600 GRAND AMERICA***	32 000	
R18*	21 600	
R18 100 ANS*	25 640	
R18 CLASSIC*	24 000	
R18 OCTANE*	26 200	
R18 B*	28 200	
R18 TRANSCONTINENTAL*	30 200	
BRIXTON		
CROMWELL 250**	3 599	
FELSBERG 250**	3 699	
CROSSFIRE 500**	5 999	
CROSSFIRE 500 X**	6 299	
CROSSFIRE 500 XC**	6 799	
CROSSFIRE 500 STORR**	NC	
CROMWELL 1200	9 999	
CROMWELL 1200 X	10 899	
BLUROC		
BULLIT HERO 250**&***	3 499	
BULLIT V-BOB 250**	3 499	
BSA		
350 BANTAM**	4 299	
650 SCRAMBLER**	6 999	
650 GOLD STAR**&***	7 799	
CF MOTO		
450 NK**	5 199	
450 CL-C**	6 299	
450 SR**	6 499	
450 MT**	5 999	
675 NK*	6 499	6 249,00 €
675 SR-R*	7 899	
700 MT*	6 999	6 499,00 €
800 NK SPORT*	6 990	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
800 NK ADVANCED*	7 999	
800MT SPORT +*	8 999	
800MT EXPLORE*	10 999	9 999,00 €
800 MTX*	9 999	8999
1000 MTX*	10 500 (ESTIMATION)	
DUCATI		
HYPERMOTARD 698 MONO (&35/70 KW)*	13 190	
SCRAMBLER ICON DARK*	9 990	
SCRAMBLER ICON* ET***	11 190	
SCRAMBLER FULL THROTTLE*	12 590	
SCRAMBLER NIGHTSHIFT*	12 790	
SCRAMBLER 10° ANNIV. RIZO. ED.* ET***	14 990	
FORMULA 73*	16 390	
MONSTER (&35/70 KW)*	12 590	
MONSTER + (&35/70 KW)*	12 890	
MULTISTRADA V2	16 590	
MULTISTRADA V2 S***	19 290	
PANIGALE V2	16 490	
PANIGALE V2 S	19 190	
PANIGALE V2 MM93	22 190	
PANIGALE V2 FB63	22 190	
STREETFIGHTER V2	15 690	
STREETFIGHTER V2S	18 190	
DESERT X 2026	NC	
DESERT X	17 490	
DESERT X DISCOVERY	19 990	
DESERT X RALLY	21 990	
STREETFIGHTER V4	25 290	
STREETFIGHTER V4S	28 890	
STREETFIGHTER V4 SUPREME	47 500	
PANIGALE V4	28 390	
PANIGALE V4 S	35 190	
PANIGALE V4 R	43 990	
PANIGALE V4 TRICOLORE	54 000	
PANIGALE V4 LAMBORGHINI	74 490	
PANIGALE V4 MM 2025 WC REPLICA	89 300	
MULTISTRADA V4***	21 590	
MULTISTRADA V4 S***	25 690	
MULTISTRADA V4 RALLY	29 090	
MULTISTRADA V4 PIKES PEAK	32 790	
MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR	27 790	
MULTISTRADA V4 RS	39 790	
DIAVEL V4	28 590	
DIAVEL FOR BENTLEY	60 000	
X DIAVEL V4	30 390	
DIAVEL V4 RS	39 990	
FANTIC MOTOR		
CABALLERO SCRAMBLER 500**	7 090	HORS FTD
CABALLERO RALLY 500**	7 690	HORS FTD
CABALLERO DELUXE 500**	7 290	HORS FTD
CABALLERO EXPLORER 500**	7 790	HORS FTD
STEALTH 500**	6 490	HORS FTD
CABALLERO SCRAMBLER 700*	9 290	HORS FTD
CABALLERO DELUXE 700*	9 290	HORS FTD
CABALLERO TRAVEL 700*	9 690	HORS FTD
FB MONDIAL		
PIEGA 452**	5 999	
HARLEY DAVIDSON		
NIGHTSTER*	11 390	
NIGHTSTER SPECIAL*	13 950	
SPORTSTER S*	16 350	
PAN AMERICA 1250 ST*	20 250	
PAN AMERICA 1250 S*	20 800	
CVO PAN AMERICA*	27 200	
FAT BOB 114 NOIR***	22 290	
FAT BOY 114 NOIR***	27 990	
ROAD GLIDE LIMITED	35 500	
STREET GLIDE LIMITED	35 500	
ROAD GLIDE 3***	38 500	
TRI GLIDE 3 LIMITED***	47 700	
BREAKOUT 117 NOIR***	28 290	
LOW RIDER S 117 CI***	22 990	
LOW RIDER ST 117 CI***	25 590	
STREET GLIDE***	32 850	
ROAD GLIDE***	32 850	
CVO STREET GLIDE ST	49 100	
CVO ROAD GLIDE ST***	49 250	
