

132  
PAGES

avé dans la mare

MOTO MAGAZINE  
MAY 2024

# MOTO

#408

# MAGAZINE

TESTS  
ÉQUIPEMENTS

5 BALISES DE  
GÉOLOCALISATION  
À L'ÉPREUVE  
DU VOL



INUTILE, INOPÉRANT, MAIS PAYANT  
UN CONTRÔLE AU DOIGT MOUILLÉ  
LES MOTARDS VONT CASQUER  
LES OPÉRATEURS SOUS PRESSION  
UNE AUTRE VOIE EST POSSIBLE  
**LE COMBAT CONTINUE**

# CONTRÔLE TECHNIQUE

# LA GRANDE ARNAQUE

Il entre en vigueur le 15 avril - Tous les détails de A à Z

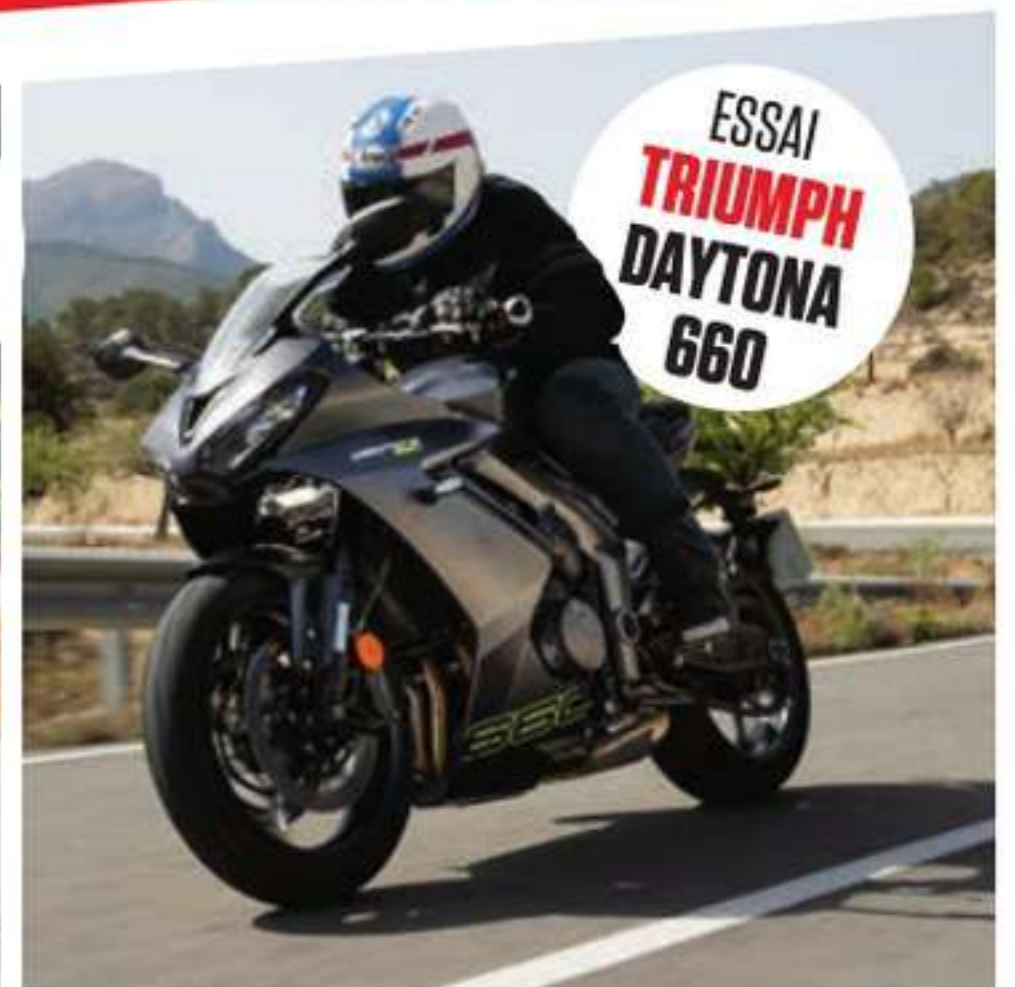


**HONDA INNOVE**  
CB650R  
CBR650R  
E-CLUTCH

- ESSAI  
TECHNIQUE  
**ON VOUS DIT TOUT!**



ESSAI  
CFMOTO  
450MT



ESSAI  
TRIUMPH  
DAYTONA  
660

FACE À FACE NÉORÉTROS  
BSA 650 GOLDSTAR TRIUMPH SPEED 400



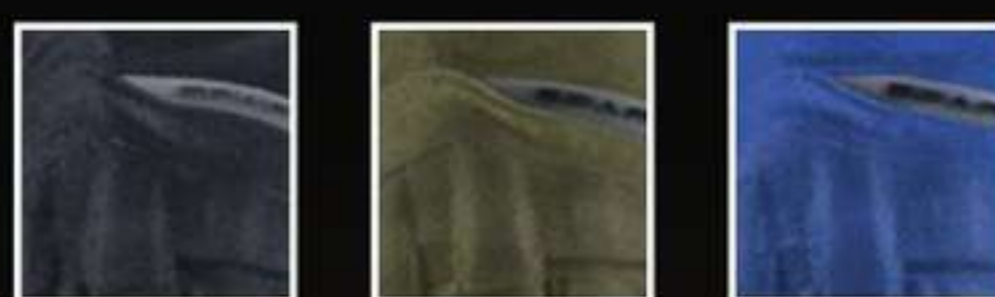
L 13292 - 408 S - F: 6,00 € - RD



**VOYAGE LE BELIZE, UNE EXCEPTION ANGLAISE EN AMÉRIQUE DU SUD**

WWW.MOTOMAG.COM LES ÉDITIONS DE LA FFM MENSUEL N° 408 PRIX: 6 € LUX 6,50€ - CH TOCHF - ESP-IT-PORT-CONT 6,90€ - DOM 7€ - NCAL 840XPF - POL 920XPF - MAR 70MAD - CAN 11,99\$CAD

# SPARK DESIGNED FOR EVERYDAY\*



Disponible en coloris Black, Khaki, Night Blue. Prix public conseillé : 59,90€



Nouveauté de la collection FIVE Urban destinée à parcourir la ville avec style, SPARK constitue un choix de premier ordre pour qui souhaite un gant confortable, élégant mais doté de qualités de protection héritées de nos gants typés sport. Discrète et efficace, sa coque de protection des métacarpes ErgoProtech® à nids d'abeilles est dissimulée sous un tissu extensible texturé du plus bel effet. Sa paume en cuir pleine fleur accueille une coque « slider » souple qui protégera son pilote en cas de chute.



FIVE-GLOVES.COM



Équipé du double système TouchScreen™ au niveau du pouce et de l'index, il permet de zoomer à deux doigts sur l'écran d'un smartphone ou d'un GPS tactile. Vous pourrez aisément assortir SPARK à votre tenue du jour grâce à ses coloris dans l'air du temps : kaki, bleu nuit et noir. SPARK a été conçu pour votre quotidien, à scooter comme à moto.

**FIVE**



# RPHA 71

SPORT TOURING  
REINVENTÉ



À partir de **479.90 €**  
2XS à 2XL

**PINLOCK 120**  
INCLUS

**SMART HJC**  
COMPATIBLE

[hjchemets.eu](http://hjchemets.eu)





## ÉDITO #408

Pierre Orluc, directeur de la rédaction

# PERTE DE CONTRÔLE

Le 15 avril 2024 est un jour noir. Il restera dans les annales motardes comme la date d'instauration du contrôle technique pour les 2RM en France. Un temps, on avait pu espérer qu'il n'en serait rien. En août 2021, en pleine pandémie de Covid-19, Emmanuel Macron en personne suspendait en effet le décret qui en fixait les modalités pour une application dès 2023. Tout en lâchant un inédit : « [Ce n'est pas le moment] d'embêter davantage les Français [auxquels] on demande déjà beaucoup ». Au cours des deux années suivantes, le Conseil d'État, saisi par trois associations hostiles aux 2RM et pro-contrôle, a plusieurs fois décidé qu'il devait être mis en place, obtenant finalement gain de cause. Et laissant les motards très "embêtés"... Le 15 avril, la France bascule donc dans le camp des pays qui l'ont déjà instauré. Voilà pour le fond, dont on ne répétera jamais assez l'inanité et tout le mal qu'on en pense.

La forme, dans l'enquête que nous lui consacrons, est tout aussi édifiante. Entre modalités de contrôle pour le moins "légères" et parfois surréalistes, prix pas encore fixé - mais vraisemblablement élevé, en tout cas éloigné des 50€ souhaités par le ministre -, maillage du territoire pas garanti, questions sans réponses, etc., tout dans ce dossier laisse une tenace impression d'improvisation. Preuve de la fébrilité qui entoure le sujet, beaucoup de nos interlocuteurs ont souhaité s'exprimer anonymement, voire ne pas répondre du tout, et les réseaux de contrôle ne se sont pas bousculés pour communiquer. La directive européenne 2014/45/UE, qui prévoit le CT2RM, laissait pourtant une autre possibilité : celle de ne pas imposer de contrôle technique, mais d'y substituer des mesures alternatives, soit déjà en place, soit en projet. C'est d'ailleurs la voie

empruntée par quatre pays de l'Union : Danemark, Finlande, Irlande, Pays-Bas. La France n'a malheureusement pas suivi leur exemple. Ce, en dépit du travail mené conjointement par la Fédération française des motards en colère, la Fédération française de motocyclisme, l'État et la Direction générale de l'énergie et du climat, mais aussi d'une forte mobilisation des motards. Officiellement publiées en novembre 2021 par le ministre des Transports du moment, les six mesures alternatives proposées étaient pourtant pleines d'intelligence\*. Contrairement au CT2RM, elles étaient surtout réellement à même d'améliorer la sécurité routière et la lutte contre le bruit et la pollution. Le combat contre le contrôle n'en continue pas moins. Dans une lettre envoyée au ministre délégué aux Transports, 27 députés viennent récemment de demander « un moratoire sur l'obligation des contrôles techniques moto ».

\*Création d'une prime à la conversion pour l'achat de 2-roues électriques ou très peu polluants pouvant atteindre jusqu'à 6 000 €; installation dès 2022 de radars pour contrôler les émissions sonores, notamment des 2-roues [...] et maintien d'un haut niveau de sanctions pour les pots d'échappement non homologués ou trafiqués; renforcement de la communication sur la sécurité des 2-roues (équipements de sécurité, dont le port des gants et airbag); obligation, à compter de 2022, de faire figurer dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) les enjeux liés aux 2 et 3-roues; adaptation du permis de conduire B en y intégrant la problématique de la sécurité des 2-roues; renforcement de la protection des usagers de la voie publique avec le dispositif de signalisation des angles morts des véhicules lourds. Par la suite, d'autres s'y sont ajoutées, comme l'homologation des boîtiers éthanol moto.



N'hésitez pas à réagir en écrivant à [porluc@motomag.com](mailto:porluc@motomag.com) ou en postant vos commentaires et propositions sur [motomag.com](https://www.motomag.com)

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION **THIERRY DILLER**

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION **PIERRE ORLUC** [porluc@motomag.com](mailto:porluc@motomag.com)

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION **ALEXA POUGEUX**

ACTUALITÉS **PHILIPPE GUILLAUME** (chef de rubrique, chargé du web) [pguillaume@motomag.com](mailto:pguillaume@motomag.com) - 0155 86 86 39

ACTUALITÉS & RÉGIONS **FRÉDÉRIC BROZDZIAK** [fbrozdzia@motomag.com](mailto:fbrozdzia@motomag.com) - 0155 86 19 52

TESTS ÉQUIPEMENTS **YANNICK LEVERD** (chef de rubrique) [yleverd@motomag.com](mailto:yleverd@motomag.com) - 0155 86 19 57

ESSAIS **AXEL MELLERIN** (chef de rubrique) [amellerin@motomag.com](mailto:amellerin@motomag.com) - 0155 86 19 53

RÉDACTEURS, TESTEURS, ESSAYEURS, PHOTOGRAPHES, DESSINATEURS

**DAMIEN BERTRAND, MARC BERTRAND, GUILLAUME DAYAN, MATTHIEU ÉBERLIN, NIKOLAZ**

PHOTOGRAPHE **GRÉGORY MATHIEU** [gmathieu@motomag.com](mailto:gmathieu@motomag.com) - 0155 86 19 50

DIRECTION ARTISTIQUE **CHRISTOPHE TESCOU**

COMMUNITY MANAGER **NICOLAS BAUDON** [nbaudon@motomag.com](mailto:nbaudon@motomag.com)

WEBMASTER **JEAN-PHILIPPE FOREST** [jpforest@motomag.com](mailto:jpforest@motomag.com)

PUBLICITÉ **STEEVE GOURDEL** [sgourdel@motomag.com](mailto:sgourdel@motomag.com) - 06 17 70 93 31

ABONNEMENTS **JULIE MEYER** - 06 18 20 95 82 - **AURORE BORG** - 06 21 66 84 28 - [abonnement@motomag.com](mailto:abonnement@motomag.com)

CONTACT DIFFUSEURS À JUSTE TITRES **CLÉMENCE BARTHÉLEMY** [c.barthelemy@ajustetitres.fr](mailto:c.barthelemy@ajustetitres.fr) 04 88 15 12 48

RÉASSORT ET QUANTITÉS MODIFIABLES SUR [Direct-Editeurs.fr](https://www.direct-editeurs.fr) (+ appli gratuite)

ACCUEIL TÉLÉPHONIQUE VENTE PAR CORRESPONDANCE

**CÉCILE GAUTRY** [cgautry@motomag.com](mailto:cgautry@motomag.com) 01 55 86 18 00

COMPTABILITÉ ET GESTION **MONIQUE BORG** [mborg@motomag.com](mailto:mborg@motomag.com)

assistée de **FADNA BAZINE** [fbazine@motomag.com](mailto:fbazine@motomag.com)

IMPRESSION **MAURY IMPRIMEUR** (LOIRET)

MOTO MAGAZINE 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93558 Montreuil Cedex Téléphone : 0155 86 18 00 Télécopie : 0148 58 02 98

Tarifs étranger sur simple demande au journal service abonnement

ABONNEMENTS POUR LA SUISSE **DYNAPRESSE MARKETING SA**, 38 avenue Vibert, CH -1227 Carouge,

Téléphone : 022 308 08 08 Télécopie : 022 308 08 59 e-mail : [abonnements@dynapresse.ch](mailto:abonnements@dynapresse.ch)

**MOTO MAGAZINE** - Le Pavé dans la mare est édité par les Éditions de la FFMC,

SARL au capital de 32 000 € RCS 327 879 524 BOBIGNY N° ISSN 1157-4437

ASSOCIÉS **ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS 50%**

**FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE 50%**

GÉRANT **THIERRY DILLER** Siège : 8 rue Jean-Jacques Rousseau, 93100 Montreuil

DIFFUSION **MESSAGERIES LYONNAISES DE PRESSE** (MLP)

N° CPPAP 1124 K 86 000 Dépôt légal à parution

LA REPRODUCTION, MÊME PARTIELLE, DE TOUT MATÉRIEL PUBLIÉ DANS CE MAGAZINE EST INTERDITE (LOI DU 11 MARS 1957).



# SOMMAIRE

**8** ACTU  
ARRÊT  
SUR IMAGES  
OPÉRATION  
ŒUFS DE  
PÂQUES POUR  
NIDS-DE-POULE



**24** ACTU  
DUCATI  
DE PLUS EN PLUS  
RENTABLE

**26** ACTU  
ZFE  
LES AUTORITÉS  
RECULENT

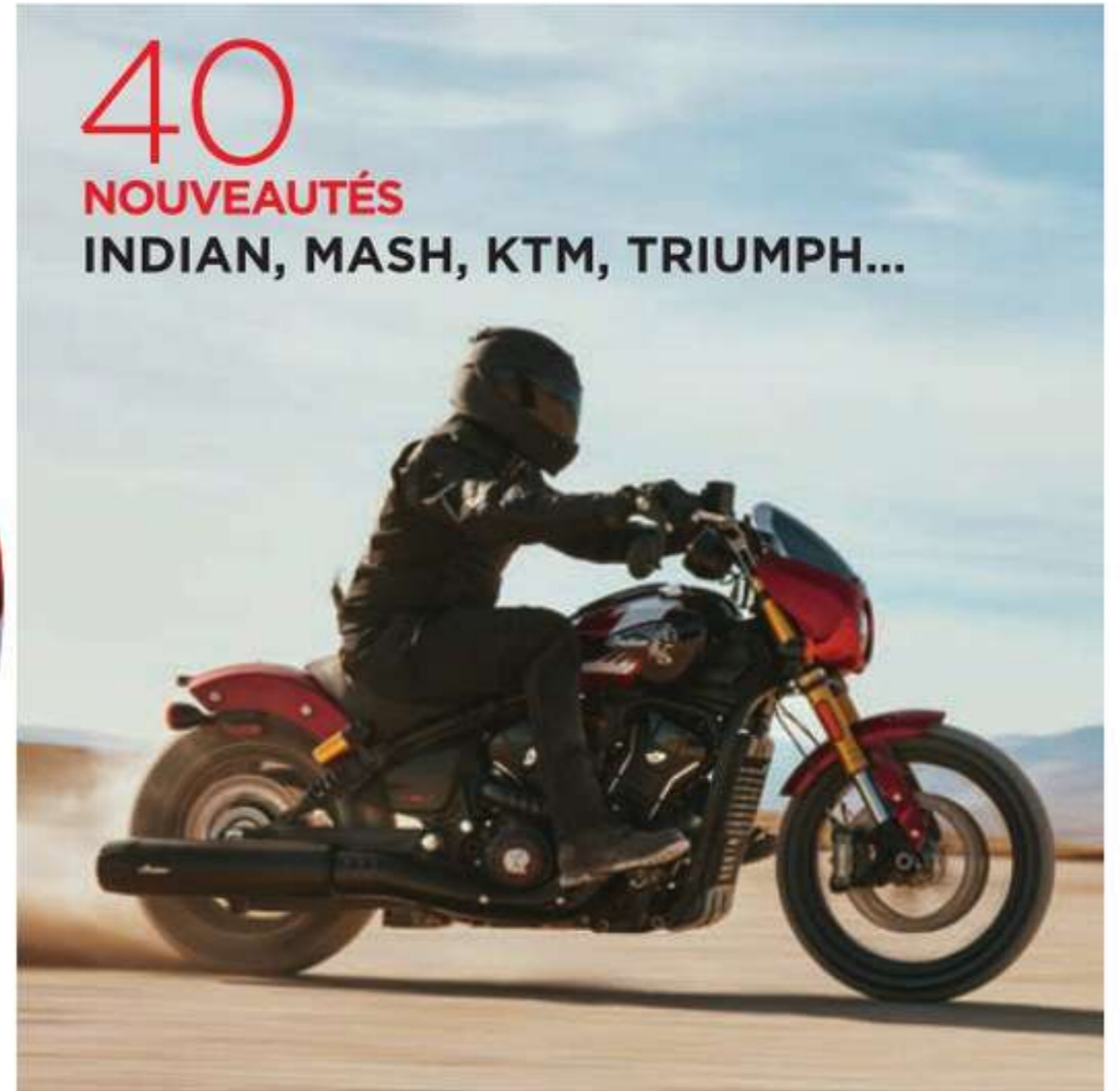
**30** ACTU  
LE SALON DU  
2-ROUES DE  
LYON FAIT LE  
PLEIN

**32**  
ÉQUIPEMENT  
NOUVEAUTÉS



**VOS PAGES**  
**34** CASQUE  
D'ÂNE  
**36** COURRIER  
**38** PHOTOS DES  
LECTEURS

**40**  
NOUVEAUTÉS  
INDIAN, MASH, KTM, TRIUMPH...



**46** ESSAI  
CFMOTO 450MT



**10**

INUTILE, INOPÉRANT,  
MAIS PAYANT  
UN CONTRÔLE  
AU DOIGT MOUILLÉ  
LES MOTARDS  
VONT CASQUER  
LES OPÉRATEURS  
SOUS PRESSION  
UNE AUTRE VOIE  
EST POSSIBLE  
LE COMBAT CONTINUE

## CONTRÔLE TECHNIQUE LA GRANDE ARNAQUE

Il entre en vigueur le 15 avril - Tous les détails de A à Z



**54**

**FACE-À-FACE  
NÉORÉTROS**

**BSA 650 GOLDSTAR / TRIUMPH SPEED 400**

**64** ESSAI

**KAWASAKI  
Z500 SE**



**72** ESSAI

**TRIUMPH  
DAYTONA 660**



**80** ESSAI

**HONDA  
CBR 600 RR**



**86**

**HONDA INNOVE  
CB650R / CBR650R  
E-CLUTCH**

- ESSAI  
- TECHNIQUE  
ON VOUS  
DIT TOUT!



**ABONNEZ-VOUS  
À PARTIR DE 4,72€ PAR MOIS**



*Offert*

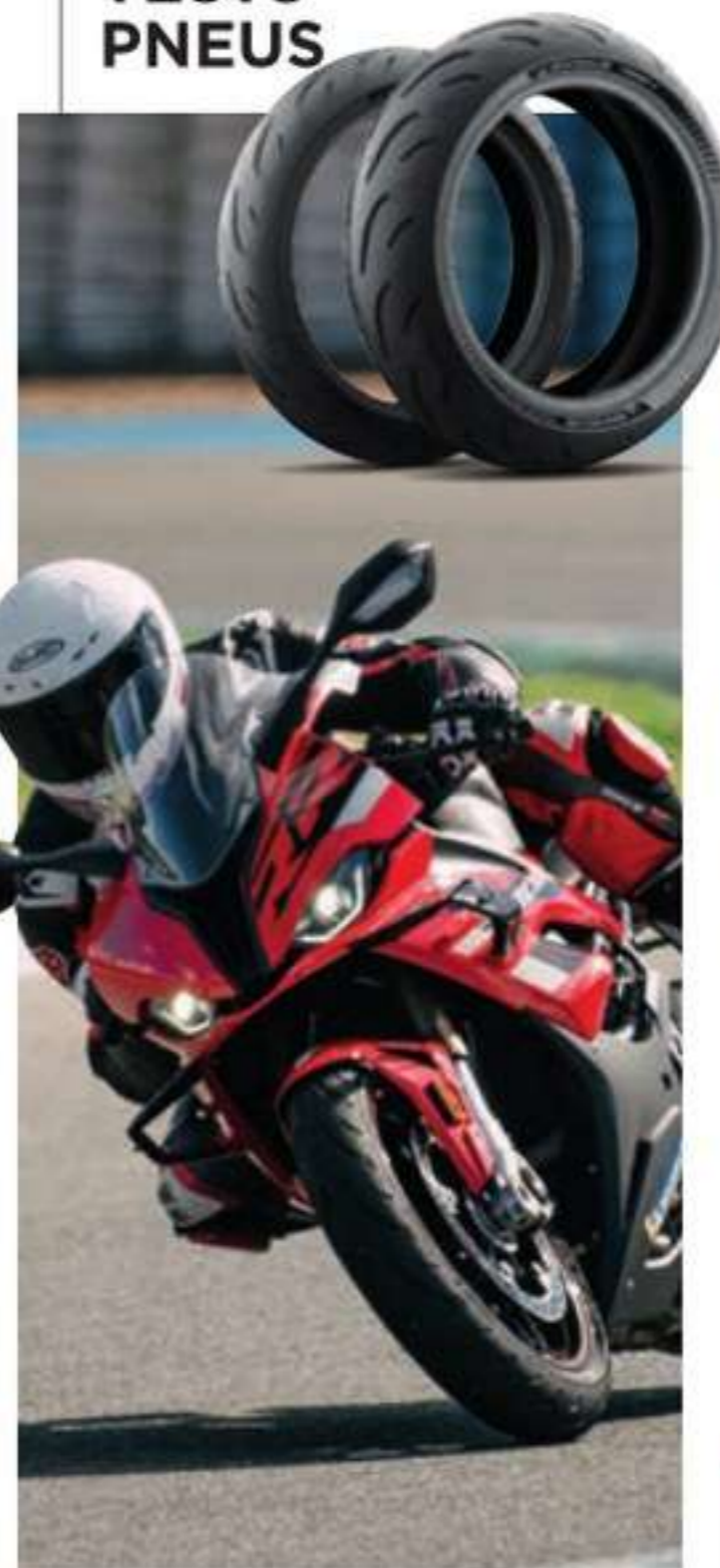
LES ARCHIVES NUMÉRIQUES  
DE MOTO MAGAZINE DEPUIS 2013



**MOTOMAG.COM**

DES ARTICLES, DES VIDÉOS,  
10 000 PETITES ANNONCES  
ET PLUS DE 1000 ESSAIS

**116**  
TESTS  
PNEUS



**118**  
TESTS PRODUITS  
DU MOIS



**120** SPORT  
INTERVIEW  
HERVÉ  
PONCHARAL



**98** VOYAGE

**LE BELIZE,  
L'EXCEPTION  
ANGLAISE**



**106**

**TESTS ÉQUIPEMENT  
5 BALISES DE GÉOLOCALISATION  
À L'ÉPREUVE DU VOL**



**128**  
UNE PHOTO,  
UNE HISTOIRE

**130**  
QUARTIER LIBRE

# L'OPÉRATION ŒUFS DE PÂQUES



Alors que l'état du réseau routier (notamment urbain et secondaire) est dans une situation de déliquescence constante, la Fédération française des motards en colère (FFMC) a organisé, avec le soutien de la Mutuelle des Motards, une nouvelle édition de l'opération Œufs de Pâques pour nids-de-poule, une tradition depuis quatre ans. Aux quatre coins du territoire, et même sur l'île de la Réunion, ce sont près d'une quarantaine d'antennes locales qui ont mené des actions de recensement et dénonciation des trous et autres "joyusetés" qui parsèment nos chaussées. Et ce, sous le regard de la presse locale, voire nationale, qui se fait de plus en plus l'écho de l'opération. La prévention, la sensibilisation, deux valeurs fortes au cœur des actions de la FFMC et de la Mutuelle des Motards.





**JES, TOUJOURS UN SUCCÈS!**



# Le contrôle technique moto en LA GRANDE

Le 15 avril 2024 est à marquer d'une pierre noire. Après deux décennies d'atermoiements des pouvoirs publics et de farouche résistance de la FFMC, c'est à cette date que nous est finalement imposé le contrôle technique. Avec ce dispositif, les autorités espèrent atteindre plusieurs objectifs, dont l'amélioration de notre sécurité et la réduction du niveau de bruit de certains 2-roues. Un leurre dont personne n'est dupe ! Seule certitude, cette nouvelle obligation va peser sur le budget des motards et sans doute bien au-delà des 50€ souhaités par le ministère des Transports.

**S**i 18 ans est l'âge de la majorité en France, ce n'est manifestement pas celui de la maturité réglementaire. Pour s'en convaincre, il suffit de parcourir « l'arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique (CT) des véhicules motorisés à 2 ou 3 roues et quadricycles à moteur » qui détaille comment seront scrutées nos machines afin d'améliorer leurs performances environnementales (émissions polluantes et sonores) et notre sécurité. Car il aura bien fallu 18 ans - la première étude des Ponts et Chaussées sur le sujet date de 2006 - pour que l'arrêté finisse par paraître au *Journal officiel* nous intimant l'obligation d'aller soumettre nos motos à la question, cinq ans après leur première immatriculation,



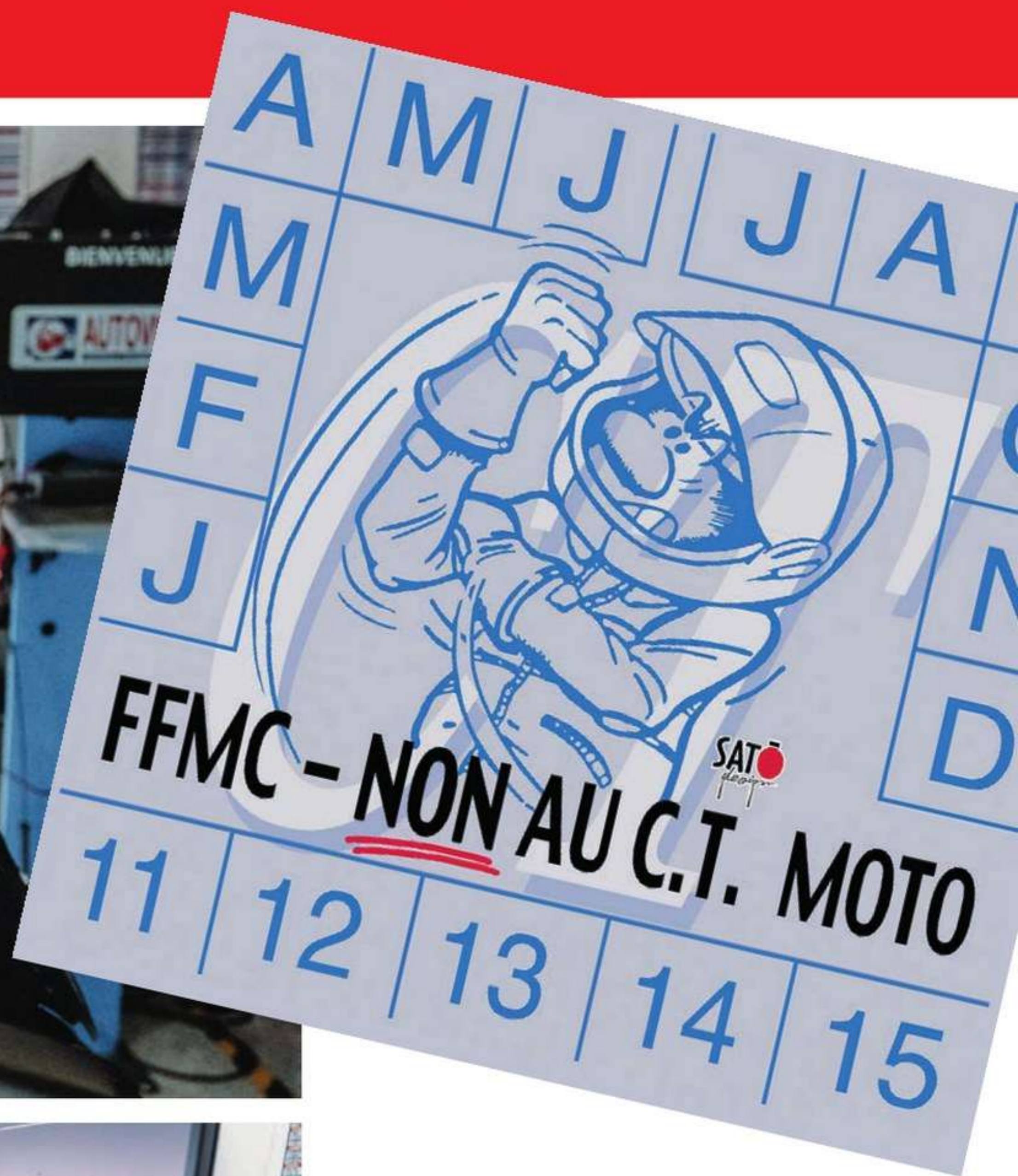
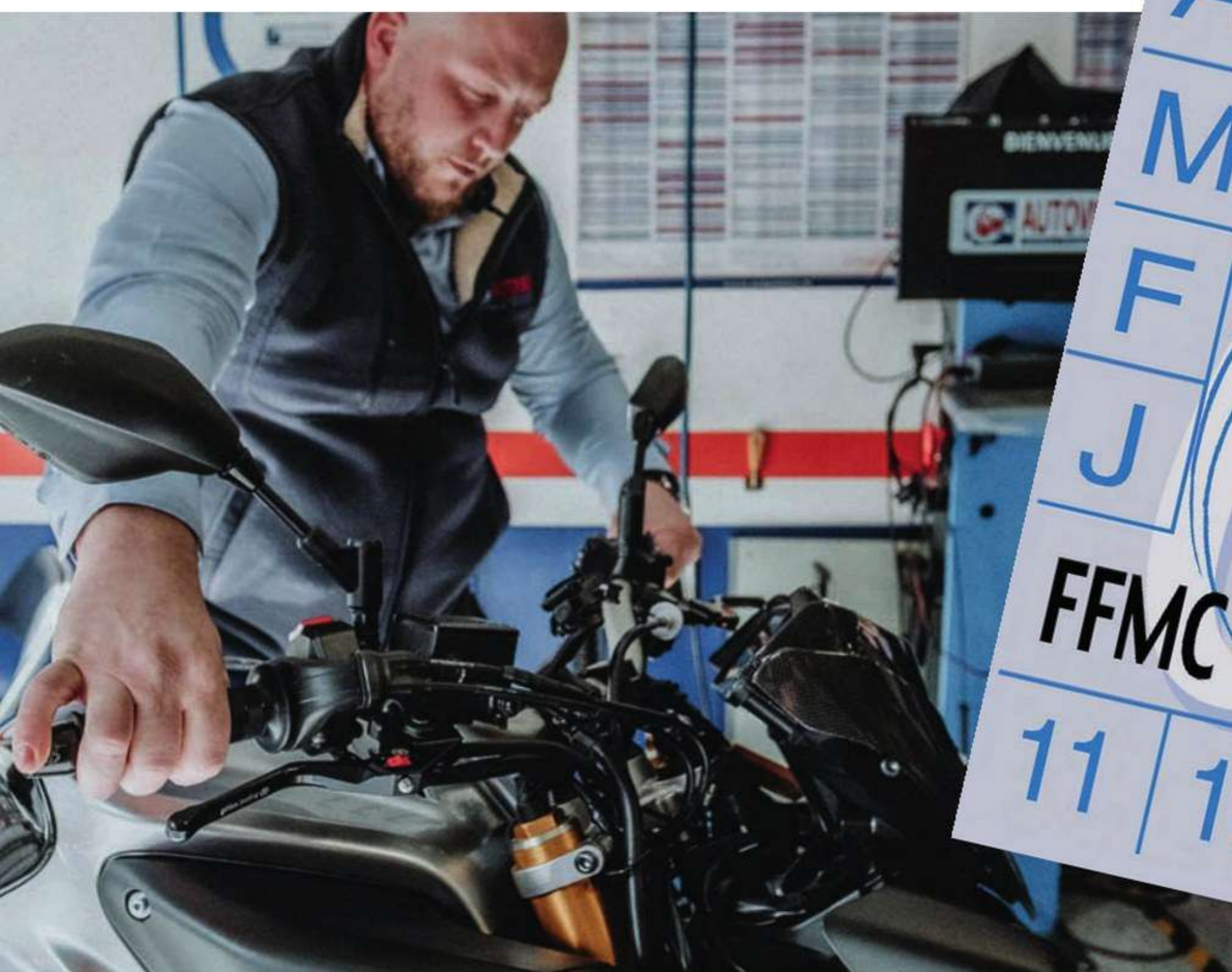
puis tous les trois ans. Dix-huit années pendant lesquelles les pouvoirs publics se sont trituré les méninges pour tenter de trouver comment rendre cette mesure acceptable à nos yeux alors même que « le lien entre sécurité routière et contrôle technique n'a jamais été établi de façon déterminante », selon les Ponts et Chaussées. Dix-huit ans de combat également pour la Fédération française des motards en colère qui a toujours été vent debout contre le CT, mobilisant ses troupes pour battre le pavé contre un dispositif jugé inutile, ou allant de réunion en réunion pour tenter de faire entendre que, non, l'accidentalité des 2-roues ne saurait s'expliquer par leur défaut d'entretien. C'est déjà ce que concluait, en 2005, le rapport

MAIDS (Étude approfondie sur les accidents de moto): seul 0,3% des accidents de 2-roues motorisés serait imputable à un défaut technique. Un chiffre corroboré par la Mutuelle des Motards (lire l'interview de Patrick Jacquot page 16) qui a identifié, sur 18 000 sinistres, 0,4% de motos dangereuses (soit 72 machines). Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes... sauf aux oreilles des pouvoirs publics, d'une part, et à celles des opérateurs de contrôle technique d'autre part qui - s'ils ne font effectivement qu'appliquer les lois - envisagent ce nouveau marché comme une opportunité de croissance de leur chiffre d'affaires (même si nous avons senti le doute poindre chez certains à l'approche de la date butoir). ●●●

D'ACCORD ? PAS  
D'ACCORD ? DONNEZ-  
NOUS VOTRE AVIS  
**SUR LE CT!**  
en écrivant à [contact@  
motomag.com](mailto:contact@motomag.com)

entre en vigueur le 15 avril

# L'ILLUSION



**Avec ses nombreux rebondissements, l'histoire du contrôle technique moto en France relève de la saga, avec de vrais morceaux de patates chaudes dedans**

# ACTU Le contrôle technique moto entre en vigueur le 15 avril

## CALENDRIER PRENEZ DATE!

Comme en automobile, la date limite pour passer au contrôle technique dépend de la date de la première immatriculation de votre moto (champ "B" sur la carte grise).