CVO STREET GLIDE LIMITED***	50 900	
CVO STREET GLIDE***	54 690	
CVO STREET GLIDE 3 LIMITED***	60 500	
HERO		
HUNK 440**	3 599	
HONDA		
CRF 300 L**	6 199	
CRF 300 L RALLY**	7 199	
GB350S**	4 599	
CB 500 HORNET**	6 699	
CB 500 HORNET E-CLUTCH**	7 199	
NX500**	7 499	
NX500 E-CLUTCH**	7 999	
CMX500 REBEL**	6 499	
CBR500R**	7 499	
CBR500R E-CLUTCH**	7 999	
CL500**	6 199	
CB600RR*	11 699	
CB650R E-CLUTCH*	9 199	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
CBR650R E-CLUTCH*	9 949	
X-ADV DCT*	13 099	
NC750X DCT*	8 999	
CB 750 HORNET*	7 990	
CB 750 HORNET E-CLUTCH*	8 490	
XL 750 TRANSALP 2026*	NC	
XL 750 TRANSALP E-CLUTCH 2026*	NC	
CB1000F	12 099	
HORNET 1000	10 599	
HORNET 1000SP	11 799	
CB1000GT	13 999	
CB1000R BLACK EDITION	15 149	
CBR1000RR-R FIREBLADE 2024	22 749	
CBR1000RR-R FIREBLADE SP 2024	26 749	
AFRICA TWIN*	14 999	
AFRICA TWIN ES*	17 599	
AFRICA TWIN ADV SPORTS SE DCT***	19 999	
AFRICA TWIN ADV SPORTS SE***	18 899	
CMX1100 REBEL SE	13 249	
CMX1100 REBEL DCT	12 099	
CMX1100 REBEL TOURING DCT	12 949	
CMX1100 REBEL DCT SE	13 299	
NT1100 MT	14 799	
NT1100 DCT	15 799	
NT1100 DCT SE	16 799	
GOLDWING DCT	28 849	
GOLDWING TOURING DCT AIRBAG	37 999	
GAS GAS		
SM 700*	11 749	
ES 700*	11 749	
HUSQVARNA		
SVARTPILEN 401**	6 749	6 049
VITPILEN 401**	6 649	5 949
701 ENDURO*	12 649	
701 SUPERMOTO*	12 649	
SVARTPILEN 801	10 890	
SVARTPILEN 801 L*	10 890	8 390
VITPILEN 801 ET L	10 890	
NORDEN 901	14 699	
NORDEN 901 EXPEDITION	16 399	
HYOSUNG		
BOBBER GV 300 R**	3 499	
INDIAN		
SCOUT SIXTY BOBBER* ET***	12 890	
SCOUT SIXTY CLASSIC* ET***	13 690	
SPORT SCOUT SIXTY*	14 690	
SPORT SCOUT RT*	18 690	
SCOUT CLASSIC***	15 690	
SCOUT BOBBER***	15 390	
SPORT SCOUT***	15 690	
SUPER SCOUT***	18 990	
SCOUT 101***	18 990	
CHIEF VINTAGE	20 990	
CHIEF DARK HORSE	17 990	
CHIEF BOBBER DARK HORSE	19 990	
SPORT CHIEF RT	23 990	
SUPER CHIEF LIMITED	24 590	
SUPER CHIEF DARK HORSE	24 590	
CHALLENGER DARK HORSE (***)	34 390	
CHALLENGER LIMITED (***)	33 390	
CHIEFTAIN POWERPLUS LIMITED (***)	33 390	
CHIEFTAIN POWERPLUS DARK HORSE (***)	34 390	
ROADMASTER POWERPLUS LIMITED (***)	37 290	
ROADMASTER POWERPLUS DARK HORSE (***)	36 790	
PURSUIT LIMITED (***)	37 290	
PURSUIT DARK HORSE (***)	36 790	
ROADMASTER ELITE	44 990	
CHALLENGER ELITE	45 390	
PURSUIT ELITE	47 990	
KAWASAKI		
W230**	5 199	
MEGURO S1**	5 899	
NINJA ZX-4 R*	8 999	
NINJA ZX-4 RR*	9 649	
KLE 500** ET***	7 399	
Z500** ET***	5 999	
Z500 SE** ET***	6 349	
NINJA 500** ET***	6 599	
NINJA 500 SE** ET***	7 099	
Z 7 HYBRID	7 999	
NINJA 7 HYBRID	7 999	
ELIMINATOR 500**	6 499	
ELIMINATOR 500 SE**	6 899	
NINJA ZX6R***	11 699	
Z650 S*	7 599	
NINJA 650* ET***	8 199	
VERSYS 650* ET***	8 449	
Z 650 RS*	8 349	
VULCAN S* ET***	8 299	
W800**	10 999	
Z900***	9 999	
Z900 70/35 KW* ET***	9 699	
Z900 SE***	12 149	
Z900 RS***	13 299	
Z900 RS SE***	14 899	
NINJA ZX-10R	21 099	