1 <sup>re</sup> immatriculation	1 <sup>er</sup> contrôle technique
Jusqu'au 31/12/2016	Entre le 15/04 et le 31/12/2024
Entre le 01/01/2017 et le 31/12/2019	Entre le 1 <sup>er</sup> janvier et le 31/12/2025
Entre le 01/01/2020 et le 31/12/2021	Entre le 1 <sup>er</sup> janvier et le 31/12/2026

Le premier contrôle technique périodique d'un véhicule est à réaliser au plus tard 4 mois après la date anniversaire de sa mise en circulation, dans la limite des dates précisées ci-dessus.

Pour les véhicules mis en circulation jusqu'au 31 décembre 2016, à une date comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 14 avril (quelle que soit l'année), le 1<sup>er</sup> CT est à réaliser entre le 15 avril et le 14 août 2024.

### Exemples:

Mise en circulation le 02/05/2005: 1<sup>er</sup> CT à réaliser au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2024

Mise en circulation le 25/03/2005: 1<sup>er</sup> CT à réaliser entre le 15 avril et le 14 août 2024

Source: Utac-OTC

### Quelle sanction pour défaut de CT?

L'amende forfaitaire pour défaut de contrôle technique est de 4<sup>e</sup> classe, soit 135 € (minorée à 90 € en cas de paiement dans un délai de 15 jours si le PV est envoyé par courrier, de 3 jours quand il est remis en main propre; majorée à 375 € en cas de dépassement du délai de paiement).

**Important:** le fait de payer l'amende vaut reconnaissance des faits, donc il n'est plus possible de contester.



Contrôle "visuel" d'une Yamaha MT-10. En haut, le contrôleur pointe un thermomètre vers le moteur pour s'assurer de sa montée en température avant d'en vérifier les émissions polluantes. En bas, il contrôle que la chaîne ne présente pas de point(s) dur(s). Une tension anormale fait partie des défaillances majeures (lire l'encadré page 18).

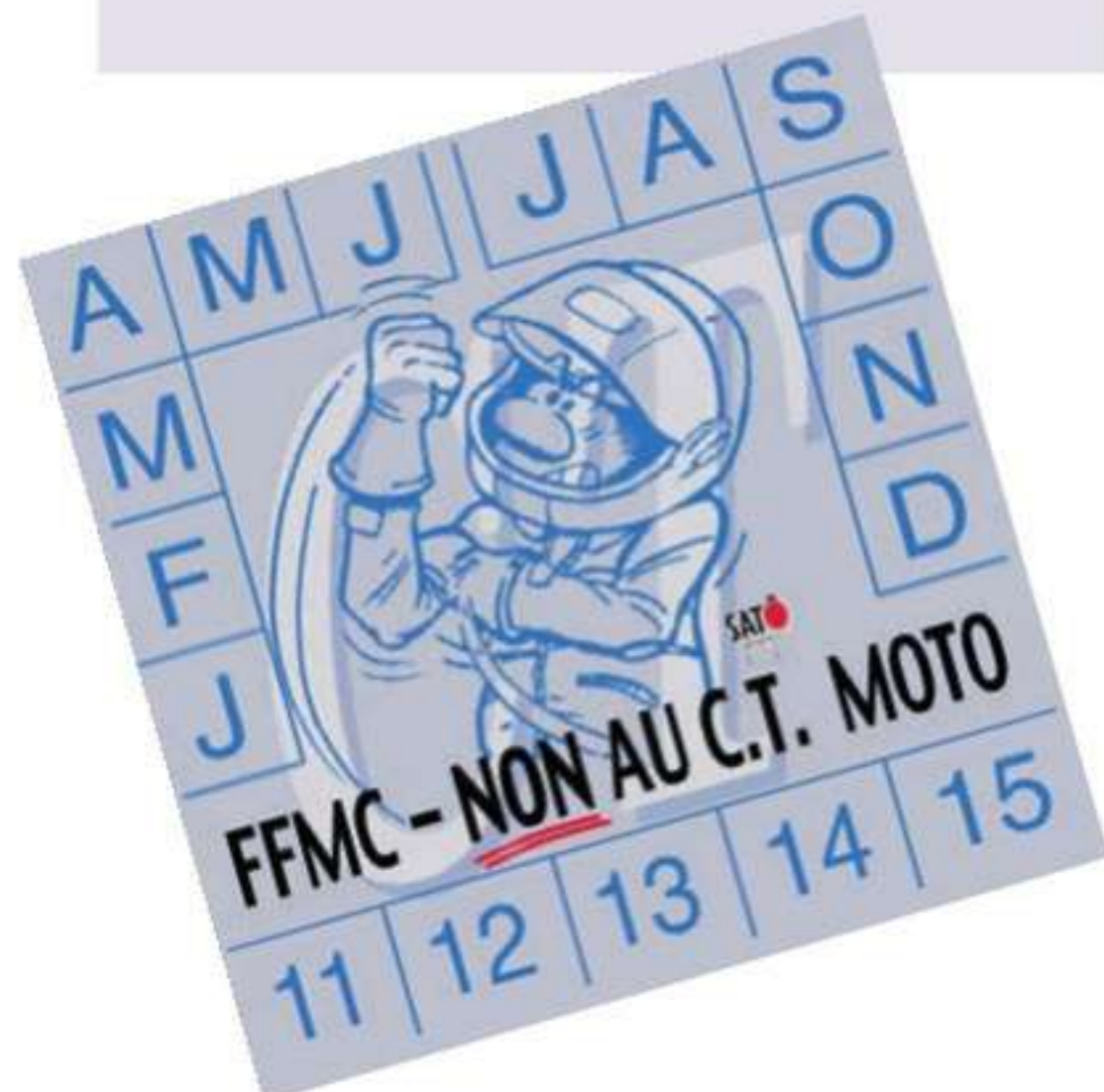
●●● Avec ses nombreux rebondissements, l'histoire du contrôle technique moto en France relève de la saga - tendance arlésienne - avec de vrais morceaux de patates chaudes dedans. Car si certains espèrent en croquer, peu sont disposés à parler ouvertement de leurs ambitions et de leur (im)préparation.

### CLIMAT HOSTILE

L'allemand Dekra, leader européen du CT auto, n'a pas donné suite à notre demande d'interview, estimant qu'il était trop tôt pour en parler... à un mois de son entrée en vigueur. L'ambiance est effectivement à couteaux tirés entre les centres de CT et la Fédération française des motards en colère. Et ce n'est pas la mise en ligne du site balancetoncentre.org qui est là pour apaiser les tensions. Pour Éric Thiollier, l'animateur de réseau de la Fédération, l'objectif est clair: « On sait que le combat peut sembler perdu - pour l'instant - puisque le CT entre en application le 15 avril. Mais on ne va pas

non plus faciliter le travail des contrôleurs. Nous allons leur mettre tous les cailloux possibles dans les chaussures ». Balancetoncentre.org en est un: le site collaboratif liste les centres qui se lanceront dans le CT moto afin d'inviter les motards à ne plus y faire contrôler leur voiture. Au 25 mars, environ 13 000 signalements avaient déjà été reçus par le site! La FFMC a d'autres cailloux dans son jeu: une grande manifestation nationale le 13 avril et 14 avril, et la reconduction, lors du week-end pascal, de l'opération "Œufs de Pâques" qui consiste à décorer avec humour les nids-de-poule qui grèlent nos routes afin d'en pointer leur dangerosité. Le slogan de l'opération est limpide: « Occupez-vous de vos routes, on s'occupe de nos motos ». Pour Didier Renoux, il s'agit ainsi de signaler la forte incidence sur l'accidentalité du critère « état de la route » par rapport au critère « état de la moto »: « De 10 à 100 fois supérieur », indique le délégué général de la FFMC. Dernier étage de la fusée, la FFMC a publié un Guide juridique du boycott ●●●

## Toute la colère qui anime le monde moto commence à résonner chez les contrôleurs





**BMW  
MOTORRAD**

# ÉLARGISSEZ VOS HORIZONS

**F 900 R DÈS 99 €/MOIS<sup>(1)</sup> SANS APPORT**

**F 900 XR DÈS 119 €/MOIS<sup>(2)</sup> SANS APPORT**



<sup>(1)</sup>Exemple pour une F 900 R. 36 loyers linéaires : 99 €/mois. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 15000 km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une F 900 R dans les concessions participantes avant le 31/03/2024, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883.

<sup>(2)</sup>Exemple pour une F 900 XR. 36 loyers linéaires : 119 €/mois. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 15000 km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une F 900 XR dans les concessions participantes avant le 31/03/2024, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

# ACTU Le contrôle technique moto entre en vigueur le 15 avril

●●● du CT 2RM<sup>1</sup>, rappelant que ce levier avait déjà fait reculer le gouvernement sur la vignette moto au début des années 1980. Dans le sillage de cette vaste contestation étaient nés la FFMC, *Moto Magazine* et la Mutuelle des Motards. Cette dernière vient tout juste de réaffirmer sa fidélité aux valeurs qui ont présidé à sa création en choisissant de ne pas conditionner l'application de ses garanties au contrôle technique (lire l'interview p.16). Gageons que d'autres assureurs seront plus frileux du fait de leurs très étroites relations avec la Secta (Société européenne de contrôle technique automobile), créée à l'initiative d'Abeille, AGF, Axa, Groupama, UAP et rejoint par la Macif en 1999. Elle est à l'origine du réseau de centres de contrôle technique Autosur.

## PLUS DURE SERA LA CHUTE

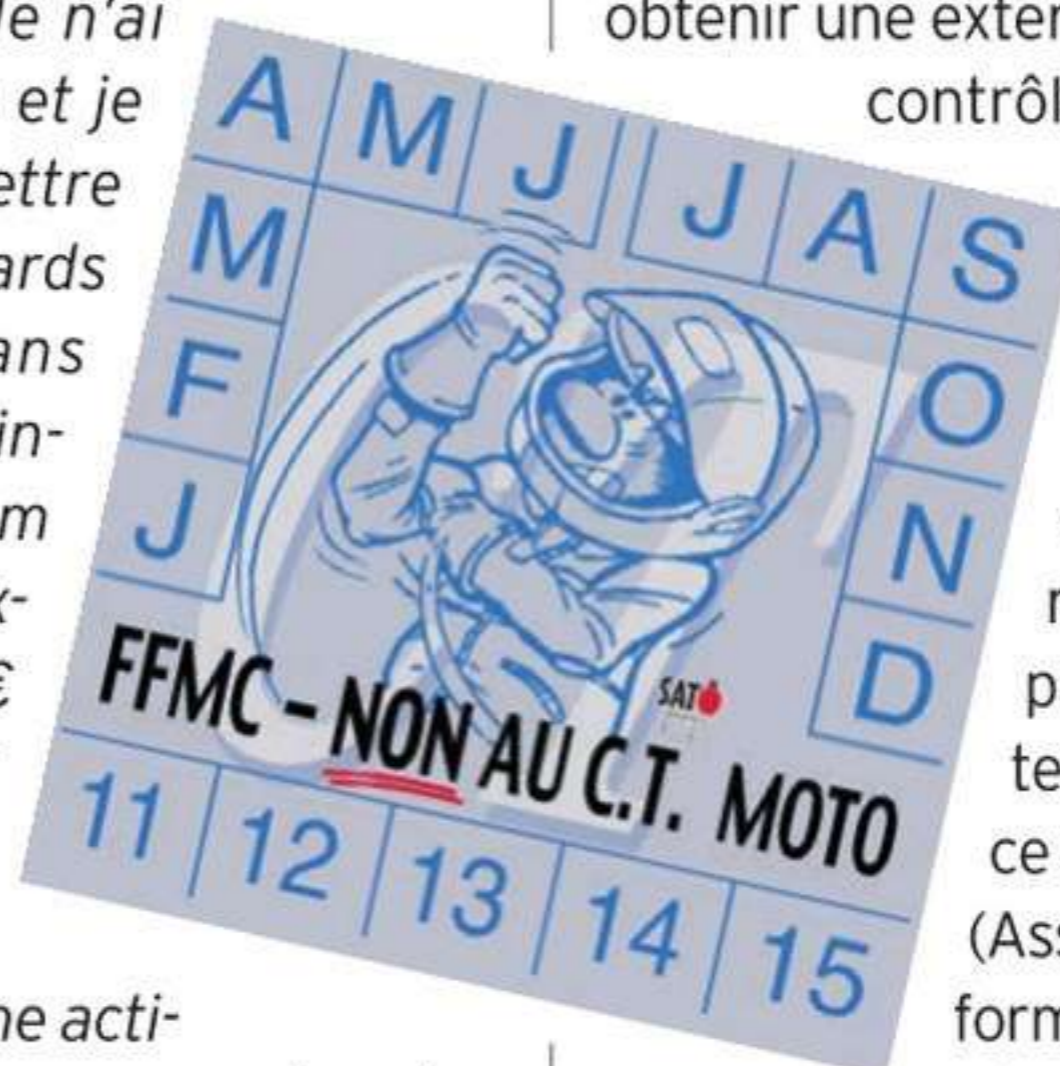
Toute cette colère qui anime le monde moto commence à résonner chez les contrôleurs.

L'un d'entre eux nous explique, anonymement, pourquoi il ne se lancera pas dans le CT: « Je suis passionné de voitures et j'ai déjà un carnet de RDV bien rempli avec leur simple contrôle. Je n'ai pas le goût de la moto et je n'ai pas envie de me mettre à dos mes clients motards et automobilistes. Sans compter les 10 000 € d'investissement minimum pour lancer l'activité auxquels s'ajoutent 1500 € de formation pour avoir l'agrément CT moto. À mon avis, ça risque d'être assez folklo comme activité. S'il faut appeler l'assurance tous les quinze jours parce qu'une moto est tombée et faire de la gestion de crise avec sa clientèle... Non merci, très peu pour moi ». Manœuvrer une moto n'est en effet pas une mince affaire pour un néophyte.

Cet apprentissage occupe, à lui seul, sept des trente-trois heures de la formation obligatoire réclamée aux contrôleurs techniques autos (VL) ou poids lourds (PL) pour obtenir une extension de leur agrément au contrôle de catégorie L<sup>2</sup>. Encore

plus inquiétant, la formation enseigne comment « relever une moto tombée au sol ». Quant au permis moto (A), il n'est pas requis pour ne pas complexifier les recrutements déjà difficiles dans ce secteur en tension. L'Anfa (Association nationale pour la formation automobile) indique qu'en « 2022, 39 % des intentions de recrutement dans les métiers du contrôle technique n'ont pas abouti ».

Soit près d'un millier d'emplois non pourvus, auxquels il convient d'ajouter 400 à 500 créations de postes supplémen-



1. [https://ffmc.asso.fr/IMG/pdf/guide-du-boycotteur\\_ct2rm.pdf](https://ffmc.asso.fr/IMG/pdf/guide-du-boycotteur_ct2rm.pdf)

2. L'Europe classe les véhicules en différentes catégories. La "L" intègre nos motos, mais aussi les scooters, les 3-roues (side, trike, MP3 ou Can-Am), les quads, les cyclomoteurs, les speedelec (vélos dont l'assistance électrique fonctionne jusqu'à 45 km/h, contre 25 km/h pour les VAE classiques), ainsi que les voiturettes sans permis.

## LE CONTRÔLE TECHNIQUE MOTO EN EUROPE DE GRANDES DISPARITÉS

**ROYAUME-UNI OUI** Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 49,9 cm<sup>3</sup>, immatriculés depuis 1960. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 3 ans après 1<sup>re</sup> immatriculation, puis tous les 2 ans.

### FRANCE

**À PARTIR DU 15 AVRIL 2024**

Catégories concernées: Tous les véhicules de la catégorie L immatriculés depuis 1960. Exemption (sauf à la revente) pour les trials et les enduros si titulaire d'une licence délivrée par la FFM. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 5 ans après 1<sup>re</sup> immatriculation, puis tous les 3 ans. Cette faible fréquence par rapport à nos voisins s'explique par le faible kilométrage annuel des motos (4 700 km). CT de moins de 6 mois si revente du véhicule (immatriculé pour la première fois depuis plus de 5 ans) à un particulier.

### ESPAGNE OUI

Catégories concernées: Toute la catégorie L. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 4 ans après 1<sup>re</sup> immatriculation (3 ans pour les cyclos), puis tous les 2 ans.

### ITALIE OUI

Catégories concernées: toute la catégorie L. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 4 ans après 1<sup>re</sup> immatriculation, puis tous les 2 ans.

**SUÈDE OUI** Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 125 cm<sup>3</sup>. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 4 ans après 1<sup>re</sup> immatriculation, puis tous les 2 ans.

### BELGIQUE OUI

Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 125 cm<sup>3</sup>. Fréquence d'inspections: uniquement à la revente d'un véhicule d'occasion.

### FINLANDE

**NON** Mesures alternatives - amélioration des infrastructures routières, réforme du permis de conduire...

### PAYS-BAS

**NON** Mesures alternatives - dont une meilleure sensibilisation des automobilistes à la présence de 2RM sur la route - élaborées avec l'industrie du cycle et de l'automobile et le ministère de l'Environnement et des Infrastructures.

### DANEMARK

**NON** Mesures alternatives: contrôles aléatoires en bord de route, notamment du niveau sonore, avec des amendes exponentielles à la clé si bruit excessif. En 2023, 218 motos ont été contrôlées de la sorte (sur 163 000 machines).

### POLOGNE

**OUI** Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 49,9 cm<sup>3</sup>. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 3 ans après la 1<sup>re</sup> immatriculation, 2<sup>e</sup> contrôle 2 ans après, puis tous les ans.

### ALLEMAGNE

**OUI** Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 125 cm<sup>3</sup>, side, tricycle (Can-Am...), quadricycle (quad et SSV). Fréquence d'inspections: tous les 2 ans à partir de la 1<sup>re</sup> immatriculation.

### AUTRICHE

**OUI** Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 49,9 cm<sup>3</sup>. Fréquence d'inspections: tous les ans.

### GRÈCE

**OUI** Catégories concernées: 2 et 3RM à partir de 125 cm<sup>3</sup>, side, tricycle (Can-Am...), quadricycle. Fréquence d'inspections: 1<sup>er</sup> contrôle 4 ans après 1<sup>re</sup> immatriculation, puis tous les 2 ans. Les véhicules de plus de 30 ans ont un CT annuel.



SOURCES: ACEM ET FEMA



**BATLAX  
HYPERSPORT S23**

**ENFIN UN CONCURRENT  
CAPABLE DE BATTRE LE S22.**



Oui, en matière de pneus hypersport, le S22 est le pneu de tous les superlatifs : haut niveau de grip, ultra maniable, mise en confiance, retours d'informations... bref, le pneu ultime.

Mais chez Bridgestone, on ne va jamais trop loin dans la performance. Alors oui, le S23, dernier né de nos laboratoires de recherche au Japon, va encore plus loin. Les chiffres sont éloquentes : 8%\* plus rapide au passage en courbe sur sol sec, et sur sol mouillé, c'est 3%\* de distance de freinage en moins, soit l'équivalent d'une petite berline sur un freinage de 100 mètres.

Le secret : l'innovation, toujours l'innovation. Nouveau composé de gomme enrichie en résine optimisée sur les bords offrant un grip très avancé, nouveau design de sculptures pour améliorer le grip de l'avant et la traction de l'arrière. Et enfin, intégration de la technologie propriétaire **Bridgestone Pulse Groove** pour le profil arrière, une forme de rainures révolutionnaire qui évacue plus efficacement l'eau. Donc oui, on peut faire mieux que le S22, il suffit de s'adresser à ceux qui l'ont conçu.

\*Test Bridgestone réalisé sur le circuit d'Autopolis (J), entre le S23 et le S22, sur une Yamaha YZF R1 équipée en 120/70ZR17 à l'avant et 190/55ZR17 à l'arrière.



 **ISSU DE NOS LABORATOIRES  
DE RECHERCHE AU JAPON**

Bridgestone Europe NV/SA - Succursale France - 19, Rue d'Arcueil - CP 30450 - 94593 Rungis Cedex, France - R.C.S CRETEIL 842 476 277.

**BRIDGESTONE**  
Des solutions pour votre mobilité

## INTERVIEW PATRICK JACQUOT

PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA MUTUELLE DES MOTARDS



© MARIO SINISTAJ

### « Notre rôle n'est pas de contrôler »

La Mutuelle des Motards maintient l'ensemble de ses garanties, avec ou sans contrôle technique. Patrick Jacquot, son président et directeur général, nous explique ce choix.

#### Pourquoi la Mutuelle ne conditionnera-t-elle pas l'application de ses garanties au CT ?

Par fidélité à l'esprit mutualiste qui nous a vus naître il y a 40 ans et par souci de continuer à faire notre travail qui consiste à assurer nos sociétaires. Le contrôle technique, qui n'est pas mentionné aujourd'hui dans nos conditions générales ou particulières, ne le sera pas plus demain. Nous avons une position similaire à l'époque du bridage des motos à 100 chevaux. Nous savions bien que certains de nos sociétaires roulaient potentiellement sur des machines débridées. Notre rôle n'a jamais été de les contrôler. Quand une moto de plus de 100 ch était accidentée, nous appliquions également nos garanties à moins d'établir qu'il y avait un lien direct entre le débridage et la survenue de l'accident. Mais si quelqu'un grille une priorité à une moto, la cause de l'accident est bien à chercher dans le non-respect de cette règle et non dans la puissance de la machine percutée. Nous savons bien que les accidents sont souvent dus à un problème de comportement ou à une mauvaise lecture de la route...

#### Quel regard portez-vous sur l'accidentalité des 2 et 3-roues ?

En tant qu'assureur, la Mutuelle des Motards travaille sur des éléments factuels et fait des statistiques sur les accidents pour en comprendre les mécanismes. Aussi, nous avons à cœur de vérifier certaines croyances sur le contrôle technique quand il est devenu un sujet de discussion. Nous avons étudié 18 000 dossiers de sinistres survenus entre 2016 et 2020 afin d'apporter

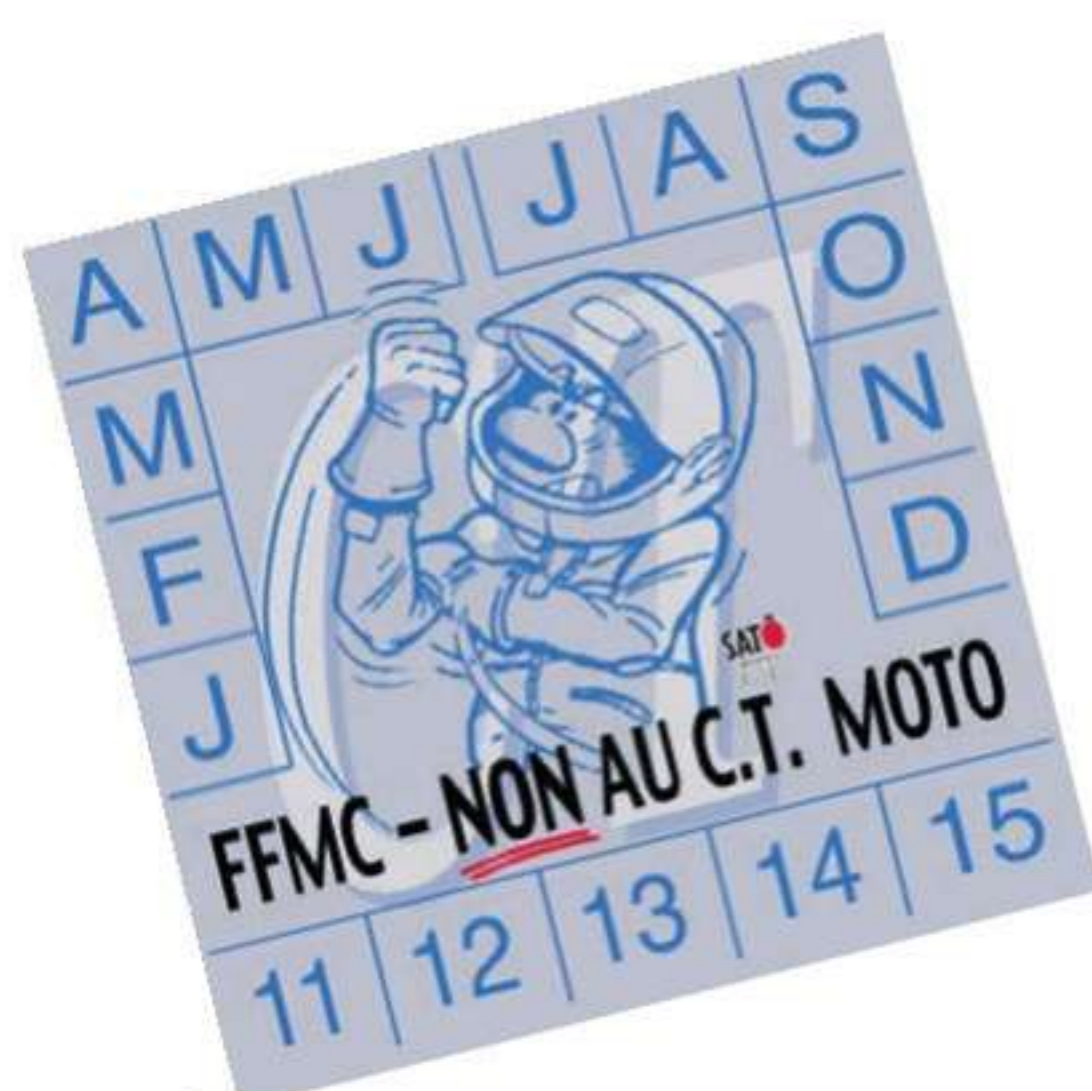
des éléments d'analyse récents au débat. Nos chiffres montrent que la défaillance mécanique reste une cause d'accident très marginale : 0,4% des véhicules étaient identifiés comme "dangereux", essentiellement à cause de leurs pneus. Ce travail nous a aussi permis de rappeler l'importance de l'entretien des routes et du respect des normes par les collectivités lors de la mise en place d'aménagements. C'est également l'objectif de l'opération "Œufs de Pâques", qui pointe la dangerosité des nids-de-poule tout en servant l'intérêt général. Les nids-de-poule ne sont pas un problème de motard, ils concernent aussi les cyclistes, les trottinettistes, les automobilistes... En filigrane, on fait passer le message du partage de la route et du respect des autres usagers. Ça, c'est un gage d'amélioration de la sécurité routière.

#### Êtes-vous opposé au contrôle technique ?

Nous ne sommes ni pour ni contre le contrôle technique, là n'est pas la question. Nous savons toutefois que si l'objectif est d'infléchir le nombre de morts ou de blessés, le contrôle technique n'est pas la solution. Il faut garder à l'esprit que les motards sont sensibilisés, lors de leur apprentissage, à l'importance de l'entretien de leur machine...

#### Certains assureurs risquent-ils d'ajouter une clause d'exclusion en l'absence de contrôle technique ?

Je n'ai pas d'information à ce sujet. Honnêtement, j'ignore si nos concurrents iront dans cette direction. Face à la position affirmée de la Mutuelle, pourquoi ne pas imaginer que certains nous emboîteront le pas ?



## On peut légitimement s'interroger sur la mise en place précipitée du CT moto, contre la volonté même du président de la République

●●● taires pour répondre aux besoins du CT moto. Des salariés qui devront en outre garder leur sang-froid et faire mine d'être à l'aise quand ils verront arriver une Honda Gold Wing ou une Harley-Davidson Electra Glide. Un formateur, également anonyme, nous a parlé de la panique lue dans le regard de certains apprenants lors des exercices de manipulation des motos. Certains se seraient blessés pendant leur apprentissage... Les opérateurs s'interrogent aussi sur l'éventuelle augmentation du coût de leur assurance professionnelle

pour couvrir ce nouveau risque. Voilà qui explique pourquoi l'arrêté autorise le propriétaire à manœuvrer lui-même sa moto dans le centre, à l'invitation du contrôleur, ajoutant au passage un nouveau risque, celui de blessure du propriétaire de la moto... De l'aveu même d'un formateur - également anonyme -, « les deux principales difficultés rencontrées en formation sont la localisation du numéro de série de la moto et, bien sûr, sa manipulation. Certains auraient abandonné l'idée d'obtenir l'agrément en cours de formation, jugeant

cette activité trop difficile ou pas assez rentable. Au départ, tout le monde y allait la fleur au fusil. Aujourd'hui, c'est plutôt la désertion. Cette activité n'est pas une martingale, il va falloir la rentabiliser, et certains prennent conscience que ce n'est pas gagné ». Et pourtant, selon les estimations, 50% des contrôleurs déjà installés (6700 en VL, 700 en PL) seraient prêts à se lancer dans le CT catégorie L. C'est le cas du gérant d'un centre de Haute-Loire, qui roule en Aprilia sur circuit : « Au départ, je ne voulais pas y aller parce que j'y ●●●



## LES CONSTRUCTEURS CONQUIS?

Tout en reconnaissant que les passionnés sont plutôt attentifs à l'état de leur moto, les constructeurs ne voient pas d'un si mauvais œil l'arrivée du contrôle technique.

© LAURENT BENCHANA



Vincent Thommeret,  
directeur général  
de Yamaha Motor Europe

«Le contrôle technique est une affaire d'usager, pas de constructeur.» C'est avec cette phrase tranchante que notre entretien a débuté. Pourtant, Vincent Thommeret, directeur général de Yamaha Motor Europe, sait bien que le contrôle technique ne permettra pas d'atteindre l'un de ses objectifs annoncés, à savoir la réduction des nuisances sonores «sans quoi, nous l'aurions sou-

tenu sans hésiter. Récemment, Pierre-Yves Bournazel, conseiller de Paris du groupe Horizons, a proposé d'envisager l'interdiction de la circulation de l'ensemble des 2-roues à Paris de 22h à 7h» (lire Moto Magazine n° 407). La préfecture de police de Paris - qui a probablement d'autres chats à fouetter à l'approche des J.O. - a relevé 123 infractions pour bruit excessif, tous véhicules confondus, en 2023. Vincent Thommeret, également président de la branche 2-roues de la Chambre syndicale des importateurs d'automobiles et de motocycles, la CSIAM, rappelle que le secteur avait proposé un contrôle à la revente afin «d'apporter un éclairage professionnel à un acheteur d'occasion. Nous parlions à l'époque d'un contrôle de conformité et non technique parce que nous savions que, dans leur majorité, les véhicules étaient bien entretenus». Ce qui ne l'empêche pas de réfléchir à de nouveaux services comme la «réalisation de pré-contrôles techniques afin d'éviter à nos clients le risque d'une contre-visite» et de penser que le CT sera quand même profitable à certains: «On voit parfois arriver des scooters en concession pour la révision, et quand on retire le bouchon de vidange, on s'aperçoit que pas une goutte d'huile ne coule...». Malheureusement le contrôle technique n'intègre pas la vérification du niveau d'huile... Va comprendre.