** : Bridable A2 / ** : Compatible A2 sans bridage / *** : À partir de (différents coloris disponibles) / FDT : Frais de Transport / Décaissage (800 à 1 000 €)*

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
NINJA ZX-10RR	28 999	
NINJA H2R	56 000	
Z H2	19 299	
Z H2 SE***	21 949	
NINJA H2 SX***	25 999	
NINJA H2 SX SE***	29 199	
Z 1100	11 999	
Z 1100 SE	13 799	
VERSYS 1100 S***	15 899	
VERSYS 1100 SE***	17 999	
NINJA 1100 SX	15 699	
NINJA 1100 SX SE	17 399	17 299
KOVE		
450 RALLY		
QJMOTOR		
SRK 421 RR**	5 999	
SRV 550**	5 999	
SRV 600 V2*	6 599	
SRV 600 V4*	7 599	
SRK 600*	5 899	
SRK 600 RS*	6 499	
SRT 600 SX TOURING*	6 899	
SRT 700 SX TOURING*	8 249	
SRK 800 DARK*	6 799	
SRK 800*	8 599	
SRK 800 RR*	9 299	
SRT 900 SX TOURING*	9 999	
SRK 921	10 399	
SRK 921 RR	13 499	
KTM		
390 ADVENTURE X**	6 199	
390 RC**	7 399	
390 DUKE**	6 299	
390 ENDURO R**	6 599	
390 SMC R**	6 449	
390 ADVENTURE R**	7 199	
690 ENDURO R*	12 649	
690 SMC R*	12 649	
790 DUKE*	8 599	
790 ADV.*	11 299	
890 ADV. R	15 899	
890 SMT	13 999	
RC8C	39 900	
990 DUKE	12 949	
990 DUKE R	14 949	
990 RC R	15 949	
1290 SUPER DUKE GT 2024	22 849	18 849
1390 SUPER DUKE R	20 749	
1390 SUPER DUKE R EVO	22 749	
1390 SUPER ADVENTURE S	21 149	
1390 SUPER ADVENTURE S EVO	23 149	
1390 SUPER ADVENTURE R 2024	21 549	
LIVEWIRE		
ONE***	12 390	
S2 DEL MAR***	19 990	
MASH		
TWO FIFTY 250** ET***	3 099	
FIVE HUNDRED 400** ET***	3 199	
SIX HUNDRED 650** ET***	3 499	
X-RIDE 650** ET***	3 999	
X-RIDE 650 21'** ET***	4 499	
FR 750* ET***	6 399	
K 750* ET***	6 899	
GT 750* ET***	11 999	
MORBIDELLI		
T 502 X**	5 999	
T 1002 VX	9 999	
C 1002 VX	9 999	
MOTO GUZZI		
V7 STONE*	9 550	
V7 SPECIAL*	10 050	
V7 SPORT*	11 050	
V 85 TT*	13 550	
V 85 TT TRAVEL*	15 050	
V 85 TT STRADA*	12 550	
V100 MANDELLO	15 750	
V100 MANDELLO S	19 050	
V100 MANDELLO WIND TUNNEL	18 999	
STELVIO***	16 550	
STELVIO PFF	17 300	
MOTO MORINI		
3 1/2 SPORT**	NC	
RUMBLE**	NC	
ALLTHRIKE**	NC	
X-CAPE 650*	6 999	
RUMBLE*	NC	
X-CAPE 700*	7 999	
650 CALIBRO CUSTOM*	7 499	
650 CALIBRO BAGGER*	8 399	
SEIEMEZZO STREET*	5 999	
SEIEMEZZO SCRAMBLER*	6 999	