© BENJAMIN BROLET



Antonio Perlot,  
secrétaire général de l'Acem

### POLITIQUEMENT CORRECT

L'Acem (Association des constructeurs européens de motocycles), de son côté, est depuis plus de dix ans favorable au contrôle technique, et ce, tout en sachant, d'une part, que les motards passionnés se soucient de l'état de leur machine et, d'autre part, que le CT ne résoudra pas le problème du bruit. Consciente de l'impact

extrêmement négatif des nuisances sonores sur l'image de la moto, elle a récemment rédigé des préconisations, en partenariat avec des fabricants d'échappements de renom, afin de rendre les pots le plus "intrafiquables" possibles. Les raisons pour lesquelles l'Acem défend le contrôle technique sont à chercher ailleurs. Elles sont avant tout politiques, comme l'expose Antonio Perlot, son secrétaire général: «Le 2-roues motorisé est une solution extrêmement pertinente pour répondre aux besoins de mobilité dans le contexte actuel de fortes préoccupations environnementales et de profonde transformation des centres urbains. Pour que nous puissions défendre cette idée et promouvoir ce véhicule, nous devons nous conformer aux mêmes contraintes que les autres usagers. Je ne dis pas que le CT va résoudre tous les problèmes, loin de là, mais il va contribuer à renforcer l'acceptabilité sociale de la moto».

À moins qu'après les ZFE (en net recul en France) et le stationnement payant (plutôt en progression), le contrôle technique ne finisse par détourner de la moto ses plus fervents amateurs.



## PRIORITÉ À LA PROTECTION



## TOUR-X5

Les casques Arai, fabriqués à la main avec dévouement, font preuve d'une protection suprême depuis des décennies.

Les nombreuses améliorations apportées par les mains expertes d'Arai et le désir de toujours mieux protéger les pilotes font partie des nombreuses raisons uniques pour lesquelles les casques Arai sont aussi performants.

De notre tout premier casque à ceux que nous fabriquons aujourd'hui, la protection du pilote est et reste notre priorité. Chez Arai, nous n'oublierons jamais que la valeur de ce que nous avons cherché à protéger est inestimable.



ARAHELMET.EU



VALUE OF ARAI

ARAHELMET.EU | @ARAIEU | f t i g

DÉCOUVREZ TOUTE LA COLLECTION SUR [myBihr.com](https://myBihr.com)

## L'ABC DU CONTRÔLÉ

### A

Votre moto a brillamment passé le CT, vous obtenez un "A", lettre qui figurera sur le timbre apposé sur votre certificat d'immatriculation (ex-carte grise). Si votre machine possède un pare-brise, le contrôleur y apposera également une vignette attestant du fait que vous êtes sorti victorieux de l'épreuve. Vous pouvez rouler 3 ans tranquillement avant de repasser au contrôle technique. Une exception: si vous revendez votre moto à un particulier, vous devrez présenter un contrôle technique favorable de moins de 6 mois. Si vous faites le choix de la revendre à un professionnel, vous êtes dispensé de cette obligation, mais risquez de vendre votre machine à un prix nettement inférieur.

### S

Votre moto présente au moins une défaillance majeure parmi les 87 possibles. Le timbre apposé sur votre carte grise porte la lettre "S". Vous avez alors 2 mois pour procéder ou faire procéder aux réparations et vous présenter à la contre-visite (payante) pour les faire valider par le contrôleur qui ne vérifie que les défaillances constatées lors du contrôle initial et non l'intégralité de la machine. Vous n'avez pas l'obligation de faire la contre-visite là où vous avez fait la visite initiale. Si vous dépassez les 2 mois impartis pour effectuer la contre-visite, vous devrez alors refaire un contrôle technique complet de votre moto.

### R

Votre moto présente une défaillance critique parmi les 7 possibles (voir liste ci-dessous). Le timbre apposé sur votre carte grise porte alors la lettre "R" qui vous vaudra une interdiction de circuler après minuit le jour du contrôle. À peine le temps de rentrer au bercail ou de déposer votre moto chez le mécanicien où elle patientera gentiment - et peut-être longtemps - jusqu'à l'arrivée des pièces. Vous disposez là aussi de 2 mois pour procéder à la contre-visite qui attestera de la remise en état de votre moto. Faute d'avoir le droit de circuler à son guidon du fait de sa défaillance critique, vous devrez remorquer votre moto jusqu'au garage. Si vous dépassez le délai de 2 mois pour effectuer la contre-visite, la peine est la même que pour une défaillance majeure: il faudra repasser le contrôle technique dans son intégralité.

### Défaillances critiques

1. Maître-cylindre défectueux ou non étanche, fixation insuffisante et frein inopérant
2. Risque imminent de défaillance, de rupture ou de perte d'étanchéité d'une durite de frein
3. Usure excessive (marque minimale non visible), garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées
4. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé, cassé ou absent
5. Étrier fissuré, endommagé, excessivement corrodé, mal monté ou étanchéité insuffisante
6. Pneumatique gravement usé, endommagé, entaillé
7. Risque d'incendie lié à une fuite de carburant, à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, à l'état du compartiment moteur



# #BOYCOTT CT2RM!

Par-delà les nombreuses manifestations de la FFMC organisées contre le CT, certaines antennes ont rencontré leurs élus pour expliquer la position des motards. En Côte-d'Or, le député Benoît Bordat a relayé le courrier de son collègue Jean-François Rousset, cosigné par 26 députés, demandant un moratoire sur le contrôle technique.

«... étais personnellement opposé. J'ai changé d'avis à la demande de mes clients motards qui ne se voyaient pas confier leur machine à quelqu'un qui n'y connaîtrait pas grand-chose. Les vidéos de formation qu'on m'a transmises ont fini de me convaincre. J'ai vu des gars qui, à deux, n'arrivaient pas à mettre une moto sur une béquille d'atelier! J'en ai aussi vu s'exercer à relever une bécane en se positionnant face à la moto et non dos à elle... Je pars en formation tout début avril».

### RENTABILITÉ À PROUVER

Autre souci, la rentabilité de l'activité ne serait apparemment pas acquise pour qui entendrait respecter le souhait exprimé par l'ancien ministre des Transports, Clément Beaune, de facturer la prestation environ 50€. Si l'on ne veut pas bâcler le travail, 75 ou 100€ serait plus réaliste, indique notre source. «Quand le ministère a parlé de 50€, il a simplement voulu vous faire plaisir», précise Bernard Bourrier,

le patron du groupe Autovision/Motovision. «Quand j'entends dire que les réseaux vont se gaver, c'est faux», tempête l'homme en indiquant qu'il sera déficitaire sur cette activité, compte tenu des investissements en matériel, logiciels, hommes et formation. Sans compter l'obligation faite aux réseaux - qui

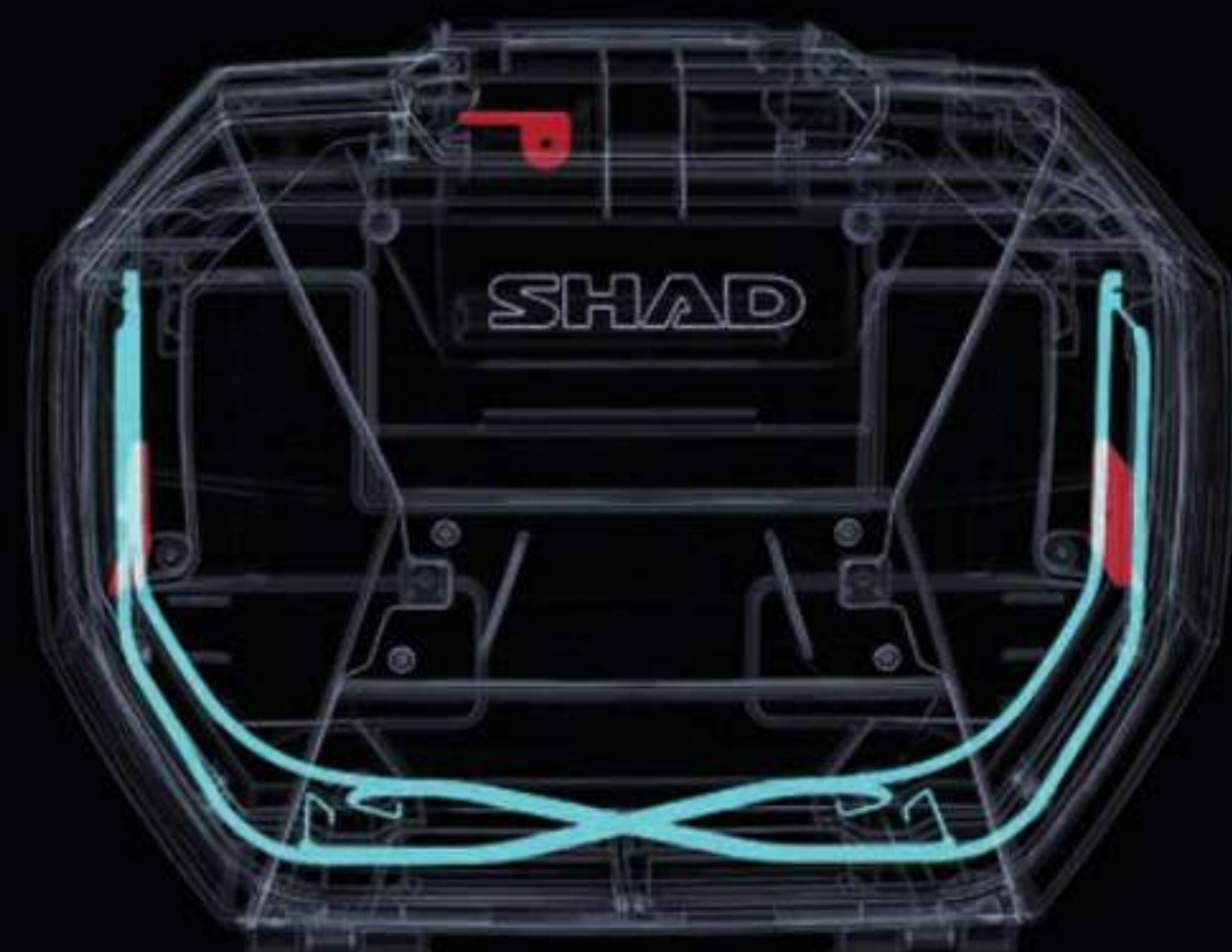
représentent 82% des centres de contrôle technique (contre 18% d'indépendants) - de respecter une exigence de maillage territorial. Pour obtenir leur agrément - valable 10 ans - du ministre chargé des Transports, ils doivent être présents dans au moins 90 départements afin de permettre à chaque usager de faire

contrôler son véhicule sans avoir à traverser le pays pour y parvenir. Et même si les équipements obligatoires pour lancer l'activité sont réduits à la portion congrue (un jeu de béquilles, un cric, un bloqueur), il faudra y ajouter, dès 2025, un sonomètre et un banc de débridage. Le P.-D.G. du réseau Autovision/Motovision - dont nous devons saluer la trans- ●●●

À L'APPEL DE LA FFMC, UNE GRANDE MANIFESTATION NATIONALE CONTRE LE CT EST PRÉVUE LES 13 ET 14 AVRIL  
TOUTES LES INFOS SUR FFMC.ASSO.FR

# SHAD

ENGINEERED FOR RIDING



**PIONEERS /** EXPANDABILITY



**NEW SH38X /** EXPANDABLE

**+40%**  
EXPANDED

**10KG**

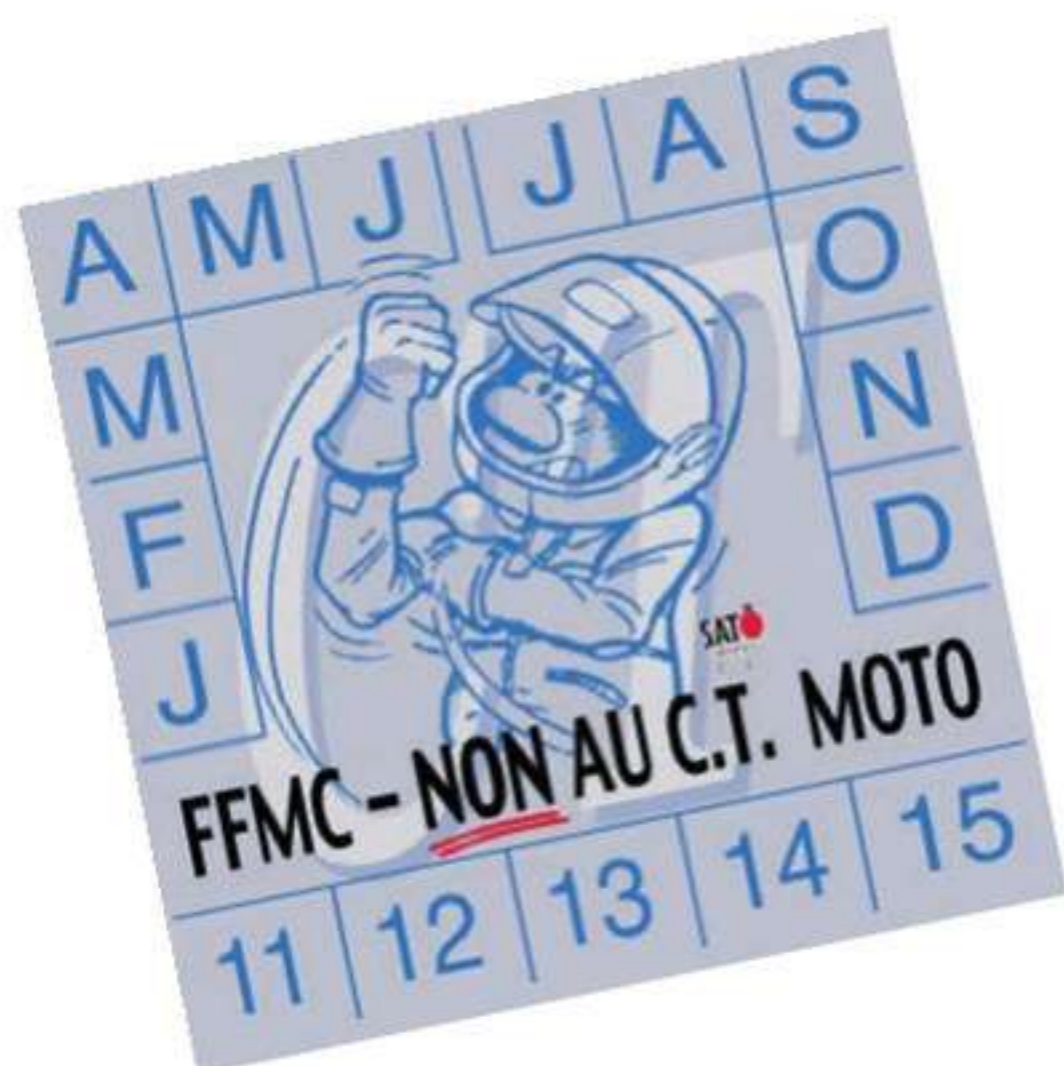
**MODULAR**

**4P**  
SYSTEM

**3P**  
SYSTEM



[WWW.SHAD.ES](http://WWW.SHAD.ES)



●●● parence et le mérite d'avoir parlé à la presse (lire l'encadré ci-dessous) - entend malgré tout développer cette activité qu'il imagine bénéficiaire à moyen terme: «D'ici dix à quinze ans, la catégorie L va monter en puissance du fait de la saturation des infrastructures routières. Il n'est pas non plus exclu d'imaginer que les vélos - et tout particulièrement ceux à assistance électrique - soient un jour immatriculés et contrôlés parce que leur bon état mécanique est aussi un enjeu de sécurité pour l'ensemble des usagers». À la lumière de tous ces éléments - mesure très mal perçue, difficulté de recrutement et de formation, rentabilité hypothétique, délais

de mise en place ridiculement courts -, on peut légitimement s'interroger sur la mise en place précipitée du CT moto, contre la volonté même du président de la République.

## LA PETITE REINE (DU JEU)

En août 2021, Emmanuel Macron, alors en pleine campagne pour sa réélection, l'avait en effet suspendu, jugeant que ce n'était pas «le moment d'embêter les Français» (sic!). Le président restait ainsi fidèle à l'esprit de la directive européenne 2014/45/UE du 3 avril 2014, qui demandait aux États membres d'améliorer la sécurité des motards en leur lais- ●●●

## AUTOVISION LANCE MOTOVISION ET JOUE LA CARTE DE LA TRANSPARENCE

Le 14 mars, le groupe Autovision/Motovision a invité la presse pour réaliser un contrôle technique en conditions réelles. L'occasion de découvrir ce qui nous attend, **dont beaucoup de superficialité, c'est le moins qu'on puisse dire!**

Petit-fils du fondateur de groupe Autovision/Motovision, Valentin a toujours baigné dans l'univers du contrôle technique. Passionné de mécanique, le jeune homme est également amateur de moto. Pour les besoins de la cause, il a proposé de soumettre sa Yamaha MT-10 à un contrôle technique tel qu'il va être pratiqué par le groupe français à partir du 15 avril. Aux manettes, un formateur au CT catégorie L s'apprête donc à vérifier, devant les journalistes, les 77 points de contrôle définis par l'arrêté du 23 octobre 2023 pour y repérer d'éventuelles défaillances majeures (87 possibles) ou critiques (7 possibles). Comme l'a précisé le P.-D.G. du groupe, Bernard Bourrier: «Il ne s'agit pas de s'assurer de la conformité du véhicule par rapport à son homologation, mais de veiller à son bon entretien». En clair, la monte d'un amortisseur adaptable ne pose pas de problème. La durée d'un contrôle est estimée entre 30 et 40 minutes. Il s'effectue visuellement, c'est-à-dire sans outils et sans démontage\*. Les appareils de mesure sont très limités: un thermomètre infrarouge pour s'assurer que le moteur a atteint

80° avant d'en mesurer les rejets polluants avec l'analyseur de gaz (pour les 2RM mis en circulation depuis le 17 juin 1999, date de la norme Euro 1), un dispositif de mesure de l'opacité des fumées, un ohmmètre pour la résistance électrique, un manomètre pour la pression des pneus. Le sonomètre arrivera à partir du 1<sup>er</sup> mars 2025, le banc destiné au contrôle de la vitesse maximale des 49,9 cm<sup>3</sup> le 1<sup>er</sup> juin 2025. Des délais accordés pour laisser à l'Utac OTC (union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle dépendant du ministère des Transports) le temps de les homologuer et pour éviter aux opérateurs d'avoir à supporter de trop lourds investissements au démarrage. De la même façon, le pont élévateur est optionnel. En son absence, certains contrôleurs devront travailler à genoux ou à quatre pattes pour faire le tour de la machine et s'assurer de son état...

### T'AS DE BONS YEUX, TU SAIS?

Sans avoir la prétention de décrire ici l'intégralité du travail effectué par le formateur (voir notre vidéo sur YouTube, <https://bit.ly/43BeXy7>),



Bernard Bourrier, le P.-D.G. d'Autovision/Motovision, a 27 ans de métier dans le contrôle technique. Il avait demandé 2 ans pour sa mise en application. L'État a accordé 6 mois.

nous avons été étonnés par la superficialité de certains contrôles, tel celui du freinage effectué en actionnant le levier droit après avoir fait tourner la roue... à la main. De la même façon - contrôle visuel oblige - l'état du faisceau électrique n'est vérifié que sur sa partie visible. Très étonnamment, le niveau d'huile

n'est pas mesuré, «comme sur les voitures à essence», précise l'homme de l'art. Les rétroviseurs adaptables sont acceptés sous réserve d'être orientables et d'offrir une bonne vision, un critère laissé à la libre interprétation du contrôleur. Nous avons été également surpris par le caractère "majeur" de certains "défauts" que nous n'aurions pas imaginé être des "défaillances". Il en va ainsi d'un trou dans le flanc de carénage (!) de la MT-10, car sa partie saillante pourrait blesser, par exemple, un enfant qui passerait à proximité de la moto stationnée. Plus compréhensible, l'absence de catalyseur et de sonde lambda (un classique lorsqu'on monte une ligne adaptable) est également considérée comme une "défaillance majeure" qui impose une contre-visite sous deux mois. De quoi confirmer les dires du P.-D.G. d'Autovision: «D'un point de vue économique, le contrôle technique, c'est zéro. Par contre, ça génère des frais de maintenance et d'entretien derrière». Et voilà qui pourrait expliquer pourquoi les constructeurs ne voient pas ce contrôle d'un si mauvais œil (lire l'encadré page 17).

\* À l'exception de la dépose d'éléments permettant d'accéder au numéro de série et au coffre à batterie



**BELSTAFF**  
MOTORCYCLE

BlackBrown



**Blouson BROOKLANDS**

- Cuir ciré à la main
- Traitement exclusif Belstaff
- Protections amovibles CE coudes et épaules

Distributeur exclusif France: [www.accessoires-diffusion.com](http://www.accessoires-diffusion.com)

Le jeune député et président de la commission des lois à l'Assemblée, Sacha Houlié, ici au guidon de sa Yamaha Tracer 900, s'est fortement mobilisé contre le contrôle technique. Nonobstant l'imminence de son entrée en vigueur, il n'entend pas abandonner le combat.

●●● sant le choix, pour y parvenir, entre l'instauration d'un contrôle technique et la mise en place de mesures alternatives. Jean-Baptiste Djebbari, alors ministre délégué chargé des Transports, avait planché sur six mesures alternatives, avec la FFMC et la FFM, soumises à la Commission européenne. Beaucoup étaient frappées au coin du bon sens: renforcement de la communication sur la sécurité des 2RM, obligation de faire figurer dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière les enjeux liés aux 2 et 3RM, adaptation du permis de conduire B en y intégrant la question de la sécurité des deux-roues motorisés, installation de radars pour contrôler les émissions sonores, les fameuses méduses, toujours en cours d'homologation. Pertinent, *isn't it?* Pas aux yeux de trois associations - Ras le scooter, Respire et Paris sans voiture -, qui ont saisi le Conseil d'État (fin 2021), lequel a décidé d'imposer le contrôle technique au détriment des mesures alternatives, avant même que la Commission européenne ne se prononce sur leur bien-fondé! Ce que ces trois associations reprochent notamment aux 2 et 3RM, ce sont les nuisances sonores de certains. Un problème bien réel sur lequel travaille la FFMC de longue date à grand renfort de campagnes de sensibilisation et contre lequel le contrôle technique ne pourra malheureusement rien. Comme le note l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) dans son rapport de septembre 2023: «Des non-conformités (silencieux d'échappement non homologués) peuvent être dissimulées au contrôle par la relative simplicité et rapidité de permutation avec l'échappement d'origine».

## UN DÉPUTÉ EN COLÈRE

C'est également ce qui agace le député (Renaissance) Sacha Houlié, motard passionné: «On va appliquer un contrôle technique à 3 millions de personnes alors qu'on ne sera jamais prêts le 15 avril, tout ça parce que quelques Parisiens en ont



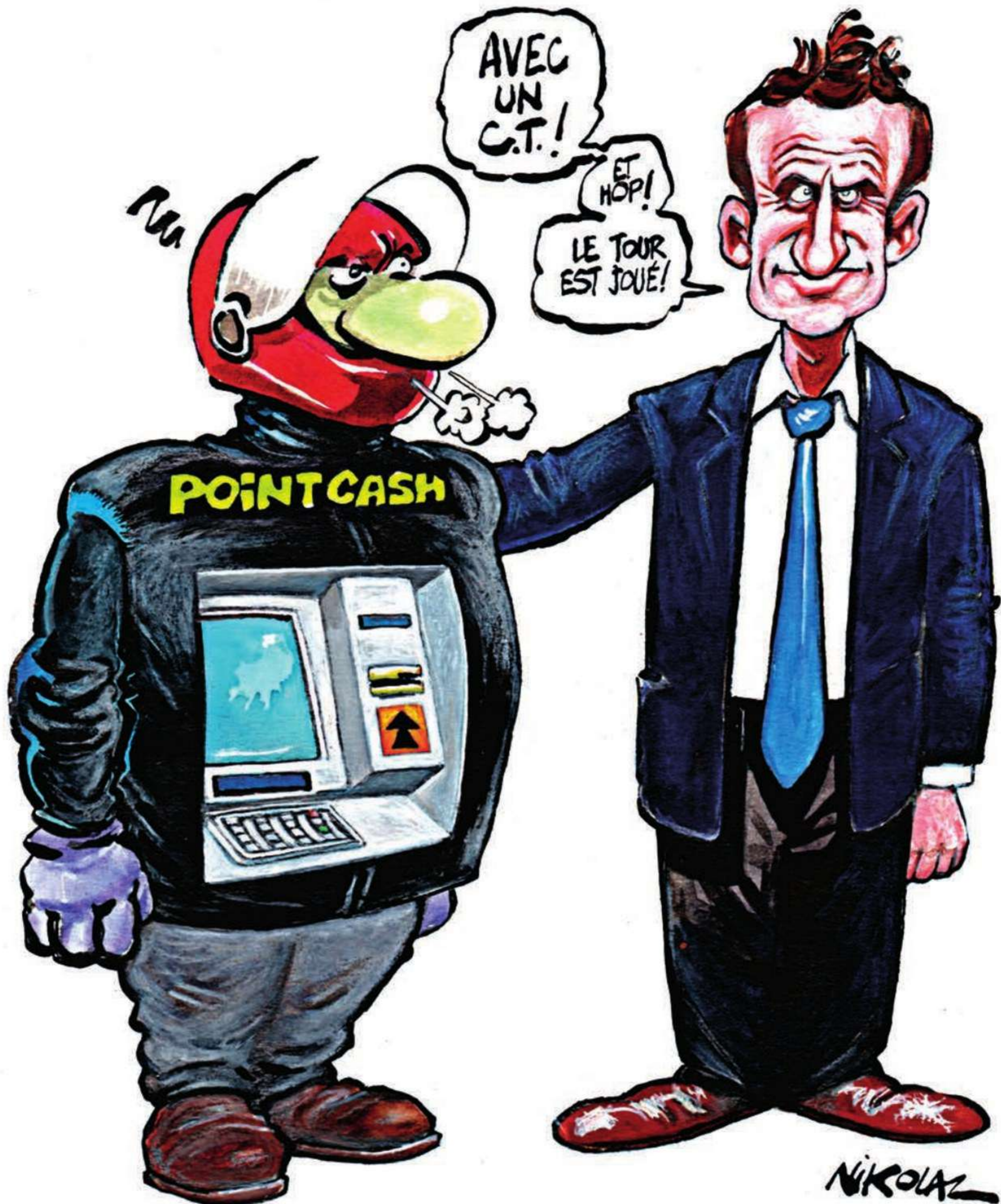
**« Je souhaite qu'on fasse la démonstration que ce CT ne fonctionne pas et ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés »  
Sacha Houlié, député**

ras le bol du bruit des scooters. On marche sur la tête». L'élu, également président de la commission des lois à l'Assemblée nationale, va plus loin: «En l'état, je ne suis pas sûr qu'il faille inciter les gens à faire ce contrôle technique. Je ne me contente pas de penser que ça ne marchera pas, je le souhaite. Je souhaite qu'on fasse la démonstration que ce contrôle technique ne fonctionne pas et ne permet pas d'atteindre les objectifs qu'on s'est fixés. Nous sommes en train de disputer un match qui se joue

en plusieurs manches. La première, c'était celle des mesures alternatives et on l'a gagnée pendant plus de dix ans, jusqu'à l'arrêt du Conseil d'État. On peut en être fiers parce que certaines batailles menées avec la FFMC et la FFM étaient homériques. La 2<sup>e</sup> manche, on l'a perdue, puisque le CT entre en vigueur. Mais, il y aura une 3<sup>e</sup> manche. Ce sera celle de la démonstration de son inefficacité et de son inutilité totale, soit parce que les motards n'iront pas, soit parce que ceux qui s'y soumettront montreront qu'il n'y a quasiment pas de contre-visites et que le CT ne sert à rien. Alors on remportera la 3<sup>e</sup> manche. Aujourd'hui, on en est à un partout, balle au centre. Le jeu continue». ■



# COMMENT FAIRE LES POCHES DES MOTARDS ?



## INDUSTRIE

# DUCATI DE PLUS EN PLUS RENTABLE

Ça roule pour Ducati. En 2023, et pour la deuxième année consécutive, son chiffre d'affaires a dépassé le milliard d'euros, même si ses ventes étaient en légère diminution par rapport à 2022.



Sur une chaîne de Borgo Panigale. En 2023, Ducati a un peu moins vendu de motos, mais dégagé une rentabilité supérieure.

Ducati a clôturé 2023 avec 58 224 motos vendues dans le monde. Soit une baisse de 5,4% par rapport à l'année précédente (61 562). Mais 2023 - qui a vu le second titre en deux ans de Francesco Bagnaia en MotoGP - est quand même la troisième meilleure année en termes de ventes de l'histoire du constructeur italien. En dépit de ce léger recul, mais aussi de difficultés rencontrées sur le marché chinois, les indicateurs économiques sont au vert. Ainsi, pour la seconde fois depuis 2022, le chiffre d'affaires dépasse le milliard d'euros (1 065 millions). Mieux, à 112 millions d'euros, le résultat opérationnel enregistré en 2023 est le meilleur jamais enregistré par l'entreprise, et le niveau de rentabilité, en augmentation, a atteint 10,5%.

Dans le détail, l'Italie reste le marché le plus important pour Ducati. Elle est suivie par les États-Unis et l'Allemagne - où les ventes ont battu des records pour la deuxième année d'affilée. La Chine, son quatrième marché jusqu'à 2022, a reculé en sixième position fin 2023, du fait de ventes en très fort recul (-47%). Côté

modèles, la Multistrada V4 est à nouveau la moto de la gamme la plus vendue avec 10 480 unités écoulées dans le mode, suivie par la "famille" Scrambler (7 010 unités) et la Monster (6 854). De son côté, la Diavel V4 a été vendue à 2 883 exemplaires en 2023 - sans même parler des Ducati Diavel for Bentley, en série limitée, collector et immédiatement toutes écoulées. Enfin, Ducati indique que la Panigale V4 a vu ses livraisons croître de 16% sans donner toutefois le nombre d'unités. De quoi réjouir le patron de la marque : « Les résultats obtenus par Ducati en 2023 confirment la validité des décisions stratégiques et de la politique d'investissement autofinancée que nous menons depuis plusieurs années, a déclaré (sans surprise...) Claudio Domenicali. Il faut ajouter les succès en compétition qui nous ont vus devenir champions du monde en MotoGP et Superbike mondial pour la deuxième année consécutive. Forts des objectifs atteints, nous regardons l'avenir avec détermination et poursuivons le plan de développement de la marque et de la gamme de produits ». ■

## KTM MAJORITAIRE AU CAPITAL DE MV AGUSTA

En novembre 2022, KTM, filiale de Pierer Mobility AG, faisait l'acquisition de 25,1% de MV Agusta Motor. Une coopération qui comportait également la reprise de la chaîne d'approvisionnement et les achats de MV Agusta en octobre 2023. En outre, la gamme MV est également distribuée en partie via le réseau de vente mondial de Pierer Mobility. KTM disposait également d'une option d'achat sur la base des comptes annuels au 31 décembre 2025 pour acquérir une participation majoritaire dans la marque italienne. Cette option a été exercée de manière anticipée, le groupe autrichien prenant 25% supplémentaires du capital, soit un total - qui lui donne la majorité - de 50,1%. Les 49,9% restants sont toujours détenus par Timur Sardarov, qui cède toutefois sa place de P.-D.G. de MV à Hubert Trunkenpolz pour en devenir le vice-président, l'ambassadeur et le consultant. Petit à petit, avec HVA, GasGas et désormais, MV Agusta, KTM se fait son (gros) nid...



# ROOF®

## BOXXER<sup>2</sup>



- Norme E22.06
- Intercom ready
- Double homologation



# ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS LES AUTORITÉS RECULENT...

Lors d'un récent conseil interministériel, Christophe Béchu, le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, a annoncé que la très controversée politique des ZFE (zones à faibles émissions) allait être assouplie, au bénéfice des ménages les plus modestes. Bon, pour la cohésion des territoires, ce n'est toujours pas ça.

Les coïncidences existent-elles ? Ou pas ? Toujours est-il qu'à l'approche des élections européennes, il se trouve que la qualité de l'air vient de s'améliorer nettement dans plusieurs métropoles françaises : ce serait faire preuve de mauvais esprit que de ne pas s'en réjouir, d'autant que cet élément de qualité de vie en progression bénéficie à toute la société. Le gouvernement a en effet annoncé que les dernières mesures de qualité de l'air révèlent une diminution à la fois de la fréquence et de l'ampleur des dépassements des seuils réglementaires. Alors qu'en 2016, quinze métropoles dépassaient régulièrement les seuils d'alerte en matière de NO<sub>2</sub>, elles ne sont plus que deux en 2023 (Paris et Lyon). Mieux : l'an dernier, les métropoles de Strasbourg, Rouen et Marseille ne sont plus en dépassement régulier de ces normes et restent ainsi sous la barre des 24µg/m<sup>3</sup>. Ces villes changent alors de statut et passent en « territoire de vigilance », où la progression de la qualité de l'air continue d'être observée. Ainsi, à Marseille, la municipalité a donc décidé de ne pas appliquer la tranche suivante de déroulement des ZFE, à savoir bannir les véhicules Crit'Air 3 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 : ceux-ci auront donc le droit de rouler avec leur véhicule (voitures essence de 1997 et diesel de 2006, et moto d'avant 2000). La municipalité a ainsi expliqué qu'il fallait du temps, qu'il fallait être plus tolérant... Sachant qu'environ 30 % du parc roulant est Crit'Air 3 ou plus, cela impacte une proportion considérable de la population française, avec un fort sentiment d'injustice sociale à la clef.

## MANQUE DE COHÉSION...

Rouen a suivi l'exemple de Marseille et n'appliquera pas l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 ;



Strasbourg, en revanche, qui n'y était pas non plus tenue, maintiendra bien cette interdiction, tout en expliquant qu'il n'y aura pas de verbalisation (*sic!*).

Alors qu'au plus haut sommet de l'État, on explique qu'il faut simplifier l'administration, le casse-tête continue donc pour l'usager de la route. Entre savoir quand et où on peut rouler à 80 ou à 90 km/h et quelles villes on peut traverser ou visiter - et celles où l'on sera banni, voire verbalisé sans même s'en rendre compte -, les "décideurs" ont pondu un joyeux bordel. Dans ce contexte, on plaint le touriste étranger en voyage qui n'est pas vraiment au fait de tout ce micmac.

On rappellera que ne pas se soumettre aux règles des ZFE implique une amende forfaitaire de 68€ et que circuler avec une fausse vignette vous condamne à un minimum de 135€, avec une possible mise à la fourrière. ■

Je suis l'île de tous les ailleurs. Mi chjamu **CORSICA**



plongée  
féérique



forêt  
majestueuse



Sillonnez la Corse à moto à la découverte  
de son art de vivre. [visit.corsica](https://visit.corsica)

**VITE LU**

► **MARCELO GANDINI, 1938-2024**

Quel est le point commun entre la Citroën BX et la Lamborghini Miura ? Entre la Renault Supercinq et la Countach ? Qui a dessiné l'intérieur psychédélique de la Renault 5 Turbo ? Tout ceci, et bien plus encore, on le doit à Marcelo Gandini, l'un des designers automobiles qui a le plus marqué son époque. Gandini s'est éteint le 13 mars dernier à l'âge de 85 ans. Quel rapport avec la moto ? Parmi ses multiples créations, Gandini a



également dessiné un deux-roues, le Fantic Sprinter (photo). Ils sont rares, les designers auto, à toucher à la moto - exception faite de Giorgetto Giugiaro, père de la VW Golf I et aussi de la Ducati 860 GT.

► **DUCATI GAGNE DÉJÀ EN MOTOCROSS...**

À peine quelques petits mois après avoir été dévoilée, la Ducati Desmo450 MX vient de remporter l'une des deux courses de la première épreuve du championnat italien de motocross Pro-Prestige MX1. Son pilote, Alessandro Lupino, avait auparavant effectué la pole position.

► **... ET TRIUMPH AUSSI (PRESQUE)**

De son côté, en Argentine, la Triumph TF 250-X n'a certes pas gagné dans la première épreuve du championnat du monde MX2 2024, mais a terminé troisième du classement général au cumul des deux manches (son pilote, le Danois Mikkel Haarup, s'est classé 5<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup>).

► **BREMBO N'EST PAS SUR LES FREINS**

Spécialiste mondial du freinage, Brembo a terminé 2023 en trombe, avec un chiffre d'affaires en hausse de 6,1% par rapport à 2022. Ses excédent brut d'exploitation et profit net ont suivi le même mouvement, augmentant respectivement de 6,5% et 4,2%.

► **SUZUKI FAIT SON TOUR D'ESSAIS**

Jusqu'au 13 juillet, Suzuki organise son "Experience Tour", à savoir la possibilité d'essayer l'ensemble de sa gamme (une quinzaine de motos) partout en France, avec près de vingt dates prévues. Pour les connaître, mais aussi savoir quels concessionnaires sont concernés et, surtout, vous inscrire, rendez-vous sur [suzukiexperientetour.com/#/map](https://suzukiexperientetour.com/#/map).

**LES VIDÉOS MOTOMAG**

Ne ratez pas les dernières vidéos de notre chaîne *YouTube*. Offrez-vous une petite séance de rattrapage.

À consulter sur [www.youtube.com/motomag](https://www.youtube.com/motomag)

**TVS, un nouvel acteur d'importance ?**

Motomag s'est rendu à Bangalore, en Inde, visiter les usines TVS et essayer quelques-unes des machines qui doivent faire leur entrée sur le marché français d'ici la fin de l'année. Pas de doute, la qualité de fabrication est au rendez-vous. Est-ce que cette marque a le potentiel pour concurrencer les officines chinoises ? Ou les japonaises ? Réponse dans cette vidéo...



**Laverda 750, retour sur l'histoire**

Si la Honda CB750 a révolutionné le monde de la moto moderne en 1969, les concurrents européens ne baissent pas les bras pour autant. C'est notamment le cas de Laverda, constructeur de machines agricoles, qui se diversifie dans la moto. Cette 750 bicylindre offre un caractère moteur gros comme ça et une tenue de route impériale. Philippe raconte cette saga dans un nouvel *Apéro avec Motomag*.

**Le contrôle technique, comment ça se passe ?**

Le 15 avril, c'est officiel, les deux et trois-roues motorisés (ainsi que tous les engins de la catégorie L) devront se soumettre au CT. Nous avons répondu à l'invitation de l'enseigne Autovision, qui a créé Motovision pour l'occasion, histoire de comprendre comment ce contrôle technique va se dérouler. Attention, c'est édifiant...



**Nouveau : le site Internet [motomag.video](https://motomag.video)**

Motomag vient de lancer son nouveau site : [motomag.video](https://motomag.video) vous permet de visionner nos dernières vidéos, comme les plus anciennes, de vous abonner au magazine, grâce à une boutique à l'accès simplifié, et d'interagir encore plus facilement avec les différentes composantes de l'univers de *Moto Magazine*. Un nouveau site à enregistrer illico dans vos favoris !

# DONNEZ DES COULEURS À VOTRE QUOTIDIEN.

## NOUVEAU SCRAMBLER ICON.



Encore plus moderne, plus fun et plus facile, le nouvel Icon va vous étonner. Il est passionnément Scrambler. Ayez le look le plus pointu de la ville avec : son nouveau look encore plus élégant, ses 9 couleurs au choix, sa personnalisation évoluée, sa légèreté, son agilité, sa sécurité avec l'ABS de virage et le contrôle de traction, et sa connectivité avec son système d'éclairage full led. Envie de découvrir le nouvel Icon et l'ensemble de la nouvelle génération Scrambler ? Rendez-vous chez votre distributeur le plus proche\*.



\*Sous réserve de disponibilité.  
Scannez le QR Code pour découvrir la nouvelle génération Scrambler.

# SCRAMBLER DUCATI

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

# SALON DE LYON

## VERS DE NOUVEAUX SOMMETS

Avec 150 000 visiteurs (contre 115 000 l'année dernière et 85 000 l'année précédente), le salon du 2-roues de Lyon s'affirme avec une belle *maestria* comme le second événement moto européen, juste derrière l'EICMA de Milan, à la vocation internationale plus affirmée. En même temps, il sait mêler actualité, patrimoine, culture, ambiance, expérience, il y en a pour tous les goûts au point que d'espérer tout voir en une seule journée relève de la gageure. Et record battu, avec 60 000 visiteurs le samedi, une fréquentation que le site Lyon Eurexpo n'avait jamais connue. Vous savez quoi? C'est mérité: la preuve par l'image...



À elle seule, l'image ci-dessus prise devant l'entrée résume l'incroyable succès rencontré par le salon de Lyon. Un succès qui ne doit rien au hasard tant la recette concoctée depuis des décennies par Jack Monchanin est porteuse. Expositions, animations pléthoriques - concerts, mur de la mort, etc. -, commerce, tout est fait pour le visiteur. Cette année, et pour la première fois de son histoire, le salon occupait l'intégralité des six halls du parc Eurexpo, sans oublier une partie des espaces extérieurs! La moto a un sacré vent en poupe et c'est tant mieux.





Quand l'imagination est au pouvoir, tout est permis. Comme ces répliques miniatures de vraies motos (à l'arrière-plan) proposées par Replica Bikes. De gauche à droite, Ducati Desmocino 80 à moteur, cadre et fourche de Honda CY 80, HVA Mini CR 400 à moteur Zündapp 50 cm<sup>3</sup>, Maico Mini GP 400 à moteur Sachs 50 cm<sup>3</sup>. Top !



Au salon de Lyon, on vient d'abord voir des motos, quelles qu'elles soient. Dans un contexte de marché porteur, les stands des constructeurs présents n'ont pas désempilé, tandis que des démos d'anciennes ont attiré les passionnés.



Comme chaque année, la Fédération française des motards en colère était présente en force – aux côtés de la Mutuelle des Motards, de l'Association pour la formation des motards, de la FFMC Loisirs, de *Moto Magazine* et de *GPMag* – sur un stand très couru. Mais pas seulement, puisque, une nouvelle fois, les membres de son antenne locale (69) s'occupaient notamment de garder les casques des visiteurs. Une super initiative pour "explorer" en tout confort le salon bourré à craquer.

## Bottines **XPD X10-R**

Croiser des bottes racing à des sneakers est le pari osé tenté par XPD, la marque de chaussures de l'équipementier italien Spidi. Les X10-R (360€) associent le confort d'une tige en néoprène extensible à la protection

d'une base issue des modèles sportifs (chausson rigide à serrage rapide, dispositif anti-torsion, etc.). L'enfilage est facilité par un long zip qui court le long du coup de pied. À voir si ce résultat, indubitablement original, saura séduire les adeptes de roadsters sportifs et autres bolides du quotidien.

**Infos: spidi.com**



## Huile moteur **Motul NGEN 5 et 7**

Pour tout dire, nous étions passés à côté de ces lubrifiants innovants signés Motul. Les NGEN s'inscrivent dans une tendance anti-gaspi en remettant en service une partie des 120 000 tonnes d'huile de vidange moteur récupérées chaque année en France. Après un traitement chimique poussé et l'ajout d'additifs, ces huiles deviennent, selon Motul, aussi performantes que des lubrifiants synthétiques. Les deux références - NGEN 5 (environ 75€/4 litres) pour le quotidien et NGEN 7 (environ 98€/4 litres) pour un usage sportif - sont disponibles en différentes viscosités et compatibles avec les embrayages à bain d'huile (norme MA2).

**Infos: motul.com**



## Casque sport **HJC RPHA 12**

Le RPHA 12 bénéficiera-t-il du même engouement populaire que le RPHA 10, premier de la lignée des casques sportifs du fabricant coréen? L'avenir le dira, mais une chose est sûre, cet héritier dispose d'atouts pour se faire une place au soleil. Le premier d'entre eux consiste en ses deux versions: coque multifibre (1550 g, à partir de 480€) ou en carbone (1450 g, à partir de 630€). Retouché tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, ce modèle est, comme toujours, maintenu par une jugulaire à double anneau et accompagné d'un écran teinté.

**Infos: hjchelmets.eu**





ONLY YAM  
MOTO REVOLUTION  
ST QUENTIN EN  
YVELINES  
30-31 MARS

PLANÈTE YAM  
RENNES  
05-06 AVRIL

TECHNIC MOTOS  
SAINT-ETIENNE  
13-14 AVRIL

MOTOS MIELLIN  
BESANÇON  
20-21 AVRIL

YAM NANTES  
NANTES  
27-28 AVRIL

CLINIQUE MOTO  
LA ROCHELLE  
03-04 MAI

YAM CENTER  
MÉRIGNAC  
24-25 MAI

MOTOS  
GÉNÉRATION 3  
AUBAGNE  
07-08 JUIN

YAM 66  
PERPIGNAN  
14-15 JUIN

JOUY MOTO  
VILLENEUVE-SAINT-  
GEORGES  
22-23 JUIN

MOTOMAX  
METZ  
28-29 JUIN

JMS YAM STORE  
AVIGNON  
05-06 JUILLET

## YAMAHA DEMO RIDE TOUR 2024

IL ROULE DE VILLE EN VILLE POUR VOUS FAIRE ESSAYER LA GAMME YAMAHA. **UNE TOURNÉE DE 22 DATES PARTOUT EN FRANCE.** PROFITEZ D'ESSAIS ENCADRÉS PAR DES PROFESSIONNELS, DÉCOUVREZ DES ITINÉRAIRES SUR-MESURE ET PROFITEZ DE LA DIVERSITÉ DE NOTRE GAMME. **INSCRIVEZ-VOUS VITE POUR PROFITER DE CETTE EXPÉRIENCE UNIQUE !**



 **DEMO RIDE**  
**TOUR**

Pour réserver votre essai  
Flashez ce QRCode.



 **YAMAHA**  
*Revs Your Heart*

<http://yamaha.demoridetour.fr>

 |  |  | 

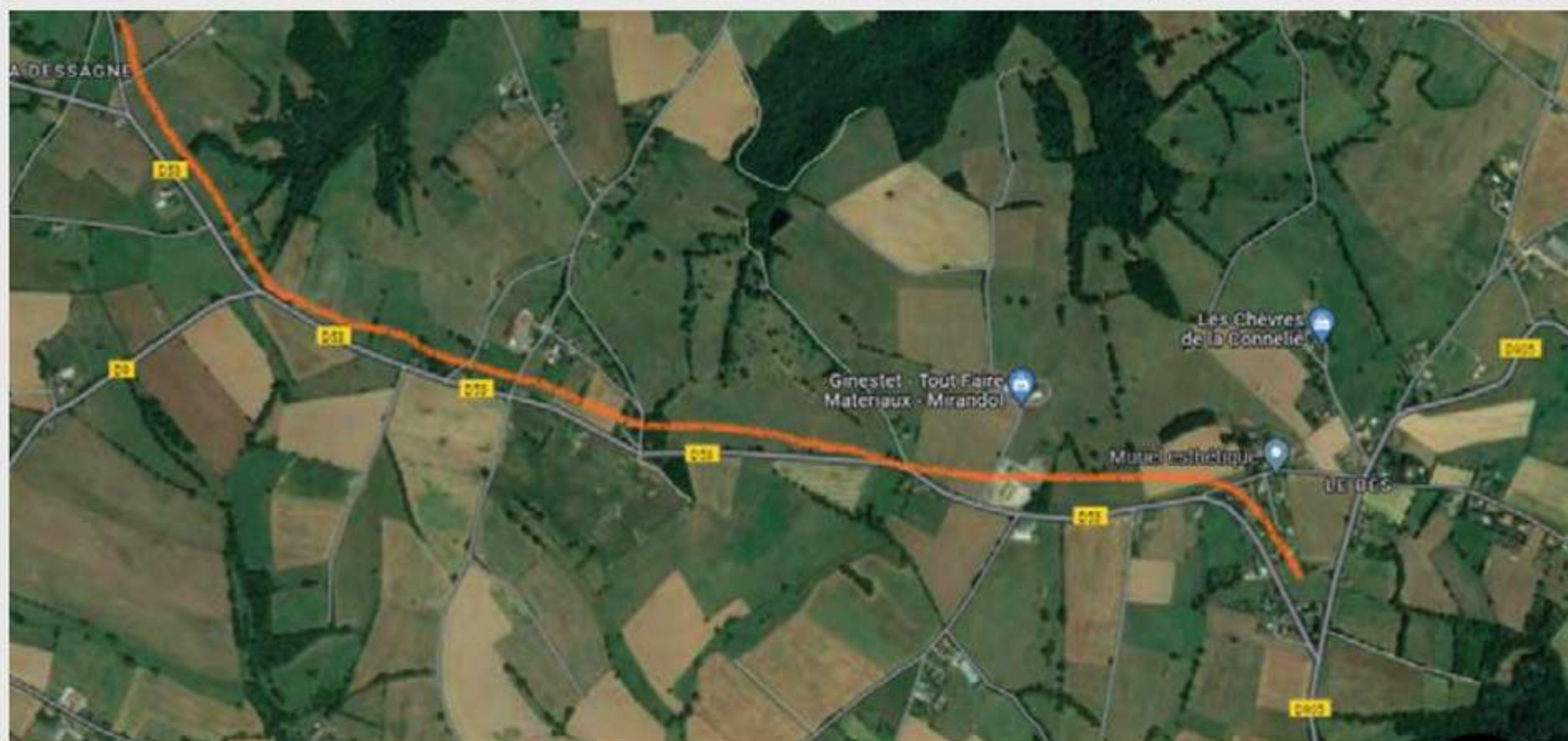
Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

# ACTU

TEXTE FRÉDÉRIC BROZDZIAK PHOTOS LECTEUR ET GOOGLE STREETS

## LA D53 DANS LE TARN (81) ENTRE ROUTE ET PATINOIRE

Les rustines, vous connaissez ? Ce sont des bandes de goudron noir "mou" utilisées pour colmater les fissures de nos chaussées vétustes. Dans un précédent Casque d'âne (MM n° 392), nous avons pointé leur dangerosité du fait de leur glissance sur chaussée humide et lorsqu'il fait très chaud, car cette solution bitumeuse a tendance à ramollir par forte chaleur. Sur la D53, entre Mirandol-Bourgnounac et Montirat, ce ne sont pas quelques colmatages, ici, c'est toute la route qui est recouverte de ce produit. C'est Fred, motard attentif à sa sécurité, qui nous a alertés. Les archives Google montrent bien que le détournement de l'utilisation primaire de ce produit remonte à de nombreuses années. Mais l'illustration envoyée par notre lecteur fait véritablement froid dans le dos. Non, la chaussée n'est pas mouillée, elle est simplement badigeonnée dudit produit. Et pour couronner le tout, Fred, qui l'emprunte depuis de nombreuses années et qu'il décrit comme « son pire cauchemar », nous précise qu'elle n'est pas la seule du coin à être "maquillée" de la sorte. Une route départementale relève de la responsabilité du département et en théorie, les personnes en charge du service technique ont quelques notions de sécurité. Manifestement, il semble que non. Nous adressons donc un Casque d'âne au département du Tarn, en espérant qu'il remette la main sur le guide Cerema concernant l'utilisation des produits de joints de chaussée. Au cas où vous nous liriez, cher service technique, voici le lien : [bit.ly/3lXejBq](http://bit.ly/3lXejBq).



**OPÉRATION CASQUE D'ÂNE** Vous pestez contre une infrastructure dangereuse ? Transmettez-nous un cliché ! Si nous jugeons le cas délicat, nous décernerons un Casque d'âne à l'autorité publique concernée et lui enverrons un exemplaire du magazine. Une modification du point noir trouvera aussi écho dans nos pages. Contact : [fbrozdziaak@motomag.com](mailto:fbrozdziaak@motomag.com); objet : Opération Casque d'âne ; indiquez la situation précise du point noir.



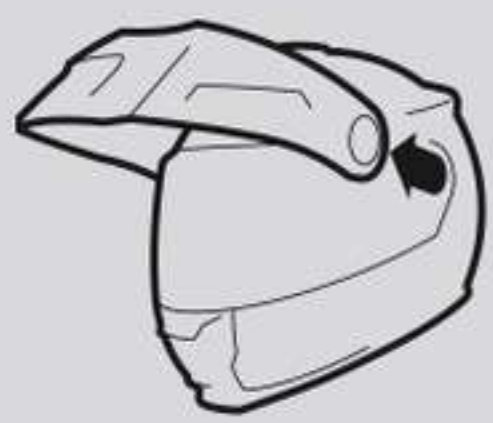


SCHUBERTH



# EE2

ENDLESS ADVENTURE



Casquette ajustable et détachable facilement



Homologation P/J et ECE-R 22.06



Pré-câblé pour un système de communication plug & play



Intérieur sans couture et personnalisable certifié Oeko-Tex 100.



En savoir plus



[SCHUBERTH.COM](https://www.schubertth.com) |   

## VOUS NOUS AVEZ DIT SUR MOTOMAG.COM\* ...

### ► La vidéo Motomag "Comment va se passer un contrôle technique moto"



**VIDÉO**  
<https://bit.ly/43BeXy7>

-> La boulette sur la Ducati diesel en dit long... Et c'est bien le cœur du problème, car s'il l'a fait chauffer, comme évoqué, ça va casser de la bielle italienne. Quant à confier ma moto de 350 kg à des gens qui ont passé une journée à manipuler des 600... Sait-on comment sera prise en

charge une éventuelle casse pendant un CT? **ANTOINE**

-> Quel enfumage! Payer pour un contrôle visuel que l'on fait soi-même régulièrement. Par contre, point positif, les motos antérieures à 1999 ne feront pas la pollution... **PHILIPPE**

-> Si tous les contrôleurs moto ont la même culture moto, on va pleurer! La Ducati Diavel "Diesel", elle tourne pas au fioul, c'est un partenariat avec la marque de jeans Diesel. Il va l'attendre longtemps, sa moto diesel! Bon courage à tous face au CT. **ALAIN**

-> Parfaite, cette vidéo! Ça montre que c'est une belle fumisterie. Que de l'à-peu-près: épaisseur des disques au toucher, il touche les durites, carénage fissuré à l'œil, bruit au *feeling* dans un beau garage vide... qui résonne. J'irai faire mon CT quand ils auront passé les motos diesel au CT (rire). **SÉBASTIEN**

-> Et il contrôle le freinage juste en touchant la durite? Il y a un banc pour contrôler? Apparemment pas... **DENIS**

-> Un alpiniste ferait-il une ascension avec une corde pourrie? Un plongeur irait-il en mer avec un détendeur défectueux? Pour les motards, c'est pareil! On sait prendre soin de nos motos, d'autant plus que c'est un objet-passion, donc très bien entretenu. **MARCUS**

### ► MM n° 407 et une Meteor aux Météores

-> Dans le dernier *Motomag*, un grand merci à Philippe Guillaume pour ton reportage aux Météores en [Royal Enfield] Meteor. Une vraie bouffée d'oxygène motarde. La mauvaise nouvelle, c'est que nous sommes le 17 mars et que j'ai déjà fini le numéro d'avril... **DENIS**

### ► Sur l'arrivée de l'indien TVS en Europe

-> TVS, Hero, Royal Enfield... Les marques chinoises comme en automobile, poids lourds, engins de TP agricoles... L'Asie et l'Inde sont en train de nous manger tout cru. Dans à peine dix ans, combien restera-t-il de marques 100% européennes? **CHRIS**

-> Je ne sais pas s'il faut se réjouir de voir tous ces engins arriver en Europe; le prix des motos chinoises monte régulièrement et je préfère acheter du *made in Europe* dans la mesure du possible. **MARC**

## DROIT DE RÉPONSE

La parution d'un courrier de lecteur (MM n° 404), incriminant la qualité de service de la marque Carportho, a fortement déplu au responsable de cette entreprise spécialisée dans les orthèses (lire notre test dans MM n° 402). S'estimant injustement mis en cause, ce dernier a souhaité que nous publions le texte suivant.

**N**ous voudrions exercer notre droit de réponse suite à l'attaque de la part d'un consommateur mécontent. Concernant les frais d'envoi et les taxes, nous ne pouvons pas agir. Sur le produit, les premières mesures données par le client correspondaient à une taille XL (largeur de la paume 9,5 cm, hauteur 9 cm). Suite à sa réclamation, nous avons demandé de nouvelles mesures qui ont donné une largeur de 8,2 cm et une hauteur de 9 cm, équivalent à la taille M, soit 2 tailles d'écart. Nous avons réalisé une 2<sup>e</sup> paire à titre gratuit (ce à quoi nous n'étions absolument pas tenus, l'erreur n'étant pas de notre fait), sans frais de port et déclarée comme échange de produit pour éviter toute nouvelle taxation douanière. Nous devons rétablir la vérité sur cette controverse, ne méritant pas les critiques dont nous avons été l'objet, étant donné que nous étions en contact avec le client pour résoudre le problème.



### POUR RAPPEL, LE COURRIER INITIAL

#### ORTHÈSE ET DÉCEPTION

Bonjour, je vous écris pour vous faire un retour sur un produit que vous avez mis en avant dans votre magazine n° 402 daté de novembre [ce test est lisible en page 122]. Je veux parler des orthèses Carportho à soi-disant 50 €. Tout d'abord, elles sont fabriquées à Maurice [l'île, NDLR], et donc quand vous les recevez, en plus des 10 € de frais de port, il y a une taxe douanière de 19 €. Ce qui nous fait un petit total de 79 €, sans compter les appels téléphoniques à 4 € les deux minutes pour avoir des précisions sur la taille et le produit. Bref, pour un produit de qualité, on ne compte pas, c'est bien connu. En dépit du fait d'avoir pris mes mensurations avec sérieux, le fabricant me confirme qu'il me faut une taille XL standard, pas sur mesure. Je viens de les recevoir et là, je vous mets quelques photos pour vous montrer comment elles sont: bien larges et bâillantes en tout coin (photo ci-contre). C'est vrai, je critique sans les avoir essayées, mais, aujourd'hui, le temps ne se prête pas à ça, et j'ai vraiment des doutes sur le sérieux du produit. **CHRISTOPHE, DE RIEZ**



**EXPRIMEZ-VOUS, ÉCRIVEZ-NOUS!**  
 Par courrier postal, par courriel à l'adresse [contact@motomag.com](mailto:contact@motomag.com), ou via [motomag.com](http://motomag.com) en cliquant sur "contact" en page d'accueil. Merci de préciser si vous acceptez ou pas la reproduction de tout ou partie de votre courrier dans *Moto Magazine*

# X-CAPE 649



\* Tarif TTC public hors frais de mise à la route - Tarif, photos et textes non contractuels. Dans la limite des stocks disponibles.

Trouver un revendeur



X-CAPE est la nouvelle Adventure de Moto Morini : polyvalence, plaisir et confort rassemblés dans une ligne futuriste et captivante. La roue avant de 19" et la fourche réglable de 50 mm de diamètre garantissent une tenue de route incroyable, ce qui en fait le choix idéal pour les cols de montagne et les chemins de terre.



Jantes à bâtons  
**7599€\***

Jantes à rayons  
**7999€\***

Les véhicules illustrés peuvent différer dans certains détails des modèles standards et sont en partie équipés d'options qui peuvent être achetées moyennant un supplément.

Distributeur exclusif  
**Sima**  
MOTORCYCLES  
since 1976



MotoMoriniFrance

[www.simamoto.fr/moto-morini/](http://www.simamoto.fr/moto-morini/)



PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

VOS PHOTOS, NOS COUPS DE CŒUR

# UNE MOTO, UN LIEU, UNE ÉMOTION

D'abord, mes félicitations pour la pertinence de vos articles, le ton toujours teinté d'humour, et l'honnêteté et l'esprit motard qui en transpirent à grosses gouttes ! Je vous envoie cette photo prise en mai 2014 au col du Simplon (col des Alpes suisses situé dans le canton du Valais, NDLR), lors du retour d'un voyage en Italie. J'étais avec mon club de toujours, les Meules noires, en référence au petit passé minier de notre village de Communay (Rhône). Une super virée, comme plein d'autres que nous avons faites, et que nous ferons encore. Rien de mieux pour tout oublier, retrouver la liberté et, quelque part, nos 20 ans. Appel de phare à tous mes potes du club, dont je suis maintenant un peu éloigné géographiquement, mais on garde le lien. C'est aussi ça, la magie de la moto ! **Pierre Michaud**



Souvenir. En août 1971, sur le trajet pour la Grèce. Une piste rocailleuse de montagne dans le Kosovo de la Yougoslavie de l'époque, entre Dubrovnik et Pec. Une pause de notre petite Ducati 250 Mark 3, neuve et bien chargée pour 5 à 6 semaines de voyage à deux avec ma compagne. Ladite Ducati sera mise à rude épreuve sur les pistes défoncées au point de voir se dessouder une partie de la boucle arrière... Soudure exécutée rapidement, et parfaitement, dans une échoppe de réparation d'engins agricoles par un Kosovar très curieux de voir une moto "occidentale" passer dans son village de montagne où il ne circulait que d'énormes et fumeux camions bulgares ! **Jean Lou Niepce**



Voici une photo qui date un peu, sans doute prise entre 1972 et 1974. Sur la Honda CB 750 Four de mon frère, il s'agit de ma grand-mère, en tenue réglementaire de l'époque, cela va de soi. Merci d'avance pour la parution (ou pas). **Olivier Michaudel**



Après quinze jours à sillonner l'Espagne et le Portugal pour fêter nos retraites, la Kawasaki Versys de mon pote Philippe et ma Honda NT1100 en pause fraîcheur à Mongaillard, lors d'une vadrouille improvisée au fin fond de l'Aude. Une belle douceur de vivre, *what else ?* **X. Montariol**



Attention. Une photo envoyée n'est pas forcément publiée et une photo publiée ne fera l'objet d'aucune rémunération.

Envoyez-nous une photo\*, accompagnée d'une légende (date, lieu, circonstances, participants) à l'adresse suivante : [ridephoto@motomag.com](mailto:ridephoto@motomag.com)

**BONNE ROUTE ET BON CLIC !**

\* Une seule photo par mois (couleur ou noir et blanc) d'un poids numérique compris entre 1 et 5 Mo et au format jpeg.



De passage à Pinarello, plage située sur la commune de Sainte-Lucie de Porto-Vecchio. Il faut s'abriter pour remettre sa tenue de route après la plage, et ombrager sa selle pour garder un postérieur pas trop cuit. Amitiés motardes. **Philippe**

Sous le soleil d'hiver de la Méditerranée, à Hyères, une petite balade dominicale avec ces deux mamies qui ont l'âge du Christ. Quand elles sortaient, en 1991, notre Premier ministre était en culottes courtes. Une époque pas si lointaine, désormais devenue un mythe pour tout amateur de sportives japonaises. Voici un souvenir de cette virée entre amis, pas forcément au bout du monde, mais juste pour boire un café et répondre aux nombreuses sollicitations que déclenchent ces vestiges du passé. La bleue, une 1100 air/huile au couple fabuleux. La rouge est une 750 qui t'use les poignets. Mais qu'importe, pourvu qu'on ait la banane. Et, surtout, quel pied!

**Julien V et Alain D.**



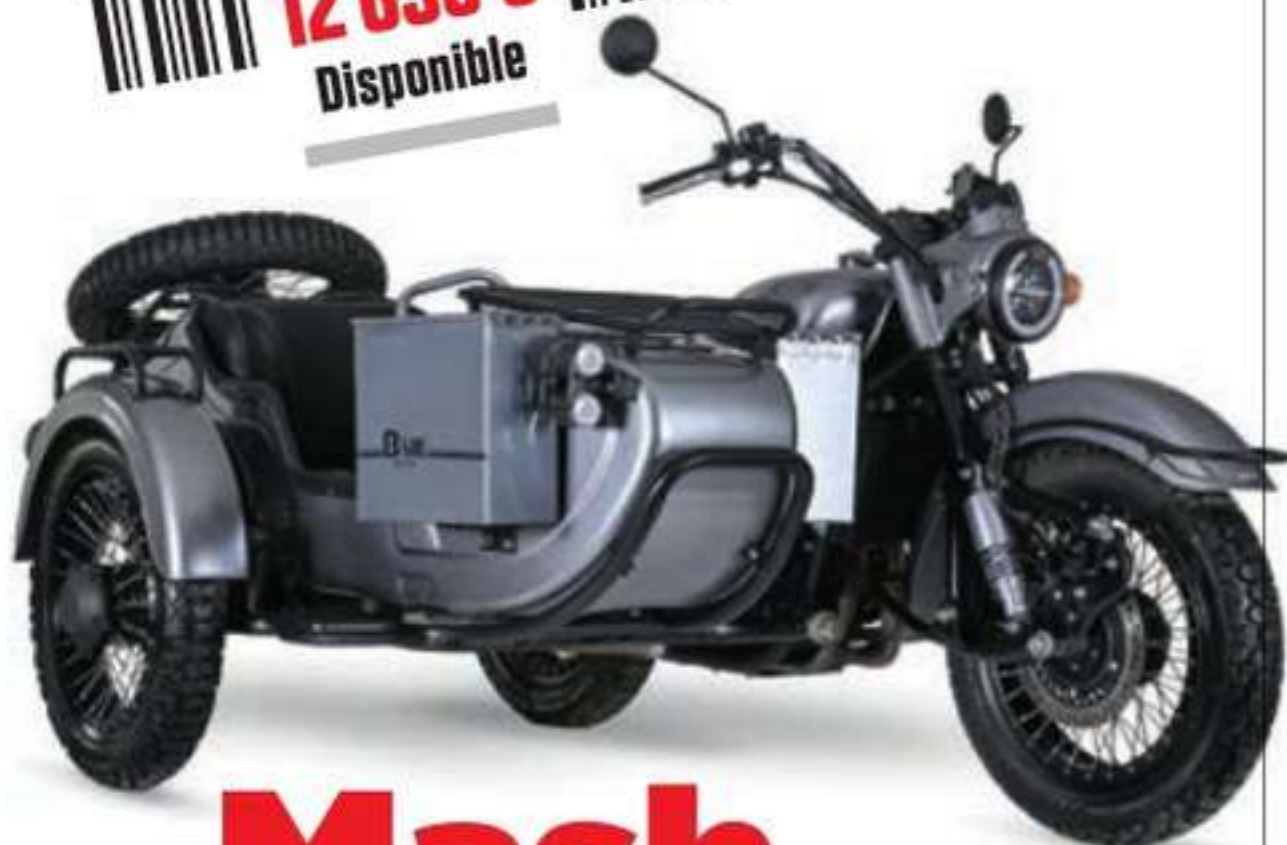
Photo de notre dernier road-trip, prise en Norvège en août 2023 : deux couples, deux motos – une BMW 1250 GS et une Kawasaki Versys 1000 –, un périple de 4 000 km et le désormais souvenir d'un pays merveilleux pour la moto et aux espaces naturels grandioses. Amitiés à tous les motards.