X-CAPE 1200	NC	
CORSARO	NC	
CORSARO SPORT	NC	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
CORSARO GT	NC	
MV AGUSTA		
BRUTALE R	15 600	
BRUTALE RR	19 500	
DRAGSTER R	17 500	
DRAGSTER RR SCS	22 999	
DRAGSTER RC SCS	25 500	
TURISMO VELOCE R	17 900	
TURISMO VELOCE LUSSO SCS	24 300	
TURISMO VELOCE RC SCS	25 800	
SUPERVELOCE 800	22 600	
SUPERVELOCE S	27 500	
SUPERVELOCE 98	31 099	
F3 R	19 000	
F3 800 RR	24 500	
F3 RC	27 500	
F3 COMPETIZIONE	33 400	
ENDURO VELOCE***	24 500	
LXP***	30 000	
BRUTALE 1000 RS	28 500	
BRUTALE 1000 RR	36 500	
BRUTALE 1000 RR ASSEN	45 599	
SUPERVELOCE 1000 ORO	72 690	
RUSH	50 000	
NORTON		
MANX R	NC	
MANX	NC	
ATLAS GT	NC	
ATLAS	NC	
RIEJU		
AVENTURA RALLY 307	4 799	
AVENTURA RALLY 307 R	NC	
AVENTURA 500	6 199	
XPLORA 557 S	6 459	
XPLORA 557 X	6 799	
XPLORA 707 S	6 799	
XPLORA 707 X	7 199	
ROYAL ENFIELD		
HUNTER 350** ET***	4 490	
METEOR 350** ET***	4 790	
CLASSIC 350** ET***	5 290	
BULLET 350** ET***	5 240	
GOAN CLASSIC 350**	5 590	
HIMALAYAN 450** ET***	5 890	
GUERRILLA 450** ET***	5 690	
CLASSIC 650** ET***	7 090	
BEAR 650** ET***	7 540	
SHOGUN 650** ET***	7 590	
CONTINENTAL GT 650** ET***	7 690	
INTERCEPTOR 650** ET***	7 690	
SUPER METEOR 650** ET***	7 890	
SUZUKI		
DR-Z4S**	8 999	
DR-Z4SM**	8 999	
SV650*	6 999	
SV650X*	7 999	
SV7 GX*	NC	
V-STROM 650* ET***	8 999	7 799
V-STROM 650XT* ET***	9 599	8 399
GSX-S 8S* ET***	8 999	7 999
GSX-S 8T*	10 899	
GSX-S 8TT*	11 599	
GSX-8R* ET***	9 899	
V-STROM 800SE* ET***	10 299	9 799
V-STROM 800 DE* ET***	11 299	10 799
GSX-S 950 35/70 KW*	10 499	9 999
V-STROM 1050 SE	14 599	
V-STROM 1050 DE	14 999	
KATANA	14 299	
GSX-S1000	13 599	13199
GSX-S1000 GT***	14 999	14299
GSX-S1000 GT+***	16 998	16298
GSX-S1000 GX	18 099	15999
GSX-S1000 GX+	20 098	17998
HAYABUSA***	15 599	
TRIUMPH		
SPEED 400**	5 945	
SCRAMBLER 400X**	6 645	
SCRAMBLER 400XC**	7 445	
TRIDENT 660*	8 695	
TIGER SPORT 660*	9 995	
DAYTONA 660*	9 795	
STREET TRIPLE 765 R	10 495	
STREET TRIPLE 765 RS	13 095	
STREET TRIPLE 765 RX	14 195	
STREET TRIPLE 765 MOTO 2 ED	15 995	
TRIDENT 800*	9 995	
TIGER SPORT 800*	12 395	
STREET TWIN* ET***	9 745	