**Thierry**

# NOUVEAUTÉS

TEXTES PHILIPPE GUILLAUME PHOTOS CONSTRUCTEURS

**PRIX**  
**12 699 €**  
Disponible



## Mash B-Side 500

En plus des Black Side et Side Force, animés par un monocylindre refroidi par air de 445 cm<sup>3</sup>, Mash étoffe son offre de side-cars avec ce nouveau B-Side 500. Si le châssis et l'essentiel de l'habillage restent proches de ce que l'on connaît sur les deux versions précitées, il y a du mouvement dans la salle des machines avec l'arrivée d'un monocylindre refroidi par eau développant 494 cm<sup>3</sup>. Les performances devraient faire un sérieux bond en avant, car des 28 ch du bloc à air, on passe à 53,8 ch à 8 500 tr/min sur le moteur à refroidissement liquide. Espérons que le caractère du mono ne soit pas trop pointu, ce qui ne collerait pas avec l'esprit de ce type d'engin, qui incite à la balade le nez au vent, voire au périple, puisque le réservoir d'une capacité de 18 litres offre une belle autonomie en perspective. Comme d'habitude, la dotation est très complète: feux à leds, marche arrière, roue de secours... Le B-Side est également garanti trois ans.



## Mash FR 750

DISPO  
A2

Voici la première vraie incursion de Mash sur le créneau de la "grosse cylindrée": la FR 750, dotée d'un bicylindre vertical de 730 cm<sup>3</sup>, entre dans le cœur du marché et va tenter de se faire une place entre les best-sellers que sont les Honda CB 750 Hornet et Yamaha MT-07, toutes deux à 7 999 €. Sur le papier, la FR 750 a une carte à jouer: avec 74 chevaux et 70 N.m de couple, le moteur, alimenté par une injection Dell'Orto, a des performances proches de celui de la Yamaha, en dépit de son poids plus élevé - 213 kg contre 184 pour une Yamaha MT-07, par exemple. Le *vertical twin* aurait été développé en Suisse chez Suter, même si la forme des carters rappelle un peu le vieux Kawasaki ER-6, un bloc souvent utilisé par l'industrie chinoise

(CFMoto, etc.), ce que tend à confirmer le calage à 180°. Côté châssis, on a plutôt du bon avec des pneus Pirelli Angel GT, des suspensions Kayaba et des freins Brembo sous le contrôle d'une centrale ABS Bosch. Le réservoir fait 18 litres et un tableau de bord TFT couleur complète la dotation. Disponible en blanc ou en noir, la moto est distribuée sur d'autres marchés sous la marque Jedi, un constructeur chinois peu connu, mais visiblement important. La FR 750 est garantie trois ans. Est-ce que le delta de 1000 € est comblé par les qualités intrinsèques de ces machines? On le saura au moins de juin, date de la commercialisation de la moto, après une année de tests intensifs de la part de la SIMA.

**PRIX**  
**6 999 €**  
Disponible en juin

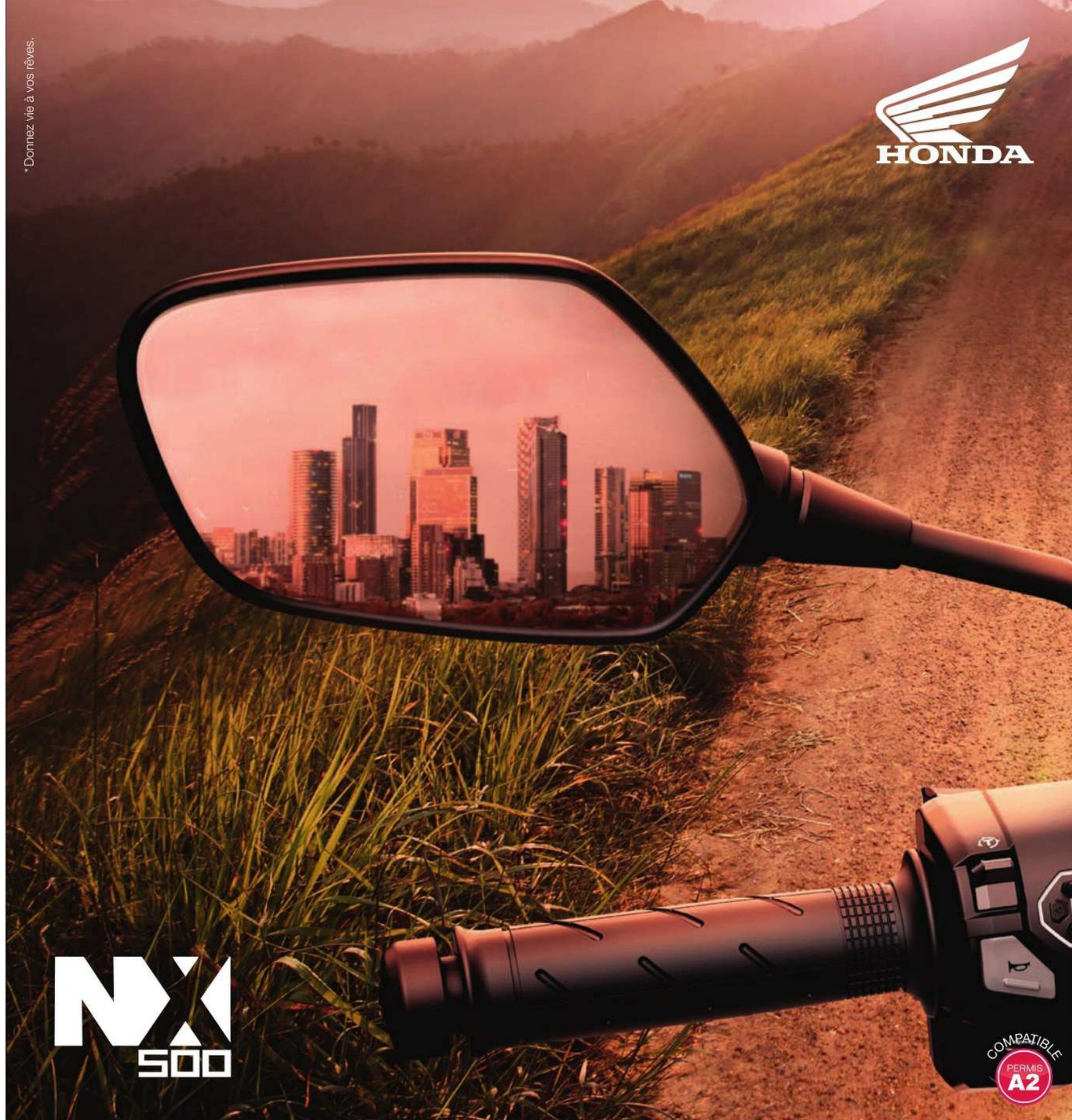


## Husqvarna 801 Svartpilen

Le partage de plateforme bat son plein entre les marques KTM et Husqvarna (en même temps, c'est la raison d'être de cette dernière). Ainsi, après les 125 et 401 Svartpilen et Vitpilen (basées sur la Duke équivalente), et la 901 Norden, cousine de la 890 Adventure, célébrons l'arrivée de la 801 Svartpilen. Dire que c'est comme une 790 Duke en plus joli est aller un peu vite en besogne, mais il est évident qu'un maximum d'éléments est commun aux deux machines, nonobstant le traitement "scrambler" de la Husqvarna. Bicylindre vertical (105 ch, 87 N.m), tableau de bord TFT couleur connecté, électronique de pointe, comme toujours chez les KTM et HVA, voici une moto bien conçue et probablement très agréable à rouler. On mentionnera juste le fait qu'une KTM 790 Duke vaut 9 199 €...

**PRIX**  
**11 299 €**  
Disponible





**NX**  
500

COMPATIBLE  
PERMIS  
A2

## Trail trail quotidien.

Un vendredi, vous sortez du travail. Premier jour au guidon et vous attirez déjà les regards. Vous êtes bien installé, la ville défile à travers la bulle. Au loin, vous distinguez une montagne. Étrange, vous ne l'aviez jamais remarquée auparavant. Vous mettez le cap dessus grâce à la fonction Turn by Turn de votre écran TFT. Vous tournez à droite dans un arc-de-cercle parfait, et débouchez sur une rue caillouteuse. Vous blâmez l'état de la chaussée et les travaux incessants, même si vous ne les sentez pas vraiment avec la suspension avant Showa et le monoamortisseur arrière Pro-Link. Peu à peu, la rue se change en chemin de terre, et en voie sans issue. Vous vous y engouffrez avec une curiosité enfantine. L'espace se restreint jusqu'à former une crête vertigineuse sur laquelle il est maintenant impossible de faire demi-tour. Un sourire trace son chemin sur votre visage. Vous progressez lentement, appréciant le couple à bas régime. Des graviers pressés sous vos roues sont précipités dans le vide. Enfin la voie se libère, s'adoucit, et se déforme jusqu'à y enfoncer vos pneus. En accélérant, vous provoquez une gerbe de sable qui retombe lourdement dans l'eau. Votre cri de liberté est recouvert par le bruit des vagues. Nous sommes vendredi, et le week-end s'annonce bien.



**The Power of Dreams.\***

**MOTUL**

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

## KTM RC8C

Certes, au moment où vous lirez ces lignes, il y a de très fortes probabilités que plus aucune KTM RC8C ne soit disponible. Et ce, pour deux raisons. La première est que les ventes se font en ligne, l'ouverture des commandes ayant eu lieu le 20 mars 2024, l'allocation prévue est partie en quelques minutes. La seconde est que le nombre d'exemplaires produits est limité : les 200 exemplaires des éditions

précédentes ont fait place, en 2024, à seulement 100 unités. Concrètement, la RC8C est une version uniquement dédiée à un usage piste, en sachant que l'on n'est pas très loin de la configuration d'une Moto2 : le bloc de 890 cm<sup>3</sup> sort 135 chevaux (il en développait 128 lors du premier millésime de la RC8C, en 2022) et la moto ne pèse que 142 kilos à sec. La partie-cycle repose sur un cadre treillis spécifique, en acier 25CrMo4, associé à des suspensions WP Apex Pro et à des freins Brembo conçus pour la compétition. Si tant de bonheur

peut encore laisser un peu de place pour une dose d'extase supplémentaire, KTM propose à trente privilégiés d'assister à une journée de *track day* (5 000 €, acheminement et retour de la moto chez votre concessionnaire inclus) sur le circuit portugais de Portimão, du 7 au 9 mai 2024, en présence des pilotes KTM, précédée d'un dîner, à condition que la moto soit équipée des pièces du *Track Pack* (5 024 €). Une journée mémorable en perspective, même si l'on rappellera qu'en 2022, une RC8C coûtait 35 000 €.



**PRIX**  
42 000 €  
Disponibilité : y en a plus !

## Triumph Rocket 3 Storm R et GT

La *maxi-bike* anglaise se remet à jour avec quelques évolutions cosmétiques et une petite dose de vitamines dans son énorme 3-cylindres de 2 458 cm<sup>3</sup>. La puissance passe ainsi de 167 à 182 ch, et le couple de 221 à 225 N.m. Ce n'est pas qu'on avait le souvenir que ça manquait un poil de patate, mais bon, ce surplus est toujours bon à prendre, sachant qu'on fait le choix d'une Rocket 3, Storm désormais (tempête, dans la langue de *Mr Bean*), pour les sensations. Nul doute que celles-ci seront au rendez-vous. Le reste des évolutions est cosmétique, avec des jantes redessinées et des graphismes revus. La partie-cycle ne change pas, avec des suspensions Showa, des freins Brembo et un package électronique complet. Deux versions sont au programme : la R, typée roadster, avec une position de conduite plus compacte (317 kg à sec, hauteur de selle 773 mm) et la GT, avec une position plus relax et un dossier de selle pour le passager (320 kg à sec, hauteur de selle 750 mm). Plus que jamais, la Rocket 3 Storm est le genre de moto à essayer au moins une fois dans sa vie.



**PRIX**  
26 395 € (R)  
27 195 € (GT)  
Disponible au printemps 2024

# TOURING UNCOMPROMISED TRAVEL\*

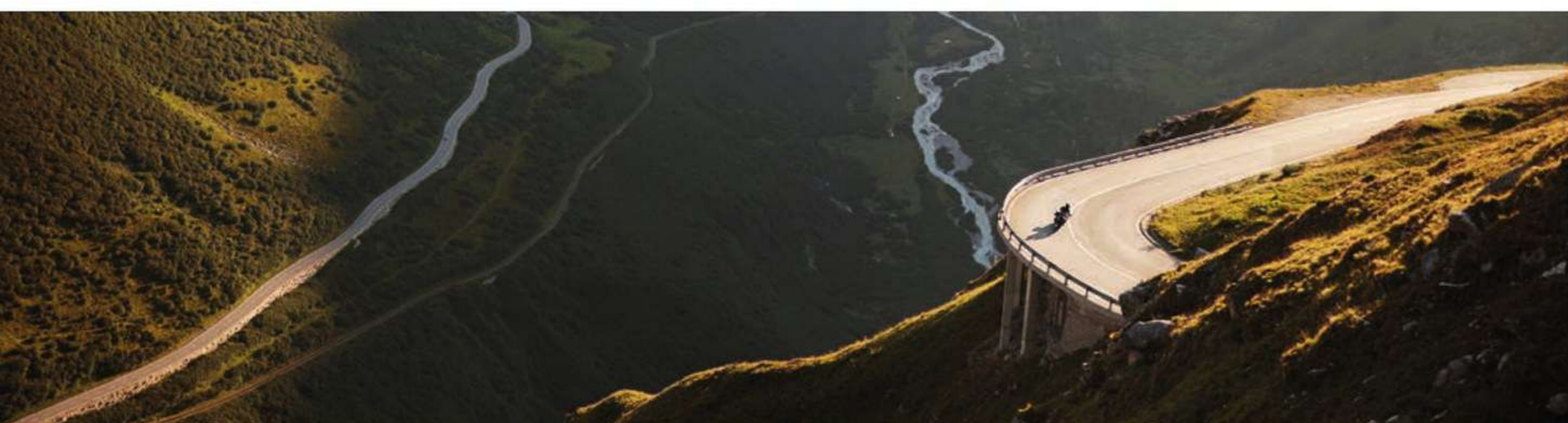


\* Voyage sans compromis

Conçu pour le voyageur chevronné. Mélangeant des matériaux testés et éprouvés lors de voyage dans le monde entier - l'attention portée aux détails, au confort, à l'ajustement et à la finition vous permettra de garder le contrôle de votre expérience. Protection prête pour la route. C'est le Touring par KLIM.



f  
i  
y  
#KLIMLIFE



EXPLORE ALL KLIM TOURING GEAR AT [KLIM.COM](https://www.klim.com)



## Cinq nouvelles Indian Scout au programme

Cinq modèles se différenciant chacun par une philosophie spécifique, une centaine d'accessoires dédiés: Indian renouvelle sa gamme d'accès, la Scout, avec un nouveau châssis, un nouveau moteur et une approche modernisée. Sur la photo de famille, on reconnaît ainsi la Classic avec

ses roues à rayons, la Bobber avec ses gros pneus et sa suspension arrière raccourcie à 51 mm de débattement (76 mm pour les autres), pour une posture au ras du sol. La Super, elle, reçoit des accessoires pour le tourisme (pare-brise, selle confort et valises latérales), tandis que la Sport se distingue par son petit tête



de fourche et son guidon rehaussé. En photo ci-contre, la 101, elle, relève encore le niveau du jeu avec sa fourche inversée (43 mm de diamètre et 150 mm de débattement, contre respectivement 41 et 120 sur les autres modèles), ses amortisseurs arrière spécifiques à bonbonne séparée, et son double frein à disque. Bref, il y a forcément une Scout pour chaque amateur du genre, d'autant qu'à l'exception de la 101 et de la Super, livrées d'office en version haute, chaque modèle est disponible dans trois niveaux de finition et d'équipement.

Les versions Standard possèdent des feux à leds et un tableau de bord analogique, complété par une petite fenêtre digitale intégrant une jauge d'essence. Les versions Limited offrent en plus un contrôle de traction, un régulateur de vitesse, un port USB et trois modes de conduite. En haut de gamme figure la version "Limited + Tech", qui offre en plus un tableau de bord TFT couleur tactile avec fonction GPS. Ajoutez à cela que la palette de coloris disponibles sur chaque modèle est liée à la version choisie, et on frôle la migraine. En même temps, le choix, c'est la liberté...

### NOUVEAU MOTEUR, NOUVEAU CHÂSSIS

Exit le V2 de 1133 cm<sup>3</sup> qu'on connaissait jusqu'ici, et qu'on appréciait d'ailleurs pour sa souplesse et sa vivacité. Comme la Harley-Davidson

**PRIX**  
**N.C.**  
Disponibilité n.c.

Sportster S (tiens, tiens!), les nouvelles Scout se dotent désormais d'un V2 de 1250 cm<sup>3</sup>, qui développe 107 chevaux à 7250 tr/min et 108 N.m de couple à 6300 tr/min, sauf la version 101, qui va un peu plus loin avec 111 chevaux et 109 N.m, obtenus aux mêmes régimes que les autres versions. Nul doute que ces nouvelles Scout devraient gentiment nous allonger les bras à l'accélération.

Sans beaucoup s'étendre sur les détails, Indian mentionne également la présence d'un tout nouveau cadre en acier, conçu pour pouvoir conserver les traits de design caractéristiques de la Scout, avec notamment l'arrondi de réservoir dont le trait de crayon peut se prolonger jusqu'à l'axe de la roue arrière, ou encore l'avant du cadre en col de cygne au niveau de la colonne de direction.

On ne va pas vous réciter les cinq fiches techniques, mais le poids à sec varie de 237 kg (Bobber) à 259 kg (Super), la 101 en faisant pour sa part 240 kg. Côté hauteur de selle, c'est 654 mm pour tout le monde, sauf la Bobber à 649 mm, autant dire que ce sera accessible à une large palette de motards et motardes. Les réservoirs font 13 litres, même sur la Super. Les premiers essais sont prévus mi-avril en Californie: rendez-vous dans notre numéro 409 pour en savoir plus... ■



STAIRWAYS AREN'T THE BEST  
WAY TO HEAVEN AFTER ALL\*

**BSA**

GOLD STAR 650CC  
THE SOUL OF BIRMINGHAM\*\*



[WWW.BSACOMPANY.CO.UK](http://WWW.BSACOMPANY.CO.UK)

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

\*LES ESCALIERS NE SONT FINALEMENT PAS LE MEILLEUR CHEMIN VERS LE PARADIS.

\*\*L'ÂME DE BIRMINGHAM

**CFMoto 450MT 6490€****A2**

Après la sportive 450SR, le roadster 450NK, voici la troisième plateforme utilisant le *twin* de 449 cm<sup>3</sup>, le trail CFMoto 450MT. Il faut dire que dans l'Hexagone, et plus largement en Europe, le trail a la cote, et ce, quelles que soient sa cylindrée et sa puissance. Pratique, polyvalent, voire amusant, autant d'items qui qualifient cette catégorie en général et la petite 450MT en particulier. Et vu les conditions du test, ce n'était pas gagné...

# LE P'TIT TRAIL QUI VOIT GRAND !

## ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

- BULLE RÉGLABLE
- GUIDON RÉGLABLE
- SABOT MOTEUR
- JANTES À RAYONS  
TUBELESS
- SUSPENSIONS  
KAYABA RÉGLABLES  
AVANT/ARRIÈRE
- ABS (DECONNECTABLE  
SUR L'ARRIÈRE)
- CONTRÔLE DE TRACTION  
(DECONNECTABLE)
- PRISE USB  
AU TABLEAU  
DE BORD



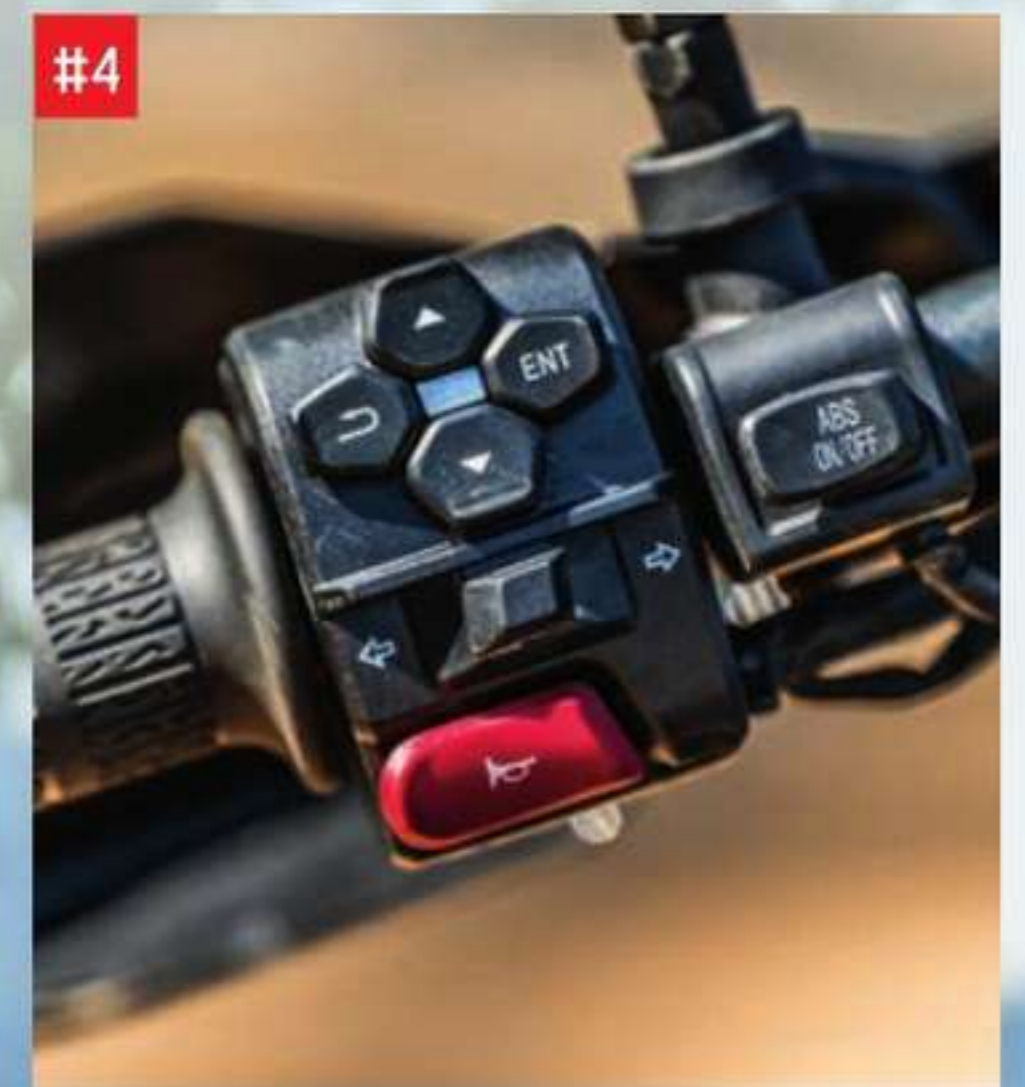
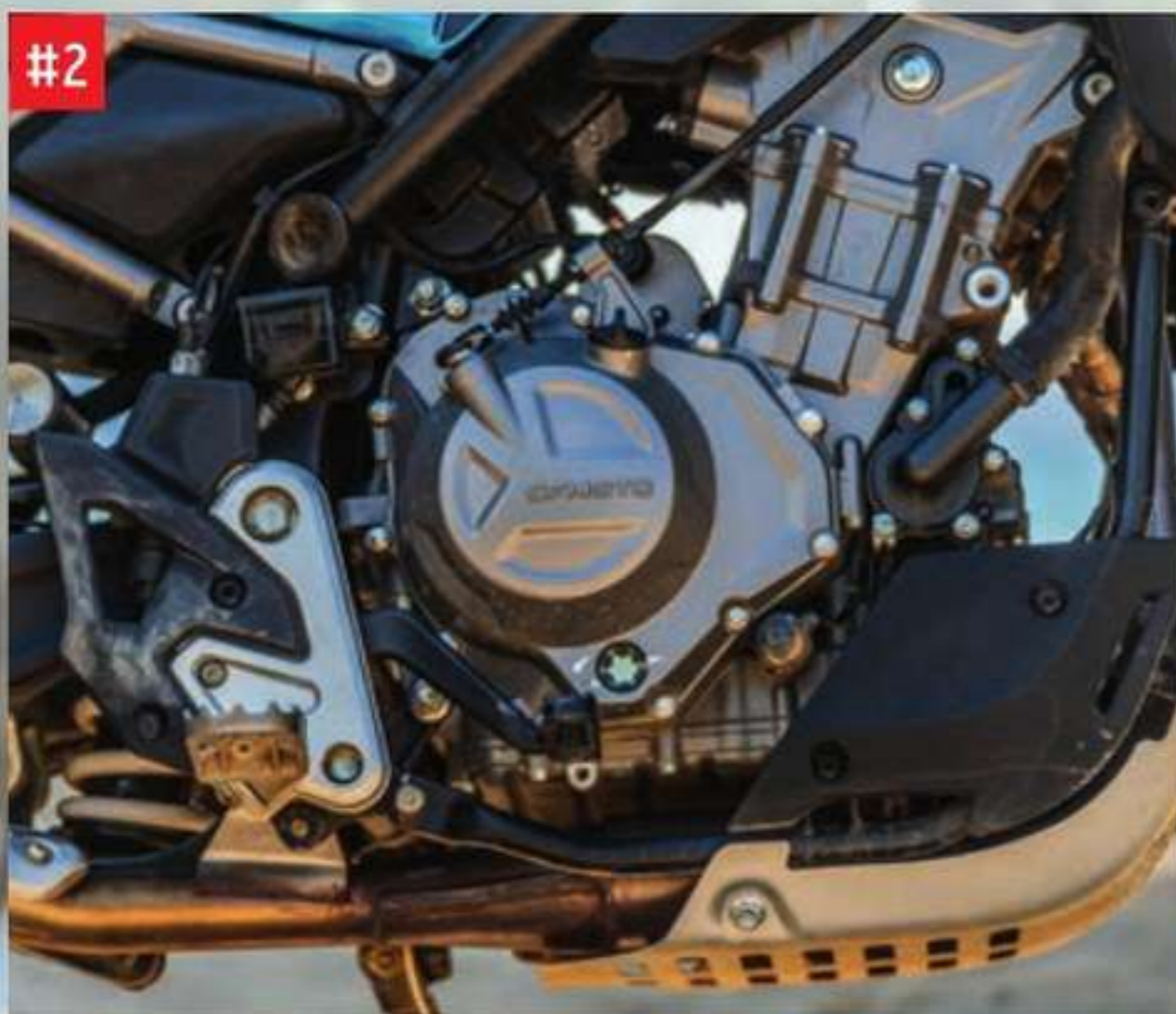


**#1** Une dalle TFT moderne et lisible, et connectée au besoin via *Bluetooth* pour les plus accros... Notez les deux molettes manuelles de réglage de la bulle et la prise USB sous le tableau, côté gauche (flèche).

**#2** Déjà connu sur la sportive et le roadster, ce bloc pensé pour la 450MT a vu sa puissance diminuée de 3 ch, au profit d'un couple augmenté de 5 N.m. Mais le mieux reste son caractère et sa sonorité. Il pétille, ce moteur !

**#3** Des poignées passager, un porte-paquet, une selle biplace réglable sur deux hauteurs (800 et 820 mm), voilà de quoi envisager un peu de duo. Notez sa finition bicolore avec le liseré et la couture : pour une machine de ce prix, c'est fort.

**#4** Ce commodo, contrôlant le tableau de bord et l'ABS/antipatinage, n'est pas rétroéclairé. Les boutons sont un peu petits quand on porte de gros gants d'hiver.







#5

**#5** Une jante de 21 pouces, à rayons tangentiels, des pneus "exotiques" de marque CST (imitation de Pirelli!), un simple étrier radial J.Juan, voilà le train avant de la CFMoto 450MT.

**#6** Des repose-pieds avec les caoutchoucs démontables, des embouts de sélecteur et de frein repliables en cas de petite chute, la 450MT est pensée pour faire du tout-terrain.

**#7** L'amortisseur n'est pas top. Mais une fois réglé, c'est mieux. Pourtant, il dispose d'une bonbonne séparée pour limiter l'émulsion de l'huile. À vérifier lors d'un usage plus en phase avec nos habitudes françaises.



#6



#7

**I**l est à peine neuf heures du matin, il fait déjà un bon 30°, l'humidité ambiante frôle 85 %, et j'ai déjà bouffé pas loin d'un kilo de terre, vu l'état de mon équipement. Vous l'aurez compris, cet essai ne s'est pas passé dans les contreforts du Morvan... Non, CFMoto a voulu démontrer que même si sa nouveauté est une moyenne cylindrée sans prétention extrême, elle est capable d'assurer dans des conditions difficiles. C'est donc aux Philippines (excusez du peu), sur l'île de Palawan, après un voyage épique de presque 24 heures et trois changements d'avion, que quelques journalistes se sont retrouvés sur la 450MT, sans même avoir eu le temps de la détailler. Car, à peine sortis de l'hôtel, nous voilà roulant sur des chemins de terre cassants, poussiéreux, avec toutes sortes d'engins (et animaux) locaux – side-cars carrossés en voitures, motos, vélos, chiens, brebis, etc. –, suivant un ouvrier du coin qui ●●●



**Un petit air de Yamaha Ténéré 700 pour l'avant (ensemble tête de fourche), mais pour le reste, c'est du "CFMoto design". Observez le solide sabot moteur en alu de série et le bras oscillant du même alliage, c'est la classe...**



●●● semble connaître les pièges à éviter et qui roule déjà bien vite.

À peine remis de mon voyage, je prends donc possession de cette 450MT en "live", déjà debout sur les repose-pieds, en mode TT. Je ne découvre pas l'ergonomie, c'est elle qui se découvre à moi et, dans cette position debout, je me sens bien. L'équipe de CFMoto, connaissant mon gabarit, avait relevé le guidon (il est réglable) et déposé les caoutchoucs de repose-pieds, pour une meilleure adhérence avec mes bottes. Assez étroite au niveau de la selle, la moto peut être bien enserrée avec l'intérieur des

Mon petit quart d'heure d'aventurier... Sable blanc, bord de mer déjà vu dans "Koh-Lanta", bouteille d'eau coincée dans les *crash-bars* (c'est la classe, non ?) et poussière de partout. Notez la selle haute en option, à comparer à celle d'origine sur la photo de profil de la moto (voir page 48, détail #3).

cuisse. C'est donc sur une bonne note que débute l'essai. Il faut dire que, vu le gabarit de la 450MT, je craignais de me retrouver dans une posture difficile... Le constat est identique une fois assis, mais avec l'option selle haute perchée à 870 mm. Avec l'assise de série, qui offre deux positions (800 et 820 mm), c'est une autre histoire : je suis trop à l'étroit, la distance selle/repose-pieds étant trop juste. L'ergonomie est donc correcte, même pour un grand échalas ; les plus petits, eux, garderont la selle de série.

#### Ô JOLI MOTEUR

Passé une bonne heure de roulage, j'ai pris mes marques, et redécouvre ce *twin* particulier. Particulier, parce qu'il est le seul de cette cylindrée à bénéficier d'un calage à 270° de ses manetons de bielles. Un calage à la mode, que l'on retrouve sur les Honda 750



Sur la route, la CFMoto est à son aise. Une moto à l'ergonomie bien pensée et qui offre un peu de protection via sa bulle réglable et ses protège-mains de série.

Hornet, 1100 Africa Twin, Suzuki GSX-8S et 8R, etc., et qui offre un caractère unique aux bicylindres qu'il équipe. Et même si le bloc CFMoto est limité en puissance (44 ch) au bénéfice du couple (44 N.m, soit 5 N.m de plus que sur les autres modèles équipés de ce moteur), il offre une personnalité singulière et des accélérations correctes. De plus, sa sonorité est agréable, avec un "broaaapp" réjouissant. Côté couple, c'est bien, mais bon... En TT, avec des relances en sorties d'épingle façon montagne, c'est bien, mais sur de la terre très sèche, il en manquait quand même. C'est une 450 cm<sup>3</sup>, il ne faut pas l'oublier et, à ce titre, peut-être que les conditions de roulage étaient un poil trop pointues pour ses performances d'ensemble. Cela dit, lors de notre escapade routière, le manque de perfs du bloc fait moins souffrir. Mais l'état des routes ●●●



# FAITES BRILLER VOTRE PASSION !

## Produits d'entretien premium

*Made in Germany*

**NEW!**  
SPREADS ALSO OVERHEAD!

**NEW FORMULA**  
Even better cleaning!  
Even more gentle to materials!

**MOTORRAD**  
BEST BRAND 2024  
Kategorie: Kettensprays/  
Reinigungs-/Pflegemittel

**DR. WACK**  
S100  
MOTO WASH  
NETTOYANT MOTO  
SHAMPOO PER MOTO  
MOTO WASH

**DR. WACK**  
S100  
DRY LUBE  
CHAIN SPRAY  
TRANSPARENT  
LUBRIFIANT CHAÎNE SEC  
LUBRIFICANTE CATENA  
TRASPARENTE  
LUBRICANTE DE CABENA  
EN SECO

**DR. WACK**  
Premium Care  
www.dr-wack.com

Retrouvez-nous sur  
Instagram   
et Facebook :  
S100 entretien moto

Produits vendus dans les magasins spécialisés  
moto proches de chez vous

Nous avons roulé dans des conditions franchement "hard", mais la 450MT s'en est assez bien sortie, en dépit des 35°, de l'humidité et de la poussière.

●●● et la circulation en mode anarchique ne m'ont pas non plus donné l'envie d'avoir des chevaux en pagaille. Finalement, le moteur est satisfaisant, mais sa cylindrée le limite forcément dès qu'il est question des prestations dynamiques. Heureusement, son caractère de *twin* à 270° est un atout séduction important.

### PARTIE-CYCLE CORRECTE, MAIS SANS PLUS...

Si le moteur m'a plu dans son ensemble, côté tenue de route, freinage et équilibre global, je suis resté sur ma faim. Premier point, les suspensions sont souples, trop souples; c'est bien de mettre du KYB de série, mais il serait encore mieux d'accorder l'avant et l'arrière. Explication: la fourche est mieux freinée que l'amortisseur et, sur une moto à grands débattements, ce n'est pas l'idéal. Il faut donc impérativement passer par la case "réglages" pour trouver un compromis. Et si la fourche est sensible aux changements de *settings*, l'amortisseur est resté moyen, quel que soit le réglage. Certes, avec une moto à ce prix, de surcroît bien équipée de série, il ne faut pas s'attendre au top de l'amortissement. C'est vrai, mais, une fois de plus, les conditions extrêmes de notre roulage ont vite mis à bout les capacités de l'amortisseur. Peut-être que lors d'un usage plus normal, on ne pointerait pas cette faiblesse. L'expérience est donc à renouveler lors d'une seconde prise en main chez l'importateur GDFrance, situé dans le sud de la France. Autre sujet délicat, le freinage. À l'avant, le *feeling* est moyen, et sa puissance limitée. Sans doute à cause du maître-cylindre. À l'arrière, c'est bien, mais attention à ne pas déclencher l'ABS, assez



sensible. On parle des pneus? De superbes copies de Pirelli Scorpion STR fabriquées par CST; ils ont assuré la partie, aussi bien en tout-terrain que sur route.

### MIGNONNE ET SYMPA

Roulage intense, pauses rapides, la journée d'essai s'est déroulée sans le moindre temps mort, et c'est seulement une fois de retour à l'hôtel, vers 17 h, que j'ai pu (enfin...) me poser pour la regarder. Perso, elle me plaît bien, surtout dans cette livrée *Zephyr Blue*. Certes, l'avant ressemble fortement à une Yamaha Ténéré 700 de profil, mais est-ce un mal? Sûrement pas. Sympa, aussi, le treillis tubulaire pour la boucle arrière, tout comme le bras oscillant en alu, la ligne inox, le sabot de protection et les jantes à rayons *tubeless*. Cette moto n'a vraiment pas été construite à l'économie, et la finition est de qualité. Pour info, les barres de protection (optionnelles) sont hyper bien conçues pour la préserver lors de petites chutes... ■

### FICHE TECHNIQUE DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### MOTEUR

Type bicylindre en ligne  
à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT,  
4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. x cse) 449 cm<sup>3</sup> (72 x 55,2 mm)  
Puissance maxi 44 ch à 8 500 tr/min  
Couple maxi 44 N.m à 6 500 tr/min  
Alim./dépollution injection Ø n.c./Euro 5+

#### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports  
Transmission par chaîne à joints toriques

#### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étrier à x pist.)  
1 disque, Ø 320 mm (4 opp.)  
Frein Ar (étrier à x pist.)  
1 disque, Ø 240 mm (simple piston)  
Pneu Av - Pneu Ar 90/90/R21 - 140/70/R18  
Réservoir (+ réserve) 17,5 litres (n.c.)  
Poids annoncé 175 kg (à vide)  
Hauteur de selle 800 - 820 mm

#### PRATIQUE

Pays de fabrication Chine  
Coloris bleu, gris  
Garantie 3 ans pièces et M.O., assistance  
(2 ans supplémentaires possible)  
Prix 6 490 €

## LE VERDICT

Vous cherchez **un trail de moyenne cylindrée, à l'allure valorisante, capable de vous emmener la semaine au travail et les week-ends sur les chemins de traverse**, le tout sans vider votre plan épargne logement? Et en plus, vous n'êtes pas contre un peu d'équipement de série? Alors **la CFMoto 450MT est faite pour vous**. Bien sûr, des concurrentes sont là, **à l'image de la Royal Enfield Himalayan 450, mais elle est moins puissante, moins coupleuse**, plus lourde et moins bien lotie question rapport prix/équipement. Reste que l'indienne est un "gromono" et **qu'est-ce que c'est bien, un gromono**. Plus sportive, la KTM 390 Adventure, une machine plus moderne et sophistiquée, sort un peu du cadre défini par la CFMoto.

### POUR

- Moteur attachant
- Équipement de série
- Polyvalence d'usage

### CONTRE

- Suspensions (à vérifier en usage plus normal)
- *Feeling* du frein avant

# STELVIO

THE NEVER-ENDING JOURNEY



## TOUT JUSTE SORTIE, LA STELVIO EST DÉJÀ PRÊTE À EXPLORER.

Il n'y a plus aucunes limites, grâce à son réservoir de 21 litres offrant une autonomie de plus de 400 kilomètres, à son pare-brise réglable électriquement pour une excellente protection contre le vent et à ses roues à rayons sans chambre à air de 19 pouces à l'avant. Le style rencontre la technologie, même lors des voyages les plus aventureux. Le moteur V-Twin emblématique, l'ABS en virage et le contrôle de traction, les feux de virage et les LED, le régulateur de vitesse, l'écran couleur de 5 pouces et les cinq modes de conduite personnalisables ne sont que quelques-unes des caractéristiques passionnantes du véhicule. La Stelvio introduit le PFF Rider Assistance Solution®, le système innovant conçu par Piaggio Fast Forward qui utilise la technologie 4D Imaging Radar.

Plus d'information en concession ou sur [MOTOGUZZI.COM](http://MOTOGUZZI.COM)

  
**MOTO GUZZI®**

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. #sedeplacermoinspolluer

# Faut-il avoir la nostalgie

Ah!, la moto anglaise: elle a quasiment dominé le monde du deux-roues motorisé des années 20 au tournant des années 70. Enfin, au siècle dernier. Depuis, en dépit du spectaculaire retour de Triumph, c'est plus compliqué. Encore que, à moins de 5700 €, la petite Speed 400 a une certaine tendance à étonner



**BSA 650  
GOLDSTAR**  
À PARTIR DE  
**7499€**

**A2**

# de l'Empire ?

tous ceux qui l'essayent. De quoi aller bousculer plus grosses qu'elle ? Et si oui, faut-il dépenser plus ? Pour le savoir, on est allé faire un bout de route avec une BSA 650 GoldStar, une fausse anglaise construite, comme elle, en Inde.



**TRIUMPH  
SPEED 400**  
À PARTIR DE  
**5695€**

**A2**





**Marque iconique disparue au tournant des années 1970, BSA revient sur le marché avec ce mono plutôt charmeur. Reste à construire un réseau et une image...**



Le phare reste classique, mais la tendance est aux leds. Même la Triumph y a droit... pour moins cher.



Mélanger le chrome à ce gros blason à l'ancienne apporte une touche rétro irrésistible.



Le côté gauche du moteur est un peu moins gracieux, notamment au niveau du radiateur.



Du couple, de la rondeur,  
la BSA fait partie  
de ces motos avec lesquelles  
il fait bon rouler.  
Un roulage à l'ancienne,  
comme son blason le  
suggère...



**J**e l'avoue, avec l'âge, la vue baisse, et je me suis laissé piéger par son réservoir rondouillard, faisant une sorte de trait d'union avec les Trident 660 et autres Bonneville. Et puis une 400, on ne se méfie pas. D'autant que la communication officielle de Triumph présente la moto chevauchée par des gens qui chaussent un Bell Bullit, un casque tout aussi stylé qu'il est bruyant, peu confortable et peu adapté à une conduite rapide. Le pur accessoire de *hipster* en mal de reconnaissance, quoi. La preuve est faite : on se dit que ça doit être une machine tranquille, à peine plus vive qu'une 350 comme la Royal Enfield Bullet, par exemple. Enfin, peut-être un peu plus.

On s'approche de l'engin, le doute s'installe : elle a l'air moderne, cette moto, et plutôt bien équipée. La fiche technique est alléchante, le rapport poids/puissance aussi, avec 40 chevaux pour 170 kilos tous pleins faits lui permettant d'aller battre le fer avec de "vraies" A2 qui font six ou sept chevaux de plus, un écart de puissance parfois annihilé par un embonpoint supplémentaire. Résultat, on s'est dit qu'on allait lui mettre une BSA dans les pattes. Certes, elle est plus grosse, certes, elle est plus lourde, plus chère



et plus puissante (mais seulement un peu), mais, comme elle, elle a un blason anglais qui sort d'une usine indienne. Alors ?

## STYLE

CLASSEMENT

1 TRIUMPH 2 BSA

Fine, compacte, plutôt bien finie, telle est la Triumph Speed 400, qui s'appuie en plus sur de jolis graphismes de réservoir, une fourche inversée dorée, des feux à leds à l'avant comme à l'arrière, un tableau de bord relativement moderne (gros compteur analogique assisté par une petite fenêtre digitale). Cerise sur le gâteau : la finition est plus que correcte (encore plus en regard du prix). Les esprits chagrins pourront bloquer sur les soudures, apparentes et un peu grossières, de la boucle arrière du cadre, mais il n'y a rien qui fasse vraiment saigner les yeux. La BSA présente bien également, mais le côté gauche du moteur est moins harmonieux que le droit, avec le système de refroidissement liquide assez présent. La 650 alterne les belles pièces (compteurs "à l'ancienne" avec les aiguilles en position haute à l'arrêt, flancs de ●●●



Elle est vive, elle est quasiment turbulente, telle est la Triumph 400, une moto qui aurait mérité un design un peu plus agressif...

●●● réservoir chromés, joli insigne de réservoir) et d'autres moyennement soignées (feu arrière mal intégré et quelques autocollants parfois mal ébavurés). Mais, dans l'ensemble, elle reste une belle moto à l'allure classique.

## ERGONOMIE

CLASSEMENT

**EX ÆQUO BSA - TRIUMPH**

Certes, la BSA est plus lourde, et cela se sent surtout lors des manœuvres à l'arrêt où, selon Pamela (lire l'encadré "Les avis de" page 60), qui l'a conservée quelques jours après cet essai pour un usage urbain, «c'est un peu un plomb à manipuler». Il faut dire qu'avec 213 kilos avec les pleins, la BSA accuse 40 kg de plus que la Triumph, et cela peut faire une petite différence, même si la hauteur de selle est accessible dans les deux cas (770 mm pour la BSA, 795 mm pour la Triumph). Après, il faut aussi relativiser: si vous êtes un petit gabarit ou un débutant absolu, la Triumph sera plus facile; si vous êtes du genre costaud et capable de ne pas faire tomber une moto dès que vous repliez la béquille latérale (pas simple à accrocher, d'ailleurs), dans ce cas, la BSA est tout aussi recommandable.

## SONORITÉ

CLASSEMENT

**EX ÆQUO BSA - TRIUMPH**

Certaines motos indiennes, on les entend, on les reconnaît avant de les voir. C'est le cas des Royal Enfield Bullet, par exemple, dont le "poum-poum", sourd et profond avec quelques résonances métalliques, bat au rythme lent de l'inertie de son gros mono. Ce n'est pas le cas de nos deux prétendantes, dont la sonorité de monocylindre est assez quelconque, mais qui, *a contrario*, a le mérite de ne pas vous fâcher avec le voisinage. Domage, la BSA avait ici l'occasion de marquer un point avec son gros piston, en théorie capable d'une plus chouette signature acoustique.

## VILLE

CLASSEMENT

**1 TRIUMPH 2 BSA**

Elle est légère, elle est compacte, elle est fine et étroite (du coup, les rétros en bout de guidon ne gênent pas), braque bien, et son moteur, souple, tracte correctement ●●●





**Avec cette Speed 400, Triumph élargit son offre vers le bas. Au vu du rapport prix/prestations défilant toute concurrence, on s'attend à un joli succès commercial**



Les commodos de la Speed 400 sont simples et efficaces, avec un bouton "info" qui permet de naviguer dans les différentes fonctions.



Joli feu arrière à leds et poignée de maintien de série: la Triumph soigne l'équipement à tous les niveaux.



Mais comme personne n'est parfait, on notera que les leviers ne sont pas réglables...

●●● dès les bas régimes: la Triumph est sans aucun doute la reine de la ville. Toutefois, la BSA ne démérite pas: pour un monocylindre de 652 cm<sup>3</sup>, le bloc est particulièrement souple, on est loin des coups de boulot à bas régime d'un mono KTM, voire d'une Yamaha 600 XT du milieu des années 2000. Ici, c'est rond, agréable, on roule sur un filet de gaz en douceur, et le charme du mono opère sans souci. Bien évidemment, le gabarit de la BSA est un peu plus prononcé, ce qui donnera un petit avantage à la Triumph qui s'adresse encore davantage à des débu-

tants, mais, avec un petit peu d'habitude, la BSA n'a rien d'une purge. Et puis, dans les deux cas, ces machines attirent les regards et les compliments.

## DYNAMIQUE

CLASSEMENT

① TRIUMPH ② BSA

Là, y a vraiment pas photo, la BSA, dans son caractère global, est une moto réussie. Tout en elle incite à la balade: entre la position

de conduite, le gros monocylindre qui tracte de manière linéaire, mais qui n'incite pas vraiment à redescendre trois rapports à la volée en entrée de virage serré, avec l'arrière en glisse (!), les suspensions souples et qui pompent un peu à l'attaque, le manque de *feeling* des Pirelli Phantom (du moins sur le bitume froid et sale de nos routes d'essai), la BSA vous invite à savourer le paysage sur le réseau secondaire, le nez au vent, profitant de la vie au gré des pulsations de son moteur. Et c'est très bien comme cela. La Triumph appartient à un autre registre:

## LES AVIS DE...

Nous avons également emmené deux autres néorétros, les Royal Enfield 350 Bullet et 650 Interceptor, pour une vidéo sur notre chaîne *YouTube* et afin de leur faire découvrir un large spectre de motos au look *vintage*. À l'issue d'une journée de roulage dans le froid, voici ce qu'en dit notre petite équipe.

### PAMELA

40 ANS, ROULE EN DUCATI GT 1000

“ Moi qui n'ai possédé que des motos rudes, sans assistance, telle ma précédente Ducati Monster 1000 S2R, j'avoue avoir été surprise par la douceur de ces motos modernes. Mais j'ai un faible pour la Speed 400, facile, légère et joueuse; c'est d'ailleurs un choix que je recommanderais à toute motarde débutante, comme celle que j'ai été un jour...”

### LUIGI

60 ANS, ROULE EN ROYAL ENFIELD BULLET 500

“ La moto, c'est une question de karma et je ne l'ai pas trop eu avec la BSA. Mais ce n'est pas grave... Non, moi, celle que j'ai aimé, c'est la Royal Enfield Interceptor 650, pour sa rondeur, sa douceur et le rayon d'action supérieur qu'elle offre par rapport à celui de ma Bullet.”

### BRICE

55 ANS, ROULE EN BMW S1000 XR ET KTM RC8

“ Belle surprise que cette Triumph Speed 400! Franchement, pour un petit "truc", ça envoie. J'ai eu une KTM 690 SMCR, donc les gros monocylindres, ça me parle, celui de la BSA patate moins, mais il y a un petit charme. Cependant, la vraie découverte, c'est, comme mon comparse Luigi, la Royal Enfield Interceptor 650: après avoir remonté votre Super Meteor de Grèce, ce moteur, dans ce petit roadster, j'en ferais bien mon quotidien!”



légère et agile, elle ne demande qu'à se jeter dans les virages. Et son mono, il a du pep's : avec lui, *cruiser* à régime constant sur un filet de gaz, ce n'est pas son truc, car il sait le faire, mais c'est en quelque sorte du "sabotage". La zone rouge à 12 000 tr/min comporte une part de bluff : le mono n'a plus grand-chose à raconter au-dessus de 9 000, mais comme la puissance maxi est obtenue à 8 000 tr/min, c'est cohérent. Cela étant, comme le petit bouilleur est vif, on a plus envie de profiter de son caractère joyeux. Autre point important : pour des raisons d'économie, les motos "d'entrée de gamme" sont souvent équipées de périphériques au rabais (Yamaha, si vous nous lisez...). Or, sur la Speed 400, freins, pneus et suspensions ne sont pas forcément du très haut de gamme, mais la qualité est au rendez-vous, et l'ensemble est parfaitement réglé et calibré. Mais, minute, papillon ! Est-ce que l'on ne se serait pas fait un peu blouser dans l'histoire ? Car, vive, dynamique et pétillante, la Triumph l'est assurément. Au point que son allure docile et un brin rondouillarde est trompeuse. Sans aller jusqu'à affirmer qu'elle aurait mérité un look "orange et pointu", si vous voyez ce qu'on veut dire... Après tout, elle sort des usines Bajaj, qui fabriquent également les KTM 390 Duke, celles qui – coïncidence ? –, ont un moteur avec les mêmes cotes, 89 x 64 mm ! Triumph aurait pu sans conteste lui donner les éléments de design des Street et Speed Triple, avec double optique en amande et réservoir plus effilé que personne n'aurait crié au scandale, bien au contraire...

## MOTEUR

CLASSEMENT

1 TRIUMPH 2 BSA

398 cm<sup>3</sup> d'un côté, 652 cm<sup>3</sup> de l'autre : en dépit d'une architecture mécanique similaire, on se dit que le match est plié d'avance. Là, tout dépend de votre grille de lecture. Sur le plan des chiffres, ça ne se tient pas si mal que cela. 40 chevaux (à 8 000 tr/min) pour la petite, 45 chevaux (à 6 500 tr/min) pour la grosse, vu les quelque 50 kg d'écart, il n'y a toujours pas match. À moins que le couple, une valeur essentielle sur un monocylindre, ne fasse la différence : en effet, la BSA envoie 55 N.m (à 4 000 tr/min) quand la petite bielle de la Speed ne peut rétorquer qu'avec 37,5 N.m à 6 500 tr/min. Sauf que pour que le couple puisse s'exprimer, il faut à la fois de la puissance et de l'élasticité mécanique. Sinon, ça donne... un tracteur, d'où l'expression, façon Royal Enfield Bullet 500,



À la grande époque des courses de vitesse sur le circuit de Gueux, à Reims, il y aurait peut-être eu baston entre nos deux modèles, qui frôlent les 170 km/h chrono...

dont les 41 N.m de couple lui permettent de frétiler de l'arrière à la remise des gaz, mais sur une petite centaine de mètres seulement, et ce, sur chaque rapport, avant d'atteindre sa modeste vitesse de croisière.

Deuxième grille de lecture : les perfs. On ne les a pas mesurées avec GPS, cellule chrono et anneau de vitesse, mais sur la route, lors des reprises, la Speed 400 n'a pas peur de plus grosse qu'elle. Pour dépasser, même en restant sur le dernier rapport, elle tient tête à la BSA (et même à une Royal Enfield 650 Interceptor). La vitesse de pointe dépasse les 160 km/h dans les deux cas, ce qui est suffisant sur ce type de machine. Bref, ce n'est pas ici que l'on fera la différence. Toutefois, il reste une manière de voir les choses : l'agrément.

Car, pour pétillant qu'il soit, le petit monocylindre ne peut lutter contre les caractéristiques inhérentes à sa fiche technique : il prend des tours, il est très présent, il ronfle en permanence. À 120 km/h, sur le dernier rapport, il est déjà à 6 000 tr/min, quand le gros mono de la BSA ne ronronne qu'à 3 800 tr/min. En ville, sur petite route, c'est pareil : si le bloc Triumph n'est pas dépourvu de souplesse et de contenance à mi-régime, il faut quand même lui tirer dedans pour avancer. Sur la BSA, on retrouve des sensations peut-être plus en phase avec ce que l'on cherche lorsqu'on jette son dévolu sur une

machine au look classique. Deux dernières données avant de faire votre choix : la BSA devra passer à l'atelier tous les 6 000 kilomètres (ce qui peut paraître peu pour un moteur conçu par Rotax – et qui reprend les cotes de ceux qui équipaient les BMW F 650 GS du début des années 2000), tandis que la Triumph se contentera d'une visite tous les 10 000 km. Enfin, sur un parcours commun, les consommations ont donné 3,72 litres aux cent pour la Speed 400 (ce qui est assez remarquable, car nous ne nous sommes pas privés de lui tirer dedans et, surtout, car Triumph annonce une consommation officielle de 3,5 l/100) et, pour la BSA, 4,17 litres aux cent, ce qui reste également très raisonnable. En corollaire, cela donne des autonomies de 370 kilomètres pour la Triumph et de 280 kilomètres pour la BSA.

## CONFORT

CLASSEMENT

1 BSA 2 TRIUMPH

C'est la revanche de la "grosse" pour des raisons simples : l'espace à bord est un peu plus généreux, la position de conduite est un peu plus décontractée, la selle est un peu plus moelleuse et les suspensions sont plus souples. Vu que les commandes sont douces dans les deux cas, on ne relèvera pas ●●●

## FACE-À-FACE Roadsters néorétros

●●● de différence sur ce point. Évidemment, la position de conduite "vent dans la tronche" limite les aptitudes routières, mais on peut quand même faire de la borne sans souffrir, à condition d'accepter la philosophie de ces machines.

## FREINAGE

CLASSEMENT

1 TRIUMPH 2 BSA

Le dispositif ByBre de la Triumph, du radial à quatre pistons, donne entière satisfaction. C'est aussi le poids plume de la machine qui l'aide à se retrouver en première position. Sur la BSA, la pédale de frein arrière réclame un peu d'habitude pour ressentir un bon *feeling*. En roulant en phase avec l'esprit de ces motos, on ne devrait pas souvent déclencher l'ABS. ■

Greg, notre estimé photographe, envoie sacrément du flash sur la Triumph. Néanmoins, ne pensez-vous pas que c'est la BSA qui prend le plus la lumière avec son réservoir chromé ?



### BSA 650 GOLDSTAR

#### POUR

- Belle ligne
- Monocylindre assez agréable
- Blason historique

#### CONTRE

- Détails de finition
- Amortissement souple en conduite rapide (mais bon...)
- Un peu chère, peut-être
- Réseau à construire...

### TRIUMPH SPEED 400

#### POUR

- Moteur vif
- Tenue de route marrante et saine
- Look et finition
- Tarif placé

#### CONTRE

- Petit gabarit (pour les grands)
- Pas de leviers réglables

## FICHES TECHNIQUES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

### BSA 650 GOLDSTAR

#### MOTEUR

Type monocylindre à refroidissement liquide, 4T, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. x cse) 652 cm<sup>3</sup> (100 x 84 mm)  
Puissance maxi 45 ch à 6 500 tr/min  
Couple maxi 55 N.m à 4 000 tr/min  
Alim./dépollution injection électronique/Euro 5

#### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 5 rapports  
Transmission finale par chaîne

#### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étrier flottant à 2 pist.) 1 disque, Ø 320 mm  
Frein Ar (étrier à 1 pist.) 1 disque, Ø 255 mm  
Pneu Av - Pneu Ar 100/90/18 - 150/70/17  
Réservoir (réserve) 12 litres  
Poids 219 kg tous pleins faits  
Hauteur de selle 770 mm

#### PRATIQUE

Pays de fabrication Inde  
Coloris argent, vert, rouge, noir, gris  
Garantie 2 ans  
Prix à partir de 7 499 €

Assurance (SOURCE MUTUELLE DES MOTARDS)

Label jeune Paris : 305/483 €\* Nantes : 256/369 €\*  
RC/JURIDIQUE/CORPORELLE/ÉQUIPEMENT/ASSISTANCE 0 KM/SAVE.

TARIF AVEC COEFFICIENT DE RÉDUCTION DE 0,80 (BONUS 20%).

\*IDEM + VOL ET INCENDIE.

### TRIUMPH SPEED 400

#### MOTEUR

Type monocylindre à refroidissement liquide, 4T, DOHC, 4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. X cse) 398 cm<sup>3</sup> (89 x 64 mm)  
Puissance maxi 40 ch à 8 000 tr/min  
Couple maxi 37,5 N.m à 6 000 tr/min  
Alim./dépollution injection électronique/Euro 5

#### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports  
Transmission finale par chaîne

#### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étrier radial à 4 pist.) 1 disque, Ø 300 mm  
Frein Ar (étrier à 1 pist.) 1 disque, Ø 230 mm  
Pneu Av - Pneu Ar 110/70/17 - 150/60/17  
Réservoir (réserve) 14 litres  
Poids 170 kg tous pleins faits  
Hauteur de selle 795 mm

#### PRATIQUE

Pays de fabrication Inde  
Coloris rouge, bleu, gris  
Garantie 2 ans  
Prix à partir de 5 695 €

Assurance (SOURCE MUTUELLE DES MOTARDS)

Label jeune Paris : 223/365 €\* Nantes : 199/296 €\*  
RC/JURIDIQUE/CORPORELLE/ÉQUIPEMENT/ASSISTANCE 0 KM/SAVE.

TARIF AVEC COEFFICIENT DE RÉDUCTION DE 0,80 (BONUS 20%).

\*IDEM + VOL ET INCENDIE.

## LE VERDICT

Elle est indiscutablement une excellente surprise de ce millésime 2024, la **Triumph Speed 400** : jolie, bien finie, bien équipée, dynamique tant en châssis qu'en moteur, voici une **chouette "petite" moto au prix d'un scooter 125** un peu prétentieux. Petite, disons-nous ? Par le gabarit, peut-être, mais par les performances, elle va sans scrupules bousculer les 650 néorétros. **La BSA a eu chaud et ne peut se défendre que par son blason historique et le caractère plus docile et plus apaisé de son monocylindre.** Une approche qui séduira ceux qui conçoivent la balade en mode *cool*... En tout cas, avec ces deux néorétros, l'Inde s'impose de plus en plus comme un grand acteur de la moto.



Découvrez la 800NK de CFMOTO : puissance inégalée et design audacieux.  
Une expérience de conduite exaltante, repoussez les limites de l'aventure.



**5** ANS  
DE GARANTIE

**A2**



À partir de **6 990** <sup>TTC</sup> €  
au lieu de 7 490 € jusqu'au 31/03/2024

Retrouvez tous nos concessionnaires CFMOTO sur [cf-moto.fr](http://cf-moto.fr)  
Pour les trajets courts privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

POUR TOUT ACHAT D'UNE 800NK DU 15.02.24 AU 15.04.24

Tentez de gagner  
**2 PASS VIP**   
Au Grand Prix de France Moto



## ESSAI ROADSTER

TEXTE DAMIEN BERTRAND PHOTOS KAWASAKI



**KAWASAKI Z500 SE 6349 €**

# Un Zeste à l'Ouest

Légères et performantes, les "petites-moyennes" cylindrées ont le vent en poupe. Sur ce segment dynamique, les marques établies doivent lutter férocement avec de nouveaux constructeurs combattifs. Face à la pression, Kawasaki renouvelle son petit roadster avec une mécanique optimisée, mais aussi quelques failles d'équipement.

**Z** 300 en 2015, Z400 en 2019, le roadster Kawa enfile encore telle la verte grenouille de La Fontaine pour devenir Z500. C'est que la concurrence fait rage sur son segment. Pour s'affirmer, la petite nouveauté muscle donc sa cylindrée et affine sa silhouette. Une version SE plus complète vient épauler, voire supplanter, le modèle standard tant celui-ci peine à justifier sa raison d'être sur le marché européen. C'est d'ailleurs le modèle le mieux équipé que nous testons. Et face à l'armada de machines fabriquées en Asie sur lesquelles nous avons en partie déjà posé le séant, la nouveauté d'Akashi peut légitimement s'inquiéter.

Comme toutes les Z quelle que soit leur cylindrée, la 500 se pare du style "Sugomi", concept mimant un animal prêt à bondir.

Mais les lignes sont désormais plus élégantes et consensuelles. C'est notamment le cas au niveau du bloc de phare, affiné, encastré dans les solides épaulements anguleux du réservoir. La SE complète joliment sa robe de deux demi-sabots au niveau de son bas moteur. Ainsi redessinée, la petite Z se fait plus avenante et bénéficie également de l'aura valorisante de ses aînées. Toutefois, la signature lumineuse générale manque un peu de modernité, en particulier à l'arrière. Dans l'ensemble, si la finition est bonne, on regrette le choix d'un équipement grevant la qualité perçue : fourche télescopique, étrier axial et bras oscillant rectangulaire ne sont en effet plus au niveau du marché. C'est une frugalité un peu dommageable. Très accessible et étroite, la Kawasaki Z500 SE place son assise à 785 mm ●●●







### ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

#### KAWASAKI Z500

VERSION DE BASE 5 999 €

- ÉCRAN LCD

#### KAWASAKI Z500 SE 6 349 €

- ÉCRAN TFT DE 4,3 POUCES

- CONNEXION BLUETOOTH

- CLIGNOTANTS À LEDS

- DEMI-SABOTS

- COLORIS SPÉCIFIQUES

#### OPTION

- PRISE USB

●●● du sol seulement, et les volumes du réservoir écartent à peine les jambes. La selle du pilote offre un confort sportif et les leviers ne sont pas réglables en écartement – c'est regrettable... Sa luminosité s'adaptant automatiquement, l'écran TFT de 4,3 pouces propose également un affi-



Pilotée en mode sportif, la Z500 avoue les limites d'une suspension trop lâche et d'un freinage manquant un peu de puissance.

chage sur fond sombre ou blanc. L'instrumentation peut être connectée en *Bluetooth* et offre des fonctionnalités étendues comme le guidage GPS. Une prise USB-C et des clignotants à leds complètent la dotation.

#### JOUET URBAIN, COURSIER LÉGER

L'un des atouts majeurs de la Z500 est son poids. Avec seulement 168 kg, la petite Kawasaki est la plus légère du segment, nonobstant une structure tout en acier. Avec son poids contenu, elle s'emmène intuitivement dans la circulation dense et les rues étriquées. Sa compacité et un excellent rayon de braquage confirment sa facilité de prise en main. La "Kawette" assure également au niveau de la sonorité, avec une tonalité discrète, mais grave et ronflante qui valorise la présence du modèle. Très souple, l'embrayage préserve la main gauche; la sélection précise s'associe à une boîte rapide secondant une mécanique avante. Le *twin* témoigne d'une très bonne disponibilité, acceptant de reprendre au légal urbain sur le cinquième, voire ●●●



# NINJA 500 SE 6 999 €

Reposant sur les bases de la Z500 SE, la nouvelle sportive Ninja 500 SE, que nous avons également essayée, est plus homogène.

La prise en main diffère sensiblement de celle du roadster avec des demi-guidons surplombant un joli té supérieur en aluminium ajouré. Ces bracelets confèrent tout de suite à la Ninja un aspect sportif, bien que vraiment sans outrance en ergonomie. Une position conforme à l'esthétique acérée et fort réussie de la petite Kawasaki, mimant les hypersportives de la marque. Feux avant et flancs de carénage sont affinés pour ce millésime. L'assemblage des éléments est sans reproche. Elle aussi est déclinée en

deux versions, standard et SE. Cette dernière s'équipe d'une fonction démarrage sans clef, de clignotants à leds, d'un écran TFT de 4,3 pouces et arbore les mêmes manques que la Z : suspensions trop basiques, freins, bras oscillant, électronique, voire monte pneumatique... En dynamique, la Ninja 500 se fait toutefois plus homogène que la version *naked*. Sa fourche davantage préchargée contient mieux les transferts de masse et les bracelets donnent une position agréable pour attaquer. Mais l'amortissement reste perfectible,

le confort limité, et la moto est également sensible sur les bosses en virage. Mieux tenue en décélération, la Kawasaki manque un peu de franchise au freinage et surtout d'endurance lors des plus fortes prises de levier. En revanche, son agilité et un poids de seulement 172 kg autorisent un pilotage intuitif. La Ninja 500 réclame 6 499 € en standard et 6 999 € en SE. Des tarifs normalisés et des arguments un peu justes face à une excellente CFMoto 450 SR, mieux équipée, et vendue "seulement" 6 490 €.



## POUR

- Esthétique Ninja forte
- Ergonomie sportive efficace
- Pour le reste, tout pareil que la Z500 SE

## CONTRE

- Équipement de partie-cycle
- Qualité des suspensions
- Dotation électronique maigre

**FICHE TECHNIQUE** MOTEUR bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **CYLINDRÉE** 451 cm<sup>3</sup> (70 x 58,6 mm) **PUISSANCE MAXI** 45,4 ch (57 kW) à 9 000 tr/min **COUPLE MAXI** 4,34 m.kg (42,6 N.m) 6 000 tr/min **BOÎTE DE VITESSES** à 6 rapports **TRANSMISSION FINALE** par chaîne **FREIN AV (étrier à x pist.)** 1 disque, Ø 290 mm (2 juxt.) **FREIN AR (étrier à x pist.)** 1 disque, Ø 220 mm (2 juxt.) **PNEUS AV - AR** 110/70/ZR17 - 150/60/ZR17 **RÉSERVOIR** 14 litres (n.c.) **POIDS** 172 kg tous pleins faits



**#1** L'écran de 4,3 pouces connecté de la SE (application "Rideology the App") réunit toutes les informations utiles. Un antipatinage eut été une gentille attention.