SPEED TWIN 900***	10 295	
SCRAMBLER 900*	11 995	
BONNEVILLE T10* ET***	11 695	
TIGER 900 GT PRO***	16 395	
TIGER 900 RALLY PRO***	17 395	
BONNEVILLE T120***	14 595	
SPEED TWIN 1200	15 295	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
SPEED TWIN 1200 RS	17 595	
SPEED TWIN 1200 CAFÉ RACER ED	18 995	
BONNEVILLE BOBBER***	15 695	
BONNEVILLE SPEEDMASTER	16 695	
SCRAMBLER 1200 X	14 995	
SCRAMBLER 1200 XE***	17 195	
SPEED TRIPLE 1200 RS	20 195	
SPEED TRIPLE RX	21 695	
TIGER 1200 GT PRO	21 595	
TIGER 1200 GT EXPLORER	22 995	
TIGER 1200 RALLY EXPLORER	23 995	
ROCKET III STORM R	27 195	
ROCKET III STORM GT	27 195	
UM MOTORCYCLE		
RIVERDALE 401*	NC	
VOGE		
300 R**	4 250	
300 RALLY**	4 695	
300 DS**	4 380	
525 R**	6 095	
525 DSX**	6 695	
525 ACX**	6 595	
625R*	5 795	
DS625X*	6 999	
650 DS** ET***	7 200	
650 DSX EQUIPÉE* ET***	8 995	
800 RALLY* ET***	8 990	
DS900X*	10 990	
YAMAHA		
MT-03**	6 499	
MT-03 2025**	6 599	
R3** ET***	6 999	
R6 RACE	13 999	
R6 GYTR	NC	
MT-07 PURE 2023*	7 599	
MT-07 2024*	7 999	
MT-07 2025*	7 999	
TRACER 7*	9 999	
TRACER 7 GT*	11 499	
TENERE 700*	11 299	
TENERE 700 2025*	11 199	
TENERE 700 RALLY*	12 499	
TENERE 700 WORLD RALLY*	14 299	
TENERE 700 RALLY EDITION	12 699	
TENERE 700 WORLD RAID*	13 299	
TENERE 700 EXTREME*	11 899	
TENERE 700 EXPLORE EDITION*	11 799	
XSR 700* ET***	8 799	
XSR 700 LEGACY* ET***	9 299	
R7* ET***	9 999	
MT-09 2024	10 499	
MT-09 2025	10 699	
MT-09 SP 2023	12 499	
MT-09 2024	10 799	
MT-09 SP 2024*	12 699	
TRACER 9	12 499	
TRACER 9 2025	12 499	
TRACER 9 GT	15 799	
TRACER 9 GT 2025	15 699	
TRACER 9 GT+ 2025	18 999	
XSR 900	11 499	
XSR 900 2025	11 199	
XSR 900 GP	13 499	
R 9*	13 699	
NIKEN GT	17 999	
MT-10	15 999	
MT-10 SP	18 999	
R1	20 499	
R1 RACE	20 799	
R1 M	27 999	
R1 GYTR 2023	28 299	
R1 GYTR 2025	NC	
ZERO		
ZERO FX**	13 895	
ZERO FXE**	14 115	
ZERO S**	18 145	
ZERO SR**	18 555	
ZERO SR/F***	23 435	
ZERO SR/S***	23 595	
ZERO DSR***	19 560	
ZERO DSR X***	23 695	
ZERO DS***	19 170	
ZONTES		
350 T**	5 690	
350 GK**	5 490	4 699
703 F TOURING*	7 999	
703 F ADVENTURE*	7 999	
703 F*	7 999	
703 RR*	7 599	