**#2** Joliment redessinées, les optiques avant et arrière restent un peu sages par rapport à celles de la concurrence.

**#3** Qualité de fabrication et finition des éléments sont sans défaut sur la Z500 SE.





**#4** Profilé, le silencieux tout inox de la Z500 développe des vocalises affirmées.

**#5** C'est en équipement de partie-cycle que peine la Z500. Fourche, amortisseur, étriers de frein et bras oscillant sont trop basiques. Les disques perdent leurs pétales.

**#6** L'absence de leviers ajustables en écartement est regrettable pour les mains des petits gabarits.



**Élancée, sportive, la Kawasaki Z500 se fait plus élégante, notamment en version SE avec ses demi-sabots et coloris joyeux**

●●● le sixième rapport, à un peu plus de 2 000 tours. À bas régime, il contient très bien ses vibrations et s'épanouit dans une partie-cycle très équilibrée. L'ensemble en fait un outil efficace et intuitif au quotidien, et qui peut aussi s'exprimer sans mal sur le réseau périurbain. Démonstratif, le bloc Kawa affiche une belle santé, avec une certaine frénésie dans le haut du compte-tours. La force moteur est sensible, emportant avec entrain le roadster vers le rupteur à 11 000 tr/min. Accrocher la vitesse de pointe de 180 km/h demande un peu plus d'espace. À 130, sur le dernier rapport, les vibrations mécaniques sont limitées, mais les rétroviseurs sont bien brouillés.

### ZÉBULON DE POCHE

Le réseau secondaire est un bon terrain de jeu pour emmener la Z500 SE. C'est à nouveau la mécanique qui séduit le plus, dynamisant très correctement les évolutions. Sa cylindrée poussée à 451 cm<sup>3</sup> par augmentation de 7 mm de la course et une masse d'équilibrage du vilebrequin modifiée permettent un meilleur ressenti de la mécanique. Ces évolutions influent sur la force et la disponibilité du moteur. Maintenu au-delà de 5 000 tours, le *twin* se montre volontaire et se fait même autoritaire après 6 000 tours sur sa crête de couple. Il bénéficie en outre d'une allonge très appréciable : la plage exploitable est large, assurant l'efficacité en dynamique. Bien étagée, la boîte seconde très correctement le bouilleur, dont la course plus longue tonifie sensiblement les mi-régimes. On reste ainsi assez souvent en troisième, le moteur relançant sans mal l'équipage avec un bon ressenti de la mécanique et du couple, accompagné de vocalises suffisamment grondantes et toujours justes.

Remarquablement légère, la petite Z se révèle très dynamique et ne fatigue aucunement son pilote. Repose-pieds sensiblement reculés et jambes fléchies contribuent à une position tonique, mais sans excès. Pas trop basculé sur le cintre presque plat, le pilote bénéficie ainsi d'un appui bien utile sur les poignées pour diriger le train avant. La géométrie particulièrement agile et l'enveloppe arrière large de 150 mm aident naturellement aux changements d'angle éclair.

### MONTURE ORGUEILLEU...ZE

Cet ensemble est hélas limité par une partie-cycle moins séduisante... À commencer par les suspensions qui grèvent sen- ●●●



Emmenée sur le couple, la Z500 SE mêle agilité et agrément mécanique souligné d'une jolie bande-son.

●●● siblement l'agrément des évolutions. Trop réduite, la course de la fourche est surtout mise à mal par une hydraulique bien trop lâche et travaille essentiellement sur le ressort. Associé à une géométrie fermée, ce train avant n'offre guère de ressenti en courbe, notamment sur le bosselé qui fait réagir la moto un peu vivement et où la prise des freins fige la direction. À un rythme trop incisif, on préférera un pilotage enroulé rapide pour atténuer les faiblesses de l'amortissement.

### QUELQUES LIMITES

Anticiper les décélérations permet de limiter le transfert de masse et d'appuyer trop sur le train avant, d'autant que l'amortisseur avoue les mêmes limites et, sur de puissants freinages, il laisse la poupe se relever et la roue balayer doucement le bitume. Égale-

ment, l'étrier avant manque de consistance lors des plus fortes prises de leviers. À allure moins soutenue, la fourche, alors moins contrainte, démontre malgré tout une bonne précision du train avant, et le roadster confirme sa facilité à être emmené. L'usage du frein arrière, excellent, affine les trajectoires. Enfin, les pneus Dunlop GPR300 n'aident pas à améliorer le toucher de route; le grip est correct, mais la carcasse rigide limite elle aussi les remontées d'informations. La Z500 est étonnamment fort peu pourvue en électronique, non que cela soit essentiel, mais le segment très concurrentiel dans laquelle elle évolue exige un peu de soin à ce niveau. La poignée des gaz commandée par puce ne s'appuie sur aucun mode de pilotage, ni contrôle de traction. Un dispositif pourtant sécurisant pour des machines tournées vers les permis A2. ■

### FICHE TECHNIQUE DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### MOTEUR

Type bicylindre en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. x cse) 451 cm<sup>3</sup> (70 x 58,6 mm)  
Puissance maxi 45,4 ch à 9 000 tr/min  
Couple maxi 4,34 m.kg à 6 000 tr/min  
Alim./dépollution injection/Euro 5

#### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports  
Transmission par chaîne

#### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 310 mm (2 juxt.)  
Frein Ar (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (2 juxt.)  
Pneu Av - Pneu Ar 110/70/ZR17 - 150/60/ZR17  
Réservoir (+ réserve) 14 litres (n.c.)  
Poids annoncé 168 kg tous pleins faits  
Hauteur de selle 785 mm

#### PRATIQUE

Pays de fabrication Thaïlande  
Garantie 4 ans pièces et M.O., assistance  
Coloris noir/rouge, noir/vert (Z500, noir/gris)  
Prix 6 349 € (Z500, 5 999 €)

## LE VERDICT

Légère et compacte, la **Kawasaki Z500 bénéficie d'une mécanique pétillante agréablement optimisée.** Mais comme le batracien de la fable, à force d'enfler, la Kawette pourrait bien exploser face à ses rivales. **L'ascétisme de son équipement général pêche un peu dans un marché devenu plus raffiné.** De même, s'interrogera-t-on sur la pertinence de lancer **deux versions, l'une à 5 999 €, l'autre, la SE, à 6 349 €, déjà plus engageante.** À l'affût des productions du "Nouveau Monde" de l'Est, la Z500 perd un peu le Nord et semble un poil à l'Ouest.

### POUR

- Esthétique Z affinée
- Caractère et disponibilité du moteur
- Agilité
- Sélection précise
- Sonorité

### CONTRE

- Équipement de partie-cycle
- Qualité des suspensions
- Manque d'équipements électroniques
- Confort



# GSX<sup>1000</sup>

## LA GRANDE EXPÉRIENCE



### RÉSERVEZ UN ESSAI DÈS MAINTENANT.

Un nouveau monde s'offre à vous au guidon la GSX-S1000GX. Le crossover Suzuki combine un moteur quatre cylindres en ligne aux performances superbike, un cadre en aluminium apportant autant de sportivité que de confort, ainsi que le meilleur de l'équipement moto avec un package électronique ultra-moderne et l'apparition des suspensions pilotées Showa. **Débutez votre expérience à bord de la GX, la machine versatile par excellence.**



**ELSTAR** huile officielle Suzuki

Suivez-nous     | [nouveau site](#) [MOTO.SUZUKI.FR](#)

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHÉ OU LE VÉLO #SEDÉPLACERMoinsPOLLUER

DISPO  
A2**Triumph Daytona 660 9 795 €**

# UNE LÉGENDE REVISITÉE

C'était en 2011. Sur le circuit de Portimão, au Portugal, la très exclusive Triumph Daytona 675 R, au rapport poids/puissance/agilité stupéfiant pour l'époque, s'offre à quelques journalistes triés sur le volet qui vont enfilez pour quelques tours de piste l'habit d'un pilote de MotoGP. Pour 2024, le vestiaire est plus simple, puisque c'est sur route (espagnole, cette fois) que la nouvelle Daytona 660 est essayée. Les temps changent, la Triumph Daytona aussi!







## ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

- 3 MODES CARTOGRAPHIQUES (ROUTE, SPORT, PLUIE)
- CONTRÔLE DE TRACTION (DÉCONNECTABLE)
- EMBRAYAGE ASSISTÉ ET ANTIDRIBBLE
- DURITES DE FREIN BLINDÉES
- ÉCLAIRAGE TOUT À LEDS AVEC DRL



#1 Original, ce tableau de bord qui associe écran TFT et LCD, mais il commence à dater. De surcroît, le contraste n'est pas très marqué et, en cas de forte luminosité, la lisibilité est difficile.

#2 Voilà de quoi commander le tableau de bord de la Daytona. Dans les faits, il est pratique et simple à comprendre, on regrette cependant que les commodos ne soient pas rétroéclairés. Au fait, les poignées chauffantes, c'est en option...

#3 Ils sont sympas ces demi-guidons en aluminium placés juste au-dessus des tés de fourche. À l'usage, la position est parfaite, et comme m'a lâché un confrère : « C'est cool, cette position, je la préfère à celle d'un roadster pour m'amuser sur la route ».



**Dans sa livrée "Satin Granite", la Daytona 660 est un peu "terne", on préfère de loin le modèle "Carnival Red". Notez le logo fluo "660", la longue bavette arrière et l'échappement court sous le moteur**



#4 Cool et élégant ce feu arrière, avec le logo Triumph encastré dans la coque.

#5 Le duo, c'est juste en dépannage : selle courte et pas de poignées de maintien. Sur la Daytona, c'est le pilote qui dispose de la meilleure selle. Pour les plus sportifs, il existe en option une coque arrière monoplace en remplacement de la selle passager.

#5



#6



#7



#8



#6 Du simple et de l'efficace pour ce train avant. La fourche est identique à celle de la Suzuki GSX-8R, une Showa SFF-BP (*Separate Function Fork-Big Piston*). Un tube se charge de la précontrainte, l'autre des hydrauliques.

#7 Ce 3-cylindres est la signature de cette Daytona 660. À l'usage, il s'est montré convaincant et amusant. Il est homologué "Euro 5+" et existe en version A2.

#8 Le maillon faible de la moto, c'est son amortisseur, un Showa RSU (*Roller Suspension Unit*) sans réglage de l'hydraulique. OK, il fait le job, mais la moto aurait tant à gagner à avoir un élément de meilleure facture. Cela dit, la concurrence ne fait guère mieux...

Appeler une moto Daytona, c'est tout un symbole: l'évocation de la course éponyme en Floride, du mythique "Banking" de l'ovale de 4 023 mètres, de victoires de légende. Bref, Daytona incarne l'image de la vitesse et de l'Endurance, comme Le Mans, le Castellet, Sebring ou Suzuka. Et force est d'admettre que la Triumph Daytona 675 R méritait amplement ce patronyme.

Alors, qu'en est-il aujourd'hui, avec cette nouvelle "Dayto", moins puissante, plus lourde, en deux mots: moins sportive? De nos jours, le *naming* est l'œuvre du service marketing: il attribue des "étiquettes" qui racontent ce que les communicants appellent dans leur jargon une *storytelling*, c'est-à-dire une histoire, tout en créant une émotion, un lien avec le consommateur. Il n'y a qu'à regarder ce qui se fait en automobile, une Mustang électrique, une Alpine désormais SUV – avouez qu'il y a de quoi rire... Alors chez Triumph, on convoque le passé pour "dire" que les premières Daytona de l'ère Hinckley étaient des sportives faites pour la route. À raison d'ailleurs, car, en 1992, la 750 Daytona était ni plus ni moins qu'une Trident carénée. Aujourd'hui, il serait un peu réducteur d'affirmer que la Daytona 660 est simplement une Trident 660 équipée d'un carénage et de demi-bracelets. De fait, elle est un peu plus que ça. À commencer par un moteur revu pour offrir plus de puissance (17% en sus) et plus de couple (9% en sus) grâce à des soupapes d'échappement plus grosses, à une admission majorée de 4 mm par cylindre et à des profils de cames plus agressifs. Les deux premiers rapports de boîte sont également plus courts et la transmission finale est plus longue. D'autres changements – radiateur plus important, boîte à air au volume augmenté, etc. – sont aussi là pour accroître les performances mécaniques.

#### NICE BIKE...

Sont bizarres chez Triumph: alors que le modèle est décliné en trois coloris, dont un blanc et un rouge "Carnival Red" bien sympas, c'est la version "Satin Granite" que est présentée sur le parvis de l'hôtel. Ce n'est pas la plus glamour, et en plus, le soleil (trop) éclatant du sud ne met pas ses lignes (pourtant réussies) en valeur. Car la nouvelle Daytona est équilibrée et fuselée, et son coup de crayon maîtrisé. La finition, véritable signature de la marque, est ●●●



### **Position sportivo-GT, un moteur amusant et performant, une tenue de route saine, voilà de quoi se faire plaisir sur les routes!**

●●● toujours aussi propre : ajustements, passages des câbles, qualité des revêtements, il n'y a rien à redire. En chipotant un peu, seul le tableau de bord fait un peu *cheap*, surtout à l'heure où la moindre moto asiatique de milieu de gamme offre une dalle TFT dernier cri. Mais nous chipotons effectivement un peu, car le plus important, c'est de savoir comment elle roule, cette 660 Dayto'.

Une fois en selle, je me réjouis d'avoir de la place, et ce n'était pas gagné, vu le gabarit de la moto – la selle est perchée à 810 mm. Mais, dans les faits, je trouve d'emblée mes aises : mes jambes ne sont pas trop repliées, la selle est assez longue et la position des demi-guidons est parfaite pour

moi. Il faut dire que je roule au quotidien avec une Honda VFR 750, une machine à l'ergonomie sportivo-GT, tout comme la Triumph. Vite, il me tarde d'aller tester cette nouveauté sous ce beau soleil printanier autour de Benidorm, en Espagne.

Un peu de ville d'abord suffit à nous faire constater que la position est "facile" : ici, point d'appuis exagérés sur les poignets, un bon rayon de braquage, une injection douce, bref, de quoi rouler en toute décontraction.

#### **TIME ATTACK!**

Après avoir traversé les faubourgs de la *ciudad*, on attaque enfin les belles routes du coin. Le rythme est assez enjoué, et je remarque sur-le-champ la différence entre le bloc de

la 660 Trident et celui de la Daytona. Ce dernier est bien plus vif passé 6 000 tr/min, il vibre plus aussi (mais juste ce qu'il faut) et, du coup, la moto accélère fort ! Les 95 ch sont bien présents et ils envoient la moto à travers le paysage avec une sonorité de "trois-pattes" toujours aussi unique. En mode "Sport", la connexion poignée de gaz/roue arrière me sied à ravir, et rouler sur un filet de gaz dans une grande courbe se fait avec précision. À l'opposé, le couple à bas et à mi-régime n'est pas meilleur que sur la Trident ; en tout cas, c'est le *feeling* que j'ai en roulant... mais ce bloc se voulant plus sportif, c'est un peu normal.

Côté transmission, l'absence de *shifter* de série est perturbante. Habitué à ●●●

LES DU 1<sup>ER</sup> MARS AU 31 MAI 2024

# OFFRES CARRÉMENT

POUR CARRÉMENT EN PROFITER



Découvrez  
nos offres spéciales.

**Kawasaki**

Let the good times roll



●●● pouvoir en profiter d'office sur des machines sportives, j'avais tendance à passer les rapports à la volée. À la montée, ça peut le faire, mais au rétrogradage, ce n'est pas la même limonade! Alors, si vous projetez d'acheter cette moto, optez pour l'option avec le *shifter*, c'est un conseil d'ami. Cela dit, j'ai apprécié ce moteur, entre sa puissance suffisante sur la route, son timbre, ses vibrations et son petit caractère de 3-cylindres encore bien présent, il signerait un sans-faute avec un *shifter*... de série!

### UN AMORTI EN DEMI-TEINTE

Question tenue de route, et donc prestations de la partie-cycle, la Daytona est une bonne surprise, en dépit des éléments de suspension de moyenne gamme. Pour être honnête, la fourche Showa SFF BP s'est montrée plus performante que l'amortisseur RSU, celui-ci étant juste réglable en précontrainte, ce qui est assez limité. La

faute à un amorti hydraulique sans réglage. Après avoir "joué" avec la précontrainte, j'ai trouvé un compromis acceptable (précontrainte à fond, moins 2 crans) pour faire travailler de concert fourche et amortisseur. Une fois le bon ajustement trouvé, les prestations dynamiques ont été convaincantes et permettent de prendre du plaisir au (demi) guidon de la Daytona 660. Mais si la moto était mienne, je n'hésiterais pas à changer l'amortisseur pour un élément adaptable de meilleure facture, histoire de profiter encore plus du bon équilibre général. Mais, dans l'ensemble, comparé à celui de la Trident 660, l'amortisseur de la Daytona est plus performant. Dernier point, le freinage est efficace à l'avant, mais avec une attaque au levier assez directe, à laquelle il faudra s'habituer (surtout sur le mouillé...), et passable à l'arrière, avec une pédale trop dure et sans *feeling* sous la botte. ■

### FICHE TECHNIQUE DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### MOTEUR

Type 3-cylindres à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. x cse) 660 cm<sup>3</sup> (74,4 x 51,1 mm)  
Puissance maxi 95 ch à 11250 tr/min  
Couple maxi 69 N.m à 8250 tr/min  
Alim./dépollution injection Ø 44 mm/Euro 5+

#### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports  
Transmission par chaîne à joints toriques

#### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étriers à x pist.)  
2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)  
Frein Ar (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1)  
Pneu Av - Pneu Ar  
Speed 120/70/ZR17 - 180/55/ZR17  
Réservoir (+ réserve) 14 litres (n.c.)  
Poids annoncé 201 kg (en ordre de marche)  
Hauteur de selle 810 mm

#### PRATIQUE

Pays de fabrication Thaïlande  
Coloris noir, rouge, blanc  
Garantie 2 ans pièces et M.O., assistance  
(2 ans supplémentaires possible)  
Prix 9795 €

## LE VERDICT

Réjoignons-nous comme il se doit de l'arrivée d'une **sportive abordable et facile** sur notre marché. Et si en plus, c'est une **moto agréable, performante, polyvalente et ludique à l'usage**, c'est encore mieux, et c'est exactement ce que la Triumph Daytona 660 vous offrira au quotidien. Mais elle n'est pas la seule sur ce segment. Chez Honda, la CBR 650 R est proposée à 9449 € (la version à embrayage mécanique), mais à ce tarif, elle n'offre aucune électronique, et son 4-cylindres est moins "présent" qu'un 3-cylindres. Chez Suzuki, la GSX-8R est vendue 9699 € avec le *shifter* de série, un tableau de bord plus moderne, mais 12 chevaux de moins. **À 9795 €, la Daytona 660 reste donc la plus chère**, mais tout est relatif, et c'est la réalisation d'un comparatif qui nous permettra de trancher.

### POUR

- Moteur sympathique et performant
- Ligne, finition
- Daytona, ça en jette comme blaze!

### CONTRE

- *Shifter* en option...
- Tableau de bord un peu désuet...

45<sup>th</sup>

SINCE 1978

GIVI



X.27 DIMENSION  
WHITE / BLACK / YELLOW



X.27 SECTOR  
BLACK / GREY / RED MATT

# X.27

## MODULABLE

Le modulable GIVI X.27 représente la solution idéale caractérisée par un design élégant et raffiné, pour les motards à la recherche de sécurité sur les trajets extra-urbains, de confort et de légèreté en milieu urbain. Cette caractéristique permet au casque X.27 d'être adapté au monde touring et, en général, à ceux qui aiment les longs voyages alternant les zones urbaines et extra-urbaines.



MATT BLACK /  
WHITE / RED



MATT GREY /  
BLACK / YELLOW



MATT GREY /  
SILVER / TITANIUM



BLACK /  
GREY / FUCHSIA



BLACK /  
TITANIUM / SILVER



BLACK /  
TITANIUM / YELLOW



BLUE / WHITE  
/ RED



TITANIUM /  
SILVER / FUCHSIA



WHITE /  
FUCHSIA / PURPLE



WHITE /  
YELLOW / BLUE



WHITE / RED /  
BLUE

[givimoto.com](http://givimoto.com)



# RÉSERVA

## ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

- CENTRALE IMU À 6 AXES
- 5 MODES CARTOGRAPHIQUES (3 PRÉPARAMÉTRÉS, 2 PARAMÉTRABLES)
- 5 MODES DE PUISSANCE
- ANTIPATINAGE SUR L'ANGLE HSTC SUR 9 NIVEAUX ET DÉCONNECTABLE
- CONTRÔLE DE *WHEELING* SUR 3 NIVEAUX ET DÉCONNECTABLE
- ABS SUR L'ANGLE AVEC CONTRÔLE DE LEVÉE DE LA ROUE ARRIÈRE
- FREIN MOTEUR ÉLECTRONIQUE SUR 3 NIVEAUX
- AMORTISSEUR DE DIRECTION ÉLECTRONIQUE
- EMBRAYAGE ASSISTÉ ET ANTIDRIBBLE
- *SHIFTER* À DOUBLE EFFET RÉGLABLE EN SENSIBILITÉ SUR 3 NIVEAUX
- TABLEAU DE BORD TFT DE 11 CM
- AILERONS AÉRODYNAMIQUES
- FEUX DE DÉTRESSE DE FREINAGE D'URGENCE







## HONDA CBR 600 RR 11 699 €

Oyez, oyez, motards, motardes, accros au genou qui frotte, Honda annonce le retour de la CBR 600 RR, après sept années de silence. Sachez qu'elle revient plus propre (Euro 5+), plus moderne, mieux équipée, mais surtout toujours aussi amusante et performante. Et à ce tarif, fort bien placé face à la concurrence, on a envie d'user son pantalon...

# RECEPTION

Samedi matin, je sirote tranquillement un café le long de la *pit-lane* du circuit de Portimão, en Algarve (Portugal). Quelques CBR 600 RR sont alignées au laser, avec mécanos aux petits soins, couvertures chauffantes et même du carburant de compétition à ras les réservoirs. Oui, on a de la veine, la baraka, du bol, on va encore passer un moment unique à moto. Seulement voilà, il tombe des cordes, le thermomètre affiche à peine 10°, et le vent pourrait décorner un bœuf. Le parterre de journalistes est donc planté là à attendre une hypothétique accalmie, qui ne vient pas!

Ni une ni deux, l'équipe Honda réagit. Elle prend la décision de monter des pneus pluie et de laisser les plus courageux d'entre nous partir en piste. Aussitôt, je file enfile mon habit de lumière pour aller tourner sur le circuit. Et tant pis pour la météo exécration, de toute façon, rouler sous la pluie, j'adore ça! Ma CBR 600 RR porte le n° 5. Dans sa livrée "Grand Prix Red", griffée du mythique logo HRC (pour *Honda Racing Corporation*), elle est plutôt aguicheuse, même si elle n'a pas vraiment changé depuis sa dernière disparition en 2017. En fait, c'est la même, à quelques détails esthétiques près. Ce que j'aime le plus – et qui est presque considéré comme ringard aujourd'hui –, c'est la ligne d'échappement haute qui file sous la boucle arrière. Techniquement, ça met du poids en hauteur, et loin du centre de gravité de la moto, mais c'est tout simplement beau. La finition d'ensemble est léchée, tout comme

les ajustages, les soudures de cadre et les traitements de surface. Certains la qualifieront de Honda "des bonnes années".

### MINUSCULE

La piste est détrempeée, les pneus pluie (Pirelli SCR1) sont neufs. Faudrait songer à ne pas se mettre au tas dès le premier virage! Heureusement, John McGuinness, 23 fois vainqueur du Tourist Trophy, pilote-usine de Honda pour les courses sur route, propose d'ouvrir la séance pour nous donner les (meilleures) trajectoires et, ô combien plus important, les bonnes vitesses de passage en mode pluie. Sage décision. Mais avant, il faut que j'arrive à caser ma carcasse sur la moto, et c'est un peu compliqué, car la CBR 600 RR est minuscule. Ajoutez des bracelets placés bien bas et des repose-pieds situés très haut, et cela donne une position de conduite très sportive que seuls les moins grands d'entre nous apprécieront. Il est temps de paramétrer la moto, "*Rider Mode*" sur 2, afin de bénéficier d'une arrivée de puissance souple, mais, surtout, de beaucoup d'antipatinage, au vu de l'épaisse couche d'eau qui ruisselle sur le tracé.

### ADN SPORTIF

Trois tours derrière *Mister McGuinness* (au fait, il n'a rien à voir avec le célèbre brasseur irlandais, en plus il est anglais...) suffisent à me faire comprendre que rouler sur le mouillé va demander à la moto d'être souple. Justement, au chapitre des suspensions, le toucher de piste des éléments Showa ●●●

## CE QUI CHANGE PAR RAPPORT À L'ANCIEN MODÈLE DE CBR 600 RR (2017)

### CHÂSSIS

- FOURCHE SHOWA BPF DE Ø 41 MM
- FOURCHE PLUS LONGUE DE 15 MM
- EMPATTEMENT RÉDUIT DE 5 MM (MAINTENANT 1370 MM)
- ANGLE DE COLONNE PLUS OUVERT (24°06' CONTRE 23°55')
- PLUS LÉGÈRE DE 3 KG

### MOTEUR

- LIGNE D'ÉCHAPPEMENT COMPLÈTEMENT REVUE (VALVES, DIAMÈTRES DES TUBES, CATALYSEUR, ETC.)
- ARBRE À CAMES ADM ET ÉCHAPPEMENT, AVEC DURÉE D'OUVERTURE PLUS LONGUE DE 5°, PLUS LÉGERS DE 100 GRAMMES CHACUN
- RESSORTS DE SOUPAPES PLUS FINS ET PLUS RÉSISTANTS
- PIPES D'ADMISSION PLUS GRANDES (44 MM CONTRE 40 MM)
- COURONNE DE 42 DENTS (41 DENTS SUR LE MILLÉSIME 2017)
- EMBRAYAGE ASSISTÉ AVEC 32 % D'EFFORT EN MOINS AU LEVIER

### ÉLECTRONIQUE

- CENTRALE IMU
- FOURCHE BPF
- CONTRÔLE DE TRACTION SUR L'ANGLE
- ABS SUR L'ANGLE AVEC CONTRÔLE DE LEVÉE DE LA ROUE ARRIÈRE
- MOTEUR EURO 5+

### DIVERS

- CARÉNAGE PLUS AÉRODYNAMIQUE (BAS DE CARÉNAGE PLUS LONG, BULLE PLUS INCLINÉE)
- AILERONS AÉRODYNAMIQUES LATÉRAUX

●●● est excellent. Mais étant parti avec des réglages "sec", j'ai modifié la fourche avant avec plus de liberté sur l'hydraulique et un peu moins de précontrainte. Concernant l'amortisseur, j'ai conservé la précontrainte d'origine, mais ouvert la détente hydraulique. Résultat, j'ai profité d'une CBR parfaite en

châssis, neutre, précise et sécurisante. Mais un essai sur piste trempé ne peut pas tout dévoiler d'une hypersportive et il faudra la juger ultérieurement lors d'un essai sur le sec (comparatif de cet été, je pense...). Mais qu'en est-il du moteur de 121 chevaux? Car lui, même sur un revêtement

mouillé, est en mesure de révéler toute sa substance. On le sait, un 4-cylindres en ligne de 600 cm<sup>3</sup> à l'ADN sportif n'est pas ce qui se fait de mieux au niveau du couple à mi-régime. Une fois de plus, ça se confirme, au point même que je devais prêter attention lors de mes sorties de virage. Plutôt



#1

#1 Une dalle TFT assez intuitive à utiliser se charge de vous abreuver d'infos. Elle dispose de deux interfaces route/circuit pour s'adapter à votre univers de roulage. Honda annonce dans son dossier de presse que même en plein soleil, elle reste bien lisible. Hélas, on n'a pas pu en juger...

#2 Avouez que la simple sortie d'échappement sous la selle, c'est plutôt sympa, non? En tout cas, c'est plus esthétique qu'un "tromblon" tout trapu sous vos pieds et, question sonorité, Honda a tout revu en interne (catalyseur, valve, diamètre des coudes, etc.) pour que la norme Euro 5+ ne soit pas trop frustrante.

#2



**Nonobstant la sanction du temps qui passe, la CBR 600 RR est encore esthétiquement à la page. La ligne haute, c'est cool en fait! Admirez la finition, encore un bon point pour elle**



un rapport de moins, qu'un de plus : en effet, là où on pensait sortir en troisième, la deuxième était plus appropriée pour s'en extraire avec vigueur. Sous 4 500 tr/min, le bloc Honda est un peu mou, mais passé 6 000 tr/min, il commence sérieusement à pousser, avant de passer en mode turbine

de 8 000 à 14 000 tr/min. Oui, vous avez bien lu, la zone maxi de ce 4-cylindres se situe à 14 250 tr/min. Mais ce 4-en-ligne a d'autres vertus, à commencer par celle de ne pas trop vibrer dans les tours, il profite en outre d'une injection ultra-douce et précise sous la poignée et il est doté d'un

*shifter* vraiment agréable sous la botte, avec des rétrogradages fluides, ce qui n'est pas toujours le cas sur d'autres motos.

Dans des conditions de roulage aussi tendues, solliciter les assistances électroniques est une obligation. Et force est de constater que sur ce millésime 2024, elles sont ●●●



#3



#4



#5



#6



**#3** Enfin des ailerons de carénage pas trop outranciers ! Ici, c'est discret, mais efficace. Amateur d'aérodynamisme, j'ai bien noté sa forme *intrados* (l'air qui passe en dessous), *extrados* (l'air qui passe au-dessus), et ce n'est pas juste un gadget pour être à la mode. Notez aussi le logo HRC, toujours classe sur un carénage.

**#4** Voilà le commodo qui contrôle le tableau de bord, il est bien plus simple que celui d'une Africa Twin. Avis aux amateurs, il y a aussi le bouton "Lap" pour les chronos embarqués. Notez enfin les réglages hydrauliques de la fourche BPF sur le sommet des tubes.

**#5** Un bras oscillant en aluminium, avec un renfort supérieur, voilà largement de quoi tenir la route. Et le *shifter* de série est un modèle de douceur et d'agrément.

**#6** Des étriers Tokico radiaux se chargent de mordre les disques en inox. Chez les Japonais, on n'est toujours pas passé aux durites de frein blindées ; c'est pourtant la norme sur les motos européennes.

Les conditions météo étaient assez compliquées, avec une pluie de dingue et un vent puissant. On a roulé sur des œufs, mais heureusement, les pneus pluie Pirelli nous ont permis de rester sur nos roues...



●●● nombreuses: centrale IMU à six axes (offrant cinq niveaux de puissance et trois niveaux de frein moteur), antipatinage et ABS couplé à la centrale inertielle se sont montrés vraiment rassurants en toutes circonstances. J'avoue avoir déclenché l'ABS sur l'angle quelques fois, une expérience quasi impossible à réaliser lors des essais sur route ou sur piste sèche, et qui s'est révélée franchement amusante: la moto se met à vibrer, élargit un peu la trajectoire, mais, surtout, elle freine!

### L'ANTIPATINAGE, C'EST TROP BIEN

Et du côté de l'HSTC, le nom donné par Honda à l'antipatinage, à neuf niveaux, sachez qu'en passant sous le niveau 3, l'expérience commence sérieusement à devenir *rock'n'roll* avec des petits travers, du patinage

sur les accélérations, etc. Mais quelle douceur, pas d'à-coups, une réelle progressivité dans le contrôle du patinage, c'est trop bien!

Bilan au terme de cet essai ultra-mouillé et méga-venteux: les assistances électroniques, c'est franchement bien. Pour finir, le freinage est puissant, mais le *feeling* du maître-cylindre n'est pas convaincant: assez mou avec une course importante, mais sans toutefois ternir la puissance délivrée par les étriers Tokico radiaux. Sur cette Honda CBR 600 RR, c'est l'ABS qui est le plus impressionnant. Sur le mouillé, c'est un sans-faute: la mise en œuvre du système est si progressive, si douce, et si performante – les distances de freinage ne s'allongent presque pas! – depuis que l'ABS peut être couplé à une centrale IMU. Bref, il ne faut plus voir cette aide au freinage comme une contrainte, mais comme une alliée. ■

### FICHE TECHNIQUE DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### MOTEUR

Type 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. x cse) 599 cm<sup>3</sup> (67 x 42,5 mm)  
Puissance maxi 121 ch à 14 250 tr/min  
Couple maxi 63 N.m à 11 500 tr/min  
Alim./dépollution injection Ø 44 mm/Euro 5+

#### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports  
Transmission par chaîne à joints toriques

#### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)  
Frein Ar (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 220 mm (1)  
Pneu Av - Pneu Ar 120/70/ZR17 M/C - 180/55/ZR17 M/C  
Réservoir (+ réserve) 18 litres (n.c.)  
Poids annoncé 193 kg tous pleins faits  
Hauteur de selle 820 mm

#### PRATIQUE

Pays de fabrication Japon  
Coloris Grand Prix Red, noir mat  
Garantie 5 ans pièces et M.O., assistance  
Prix 11 699 €

## LE VERDICT

Le retour de la Honda CBR 600 RR est une bonne nouvelle. **Cette sportive, à la fois performante sur piste et capable d'être agréable sur la route, offre une polyvalence bienvenue.** Côté prix/équipement électronique, **elle se place devant une Kawasaki ZX-6R,** mais en dessous d'une Aprilia RS 660, plus exotique... **Le retour de la CBR 600 RR peut être en définitive salué à sa juste valeur,** et choisir cette moto n'est pas la chose la plus idiote que vous puissiez faire. Mais avant de sortir le chéquier, patientez encore un peu, un essai sur le sec avec les concurrentes sus-citées s'impose.