Cadeau du mois
À vous de jouer !

Dans chaque numéro, *Moto Revue* vous offre un cadeau ! Un lot pour le moins sympathique qui récompensera, tous les mois, les lecteurs les plus assidus à qui la chance aura décidé, au final, de donner l'ultime coup de pouce.

Gagnez 3 équipements Dafy

En cette période estivale, nous vous offrons la possibilité de gagner l'un de ces trois équipements All One. Une veste 3 en 1 ultra-polyvalente capable d'affronter les chaleurs de l'été comme les frimas de l'hiver, une paire de gants Wolf idéal pour l'été et la mi-saison et un blouson Rafale lui aussi apte à affronter nos 4 saisons.

- **Blouson All One Rafale : Noir / Gris-noir / tailles du S au 4XL / garantie 2 ans / Prix public conseillé : 170 €**
- **Veste All One Cortina Vented : Noir / Gris-noir / tailles du M au 4XL / garantie 2 ans / Prix public conseillé : 279,99 €**
- **Gants All One Wolf : Noir / tailles du XS au 3XL / Prix public conseillé : 29,99 €**

Infos sur : www.dafy-moto.com

Comment participer ?

Retournez-nous le coupon-réponse ci-dessous, avant la date limite indiquée (cachet de La Poste faisant foi), préalablement découpé et complètement rempli. Une fois rassemblées, toutes les bonnes réponses donneront lieu à un tirage au sort organisé au sein de la rédaction. Il désignera au final l'heureux(se) élu(e), qui pourra jouer et gagner de nouveau par la suite, puisque c'est le tirage au sort qui a le dernier mot… Un seul bulletin par nom et par foyer sera accepté. La participation sur papier libre est possible.

Ils ont gagné !

Dans le *Moto Revue* n° 4177, deux trains de pneus Metzeler Sportec 01 étaient en jeu. Les bonnes réponses étaient en pages 117, 92 et 100. Le tirage au sort a désigné Jean-Charles Helven, de Tournon-sur-Rhône (07), qui roule sur une Honda VFR 1200 F DCT et Jason Soulange, de Saint-Jean-de-Monts (85), qui roule sur une QIMOTOR SRK 800. Merci à tous et rendez-vous dans notre prochain numéro, qui sortira à partir du 11 septembre.

Coupon-réponse « Cadeau du mois »

Découpez ce coupon et renvoyez-le à l'adresse suivante : ***Moto Revue***, Cadeau du mois, 6, rue Olof Palme, 92110 Clichy Cedex

Nom : **Prénom :** ..... **Âge :** .....

Adresse : .....

Code postal : **Ville :** .....

Téléphone : **Adresse e-mail :** .....

Moto possédée : oui – non **Marque :** .....**Type :** .....

☐ **Oui, je souhaite recevoir les offres promotionnelles de *Moto Revue*.**

ENTOUREZ LA BONNE RÉPONSE (DATE LIMITE DE PARTICIPATION LE 27 AOÛT)

Question n° 1 : En quelle année la marque française ALL ONE a-t-elle été créée ? ..... 1974 / 1991 / 2006

Question n° 2 : Quel est le nom de la nouvelle combinaisons Racing ALL ONE ? ..... RACE PRO / VOLT EVO / APEX EVO

Question n° 3 : Quel produit ALL ONE a remporté le prix « Produit Made in France » en 2025 lors des Trophées de la moto ? ..... SOUS-VÊTEMENTS SEAMLESS / ..... CASQUE VELOCE CARBON / GANTS WOLF/ APEX EVO

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à gérer votre participation au jeu « Cadeau du mois ». Sous réserve de votre autorisation, vos coordonnées pourront être conservées par la Société des Éditions Larivière et utilisées à des fins de prospection commerciale pour des produits et/ou services de *Moto Revue*. Vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification des informations qui vous concernent, que vous pourrez exercer en vous adressant à : dpo@editions-lariviere.com

neo

Le média qui raconte
la France

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !

518963 — 2025

518963 — 2025
©Racinglubes.fr
©Racinglubes — CASTROL™ Authorized Distributor