### POUR

- Ligne qui n'a pas vieilli
- Assistances performantes
- Qualité des suspensions

### CONTRE

- Moteur un peu creux...
- Ergonomie pour les grands

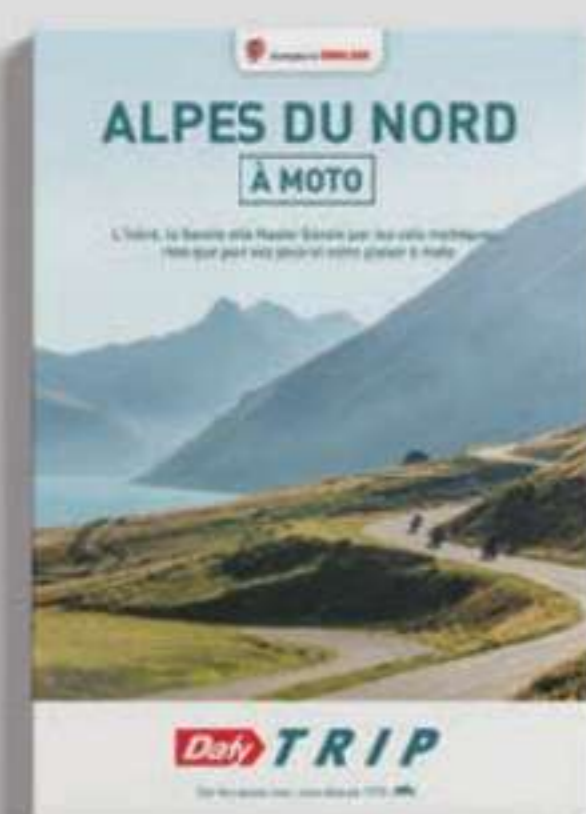
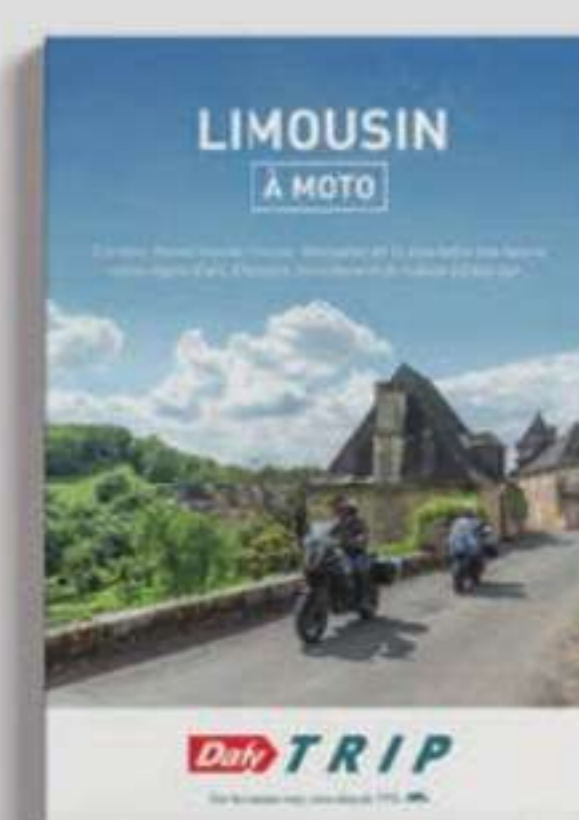
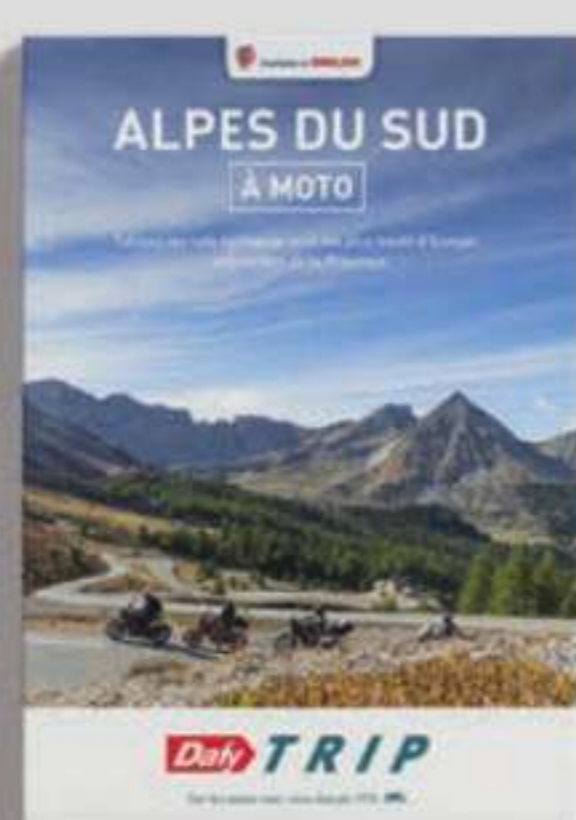
# Dafy TRIP

Sur les routes avec vous depuis 1974 



PRIX TTC  
**4€<sup>90</sup>**  
le guide

**Guides avec tracés GPX inclus**  
Disponibles en magasin et sur [dafy-moto.com](http://dafy-moto.com)



Retrouvez toute  
la collection  
Dafy Trip



# ESSAI Roadster

TEXTE DAMIEN BERTRAND PHOTOS HONDA



## ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

- ABS
- HSTC DÉACTIVABLE
- EMBRAYAGE E-CLUTCH
- ÉCRAN TFT
- PORT USB SOUS LA SELLE



DISPO  
A2

**HONDA CB650 R  
E-CLUTCH**

à partir de **9149€**

# GÉNIE MÉCANIQUE

Spécialiste de l'embrayage automatique depuis près de 70 ans, Honda innove à nouveau avec l'E-Clutch, un système révolutionnaire de passage des vitesses sans avoir à actionner le levier d'embrayage. Un équipement à la complexité éclairée, installé en premier lieu sur des motos sans complexe, les CB650R et CBR650R E-Clutch.

**L** *a simplicité est la sophistication suprême* », énonçait Léonard de Vinci. Le maître et visionnaire donne ainsi la meilleure définition du nouvel embrayage E-Clutch. Le système Honda a en effet du génie, tant dans sa réalisation que dans l'évidence de son fonctionnement. Une innovation dont les caractéristiques résonnent avec celles des motos de moyenne gamme : facilité, efficacité, technologie, légèreté, économie. La CB650R peut personnifier cette définition à laquelle elle ajoute le succès en termes de ventes : avec 41 000 exemplaires écoulés en Europe, dont 10 000 en France, elle est dans

le top 2 des roadsters depuis son lancement en 2019. De quoi étrenner, en récompense, la première génération d'embrayage d'un nouveau type.

#### MODERNITÉ HISTORIQUE

Elle est sans nul doute la plus séduisante du segment avec une esthétique unique et des plus soignées. L'élégance de la CB650R est son atout premier, ses lignes, un hymne aux CB400 et 500 Four des années 1970... Effet ravageur indiscutable du modèle, ses collecteurs alignés en faisceau rappellent ceux de ses illustres ancêtres : comme des tuyaux d'orgue, ils relaient le souffle ●●●



La neutralité du train avant permet d'emmener la CB650R à bon rythme, sans forcer. dommage que son pneu arrière soit un peu large.

## ESSAI Honda CB650R E-Clutch

#1



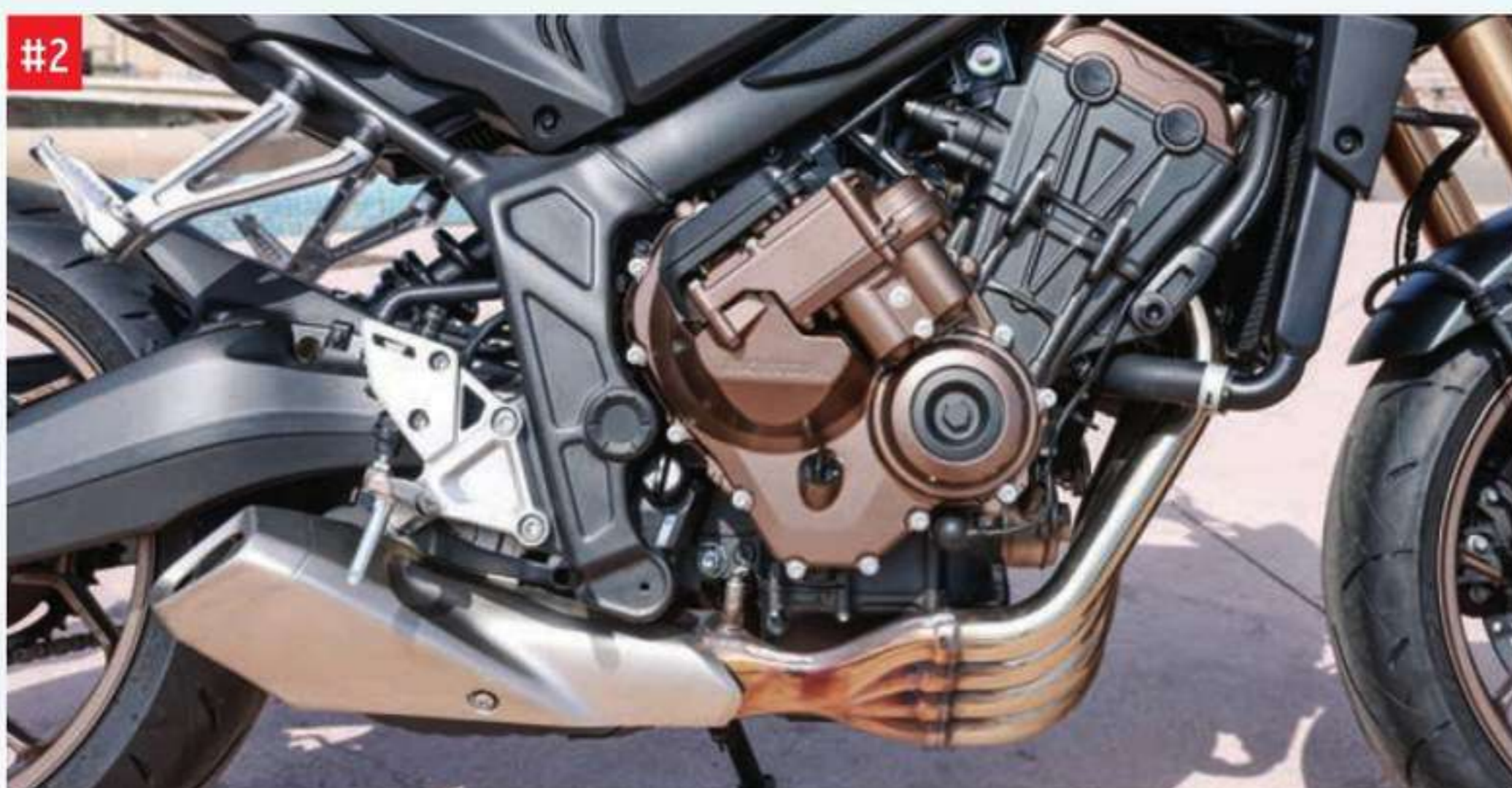
#1 L'écran de 5 pouces connecté (via un système HSVC et l'application *Honda RoadSync*) offre un guidage GPS et l'ajustement de l'E-Clutch.

#2 Bras oscillant en aluminium, échappement relevé à 35°, carter bronze, la CB650R en met plein les yeux.

#3 L'optique plus profilée, issue de la CB1000R, bonifie encore le style de la 650.

#4 L'E-Clutch, petit chef-d'œuvre d'ingénierie électromécanique, se loge derrière un carter compact et plutôt bien intégré.

#2



#3







#4



#5

#5 On regrette que les nouvelles écopés, trop proéminentes, soient moins élégantes.

#6 Dénuée de réglage, la fourche Showa SFF-BP est fort bien calibrée et accordée à l'amortisseur ajustable en précharge.



#6



●●● du moteur vers l'échappement ultra-court sous la machine. Ainsi se mêlent en de nombreux points justesse historique et modernité. L'aura néoclassique de la belle se pare désormais d'une légère sportivité, on retrouve l'optique plus inclinée de la dernière CB1000R, avec ses leds périmétriques. Dénudés, les flancs reçoivent toujours deux petites écopés intégrant les conduits d'admission d'air, plus dynamiques, mais moins gracieuses qu'auparavant. Enfin, la poupe se fait plus profilée, et son habillage latéral arbore des méplats marqués, conservant l'effet "taille de guêpe".

Un bon point pour l'accessibilité, doublée d'une hauteur de selle de 810 mm. Appuyées sur des commandes peu reculées, les bottes induisent une flexion des jambes sans excès. Le pilote pose naturellement les gants sur le large cintre, l'appui sur les poignets est à peine sensible. Ainsi, même l'ergonomie reste conforme aux standards classiques.

#### ÉQUIPEMENT CONTEMPORAIN

Le modèle évolue peu, mais de façon majeure, sur un point : son embrayage. Honda dote son roadster d'un élément semi-actif combinant électronique et dispositif mécanique. L'ensemble fonctionne comme un *quickshifter* intelligent. La technique est détaillée dans un encadré (lire page 94). Le système est remarquable en ingénierie et assez discret. Compact, il accroît raisonnablement le volume du carter droit. Novateur, l'E-Clutch peut être ajusté sur le nouvel écran TFT couleur de 5 pouces emprunté aux CB1000 R et CB750 Hornet. Via l'interface au graphisme spécifique, on pourra moduler la sensibilité du système sur trois valeurs à la montée des rapports et autant à la descente de ceux-ci.

C'est surtout en ville que le nouvel élément prend son sens et épate le plus. Moteur en marche, on sélectionne la première sans toucher à la poignée d'embrayage et... la mécanique ne cale pas. Et pas d'à-coups non plus au démarrage, l'électronique gérant finement l'engagement des disques. Le dispositif fonctionne à la perfection, avec une douceur remarquable. Au passage des vitesses, l'embrayage est à moitié sollicité à la montée comme à la descente des rapports, ce qui réduit les "chocs" de transmission. On apprivoise très vite l'automatisme qui s'oublie, tellement son fonctionnement est transparent. Tout juste la grande disponibilité du 4-cylindres exige-t-elle de ●●●



En pilotage enroulé rapide, la CB650 R E-Clutch délivre des prestations aussi plaisantes qu'efficaces.

●●● penser à redescendre les rapports. Bien que cela soit tout à fait possible, il n'est pas recommandé de démarrer en troisième, quatrième ou plus... D'ailleurs, l'indicateur de vitesse engagée clignote avec une flèche dirigée vers le bas et suggère de descendre un rapport si besoin. L'agilité de la CB650 R est évidente, et son excellente répartition des masses optimise ses évolutions. Seul point critique, le rayon de braquage un peu large n'en fait pas la championne du demi-tour.

### UN QUATRE-EN-LIGNE TYPIQUE

Unique sur son segment, le bloc de la Honda allie souplesse en ville et vigueur dans les tours. À la recherche de sportivité sur le réseau secondaire, la mécanique demande à être maintenue au-delà de 8 000 tr/min. L'ambiance sonore de turbine souligne alors les évolutions dynamiques et la poussée s'accroît nettement. C'est sur les 4 000 derniers tours que le bouilleur exprime sa pleine personnalité. Au meilleur de sa force, il va chercher sa puissance maximale sans faiblir. Rageur, il offre aussi un petit coup de reins bien sympa, accompagné néanmoins de fourmillements perceptibles lors des accélérations. Mais à 130 km/h, le moteur mou-

line gentiment à 6 000 tours, sans vibrations notables. À ce régime, les relances en sixième manquent toutefois un peu de consistance, même si sur les intermédiaires, elles sont déjà convaincantes et le couple sensible. Dans les épingles, on restera en deuxième, voire en première pour les plus acharnés. La bonne allonge du 4-cylindres évite de trop changer de rapport. Et quand bien même, si l'on vient sur des tracés variés, l'E-Clutch se montre encore sans défaut. Hyper-réactif, le système agit comme un efficace *quickshifter* à double sens, et ce, bien que non équipé d'un accélérateur électronique. Précis, très rapide et doux dans sa sélection. À nouveau, il se fait oublier pour n'offrir que plus de plaisir au pilotage. On pourra même rentrer un rapport tout en accélérant.

### EFFICACITÉ ET PLAISIR EN HAUSSE

Cette optimisation technologique met d'autant plus en valeur la qualité de partie-cycle de la CB650 R. Quelques virages suffisent à apprécier derechef son agilité. Si la géométrie n'est pas ultra-vive, le train avant se montre dynamique et précis dans la *virole serrée*. On souhaiterait cependant

être davantage placé sur l'avant quand on hausse le rythme. Et, sans être "collant", le train arrière mériterait une enveloppe moins large pour rendre les changements d'angle encore plus rapide.

Auparavant chaussée de pneus Metzeler Roadtech 01, le roadster se révèle un peu moins bien loti avec ses Roadsport 2 : le *grip* est bon, mais le toucher de route moins franc. Si les Dunlop manquent de retour d'informations sur l'angle, la moto offre une bonne tenue de cap qui peut être affinée à tout moment. Et l'antipatinage veille sur les accélérations. Précise, l'injection assure des passages en courbe sur un filet de gaz et des relances millimétrées. La Honda bénéficie surtout de suspensions bien accordées et correctement réglées. Il faut vraiment de forts freinages pour faire bouger la machine. En effet, décélérations et passages en courbe mettent en avant la neutralité du train avant. Quant au toucher de frein, il est très bon, et la fourche encaisse avec brio le transfert de masse. De son côté, l'amortisseur, monté sans biellettes, donne toute satisfaction. Stable, confortable, la Honda apporte une grande confiance, même à bonne allure. ■



## FICHE TECHNIQUE DONNÉES CONSTRUCTEUR

### MOTEUR

Type 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre  
Cylindrée (al. x cse) 649 cm<sup>3</sup> (67 x 46 mm)  
Puissance maxi 95 ch (70 kW) à 12 000 tr/min  
Couple maxi 6,42 m.kg (63 N.m) 9 500 tr/min  
Alim./dépollution injection/Euro 5

### TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports  
Transmission finale par chaîne

### PARTIE-CYCLE

Frein Av (étriers à 4 pist.)  
2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)  
Frein Ar (étrier à 1 pist.) 1 disque, Ø 240 mm (1)  
Pneu Av - Pneu Ar 120/70/ZR17 - 180/55/ZR17  
Réservoir (réserve) 15,4 litres (n.c.)  
Poids 207 kg (tous pleins faits)  
Hauteur de selle 810 mm

### PRATIQUE

Pays de fabrication Japon  
Coloris vert, gris, rouge, noir  
Garantie 5 ans pièces et M.O., assistance  
Prix 9 149 €

### POUR

- Souffle moteur à haut régime
- Agilité de la partie-cycle
- Freinage puissant
- Ergonomie
- Sonorité
- Confort de selle et suspensions
- E-Clutch efficace
- Finition

### CONTRE

- Poignées passager supprimées
- Vibrations en régime transitoire
- Monte pneumatique d'origine

## LE VERDICT

Pour paraphraser Audiard, « la technologie s'oublie, la qualité des évolutions reste ».

**Honda croit fort en la version E-Clutch de sa CB650R** et n'importera en France que celle-ci. Convaincante, l'ingénierie de pointe se fait très vite oublier, tant son fonctionnement est agréable et performant. Avec cette technologie unique, **le roadster japonais se fait encore plus facile à piloter.** En hausse de seulement 500 € (8 649 € pour le millésime 2023), la Honda semi-automatique demande désormais 9 149 €. Un tarif dépassant **la barre des 9 000 €, mais qui se justifie par l'agrément de son nouvel embrayage,** d'un écran TFT fort ergonomique et de finitions toujours au top.



**W Wunderlich®**

VIVE LE VENT !

## BULLES WUNDERLICH

Les pare-brise touring et aventure ont un nom bien connu chez Wunderlich : **MARATHON**. Notre best-seller marie aussi bien style et ergonomie pour une conduite détendue et un confort optimisé sur courtes et longues distances, grâce à sa protection efficace contre le vent et les intempéries. Notre pare-vent **FLOWJET**, davantage orienté tout-terrain, allie une protection de base élevée et un design racé, comme pour nos modèles **SPORT**. Quant à la bulle **ENDURANCE PRO**, elle a été spécialement étudiée pour les très hautes vitesses sur circuit. Des exemples qui montrent que chez Wunderlich, tous nos pare-brise et bulles sont conçus de manière individuelle pour chaque modèle et chaque philosophie de conduite. Avec Homologation de type allemande.

**CONDUITE DÉTENDUE ET CONFORT OPTIMISÉ - SUR COURTES ET LONGUES DISTANCES.**

**ERGONOMIE, DESIGN ET AÉRODYNAMISME EFFICACES. PARFAITEMENT INTÉGRÉ.**

**ONLINE OU CHEZ VOTRE REVendeur WUNDERLICH**



[WWW.WUNDERLICH.FR](http://WWW.WUNDERLICH.FR)



# CBR650 R E-CLUTCH 9949€

DISPO  
A2

## ÉVIDEMMENT PLUS SPORTIVE

Aux côtés du roadster CB650 R, la semi-sportive CBR650 R évolue plus nettement en esthétique.

La face avant s'inspire largement de celle des hypersport de la marque ailée. Les optiques effilées coiffent les prises d'air et l'ensemble s'encastre entre les volumes anguleux des carénages profilés; tout juste regrette-t-on qu'en partie basse ils masquent désormais davantage le faisceau de collecteurs du quatre-en-ligne Honda. L'ensemble donne à la machine une vraie posture de coureuse de chronomètre. Mais la CBR repose intégralement sur le châssis du roadster et reconduit la même géométrie. En revanche, l'ergonomie à bord évoque plus sensiblement le sport. Le pilote est en effet basculé sur des demi-guidons auxquels il ne manque qu'un té supérieur plus distinctif.

En dynamique, cette position tonique ne se révélera pas extrême en ville. Et cette version E-Clutch soulagera le poignet gauche de tout effort. En effet, l'embrayage semi-automatique vous laisse monter et descendre tous les rapports

### POUR

- Ergonomie sportive
- Agilité de la partie-cycle
- Freinage puissant
- E-Clutch efficace

### CONTRE

- Poignées passager supprimées
- Géométrie identique à celle du roadster
- Vibrations en régime transitoire
- Monte pneumatique d'origine



sans effort, dès le point mort. Bluffante, la technologie est tout aussi appréciable sur route où elle optimise l'efficacité de la machine. À l'attaque, on apprécie la vitesse d'exécution du système qui suit la vigueur du 4-cylindres. Il faut cependant maintenir le bloc au-delà de 6 000 tours pour de bonnes relances. La sportivité s'obtient en cravachant la mécanique après 8 000 tours. Équilibrée, agile, la CBR650 R démontre alors une bonne précision et

surtout une grande neutralité de son train directeur. La Honda donne confiance à bon rythme. Sa qualité d'amortissement et de toucher de frein compense une monte pneumatique un peu plus atone, mais offrant une bonne adhérence. L'enveloppe arrière mériterait d'être moins large pour rendre les changements d'angle encore plus rapides. Facile à emmener, la petite CBR délivre un bon confort de suspension, mais sa bulle offre le service minimum.

Difficile d'imaginer que les deux machines partagent châssis et partie-cycle. Chacune possède une personnalité et une ergonomie distinctes.



**FICHE TECHNIQUE** Type 4-cylindres en ligne à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre **Cylindrée (al. x cse)** 649 cm<sup>3</sup> (67 x 46 mm) **Puissance maxi** 95 ch à 12 000 tr/min **Couple maxi** 6,42 m.kg à 9 500 tr/min **Alim./dépollution** injection/Euro 5 **Boîte de vitesses** à 6 rapports **Transmission** par chaîne **Frein Av (étriers à x pist.)** 2 disques, Ø 310 mm (4 opp.) **Frein Ar (étrier à x pist.)** 1 disque, Ø 240 mm (1) **Pneu Av - Pneu Ar** 120/70/ZR17 - 180/55/ZR17 **Réservoir (+ réserve)** 15,4 litres (n.c.) **Poids annoncé** 211 kg tous pleins faits **Hauteur de selle** 810 mm **Pays de fabrication** Japon **Garantie** 5 ans pièces et M.O., assistance **Coloris** rouge, noir **Prix** 9 949 €



**J'ASSURE  
MON COLLECTOR**

À PARTIR DE

**11** €<sup>\*</sup>  
/MOIS

**APPELEZ LE : 04 67 50 67 50**



**mutuelle des  
motards**

\*PLUS D'INFOS SUR :  
**mutuelledesmotards.fr**

Société d'assurance mutuelle à cotisations variables, entreprise régie par le code des assurances.  
Mutuelle des Motards 270, imp Adam Smith - CS10100 - 34479 Pérols Cedex

Honda est reconnu pour son expertise dans le domaine de l'embrayage automatique. En 1958, il présente le Super Cub à embrayage centrifuge, dix ans plus tard le scooter Juno à transmission Badalini, puis la moto Hondamatic à convertisseur de couple en 1977. Suivront l'incroyable DN01 en 2008 et, enfin, la VFR1200F avec son embrayage DCT en 2010. Honda innove pour 2024, équipant ses CB650R et CBR650 R d'une technologie d'embrayage à nouveau révolutionnaire: l'E-Clutch.

# E-CLUTCH

## Une réponse simple à un problème complexe

### QUATRE ANS DE DÉVELOPPEMENT

Pourquoi cette innovation alors que le DCT existe déjà chez la marque ailée? Efficace et rapide, le DCT est complexe, lourd, coûteux pour des machines de moyenne gamme. Il peut aussi se révéler parfois moins pratique dans les manœuvres sans levier d'embrayage, moins naturel sans sélecteur au pied. Pour retrouver un contrôle manuel, on peut bien sûr utiliser les poussoirs au guidon, mais c'est, pour beaucoup, moins intuitif. L'embrayage électronique E-Clutch est l'aboutissement de quatre ans de développement.

C'est une démonstration d'ingénierie: une réponse simple à une problématique complexe. Comment transformer un embrayage mécanique en un système semi-automatique? Un système qui pourrait potentiellement s'adapter sur n'importe quelle boîte mécanique. L'idée est d'associer un embrayage automatique DCT très simplifié à un *quickshifter* évolué. En clair, on garde le levier d'embrayage et le sélecteur, mais l'automatisme peut gérer tous les rapports, démarrage et arrêt, même sans débrayer. Surtout, il conserve la nécessité de

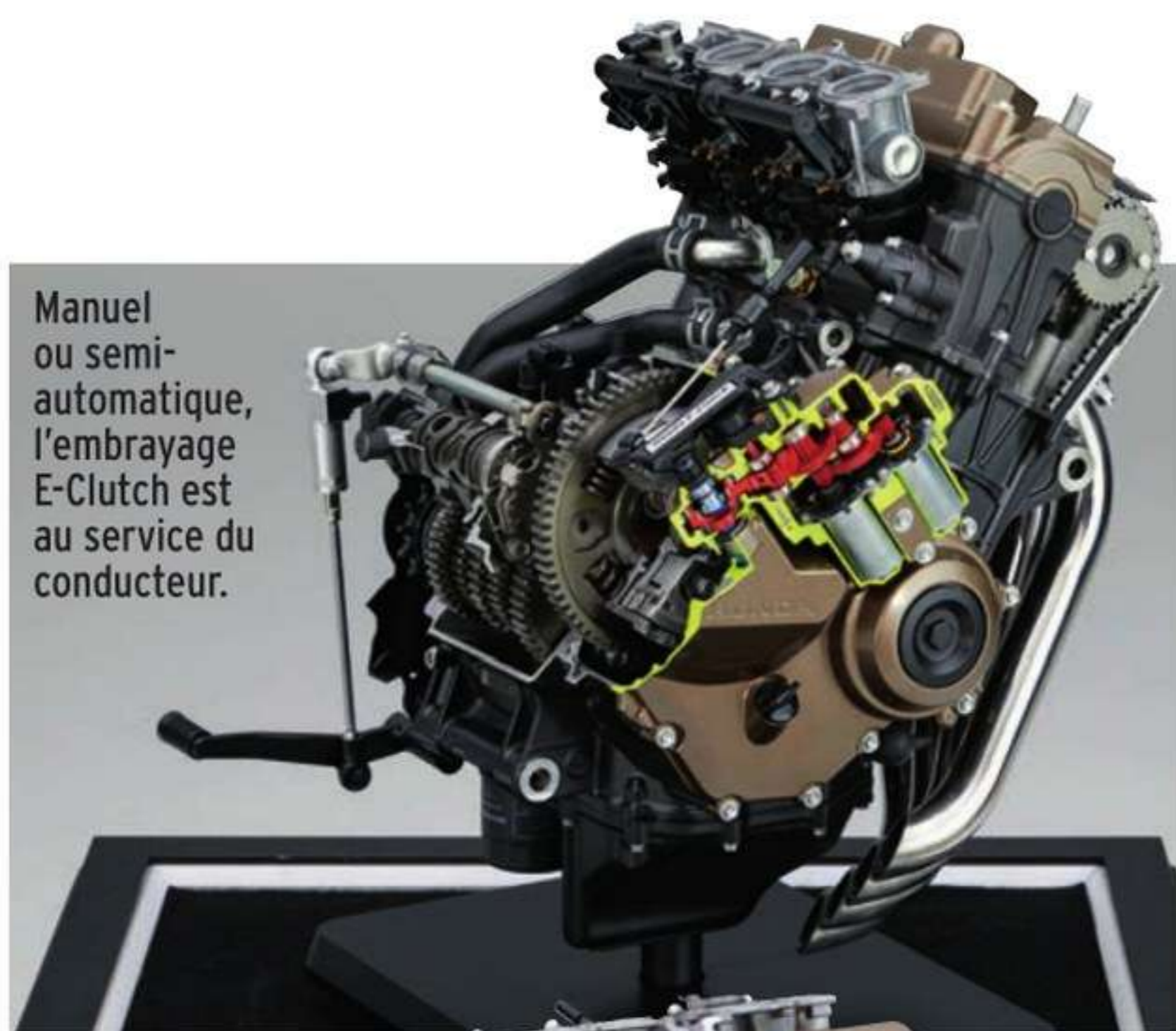
passer les vitesses au pied. C'est donc une sélection semi-automatique avec laquelle on retrouve une gestion naturelle, habituelle et personnelle des rapports, un *quickshifter* "+" en quelque sorte. En outre, ce nouveau dispositif offre la légèreté en plus: un DCT pèse 10 kilos, l'E-Clutch, que 2! On comprend dès lors son intérêt sur des machines de faible cylindrée, dont on souhaite aussi maîtriser le coût. La compacité de l'ensemble est également notable, limitant l'augmentation du volume du carter droit. Enfin, le système E-Clutch est ajustable et désactivable via l'écran TFT.



Compacte, légère, simple, efficace, économique, la technologie E-Clutch est en tous points remarquable.

# RST

Manuel ou semi-automatique, l'embrayage E-Clutch est au service du conducteur.



## LA RÉVOLUTION... EN MARCHÉ

Au cœur du système Honda E-Clutch se trouve une unité d'entraînement et de commande du moteur (MCU). Celle-ci comprend deux petits moteurs de 32 millimètres de diamètre positionnés côte à côte. Lorsque le sélecteur est actionné, ils engagent un petit train d'engrenages qui fait pivoter une came crantée reliée à l'arbre de levier d'embrayage. Celui-ci est divisé en deux, car, au-dessus de la came, un barillet est lié au levier d'embrayage. Ainsi, manuellement ou automatiquement, l'arbre peut entraîner la tige de poussée. Pour fonctionner, le système lie la commande électronique (ECU) au MCU, selon les infos fournies par divers capteurs: régime moteur (vilebrequin), l'angle du papillon des gaz, la position du rapport, la charge sur la pédale de changement de vitesse, le désengagement de l'embrayage, les indicateurs de compteur et la vitesse des roues avant et arrière. Si l'on débraye au levier d'embrayage, l'automatisme se désactive. Mais il n'y a plus guère de raison, en dynamique, de recourir à la commande manuelle. Simple dans sa réalisation, léger, économique, le mécanisme est bluffant d'efficacité. ■

Sur ce moteur semi-ouvert, l'embrayage semi-automatique ne démarre aucunement.

20  
24

COLLECTION

#TRUSTISEVERYTHING

ADVENTURE-X  
RANGER  
PARAGON 7

TOURING

RST-MOTO.COM

 DÉCOUVREZ TOUTE LA COLLECTION SUR [myBihr.com](https://myBihr.com)

# PRÉLÈVEMENT

**POUR LE PRÉLÈVEMENT MENSUEL,  
MERCİ DE JOINDRE VOTRE RIB**

## JE M'ABONNE POUR UNE DURÉE LIBRE :

**ABONNEMENT PAPIER 4,72 € PAR MOIS**

**ABONNEMENT PAPIER + HORS-SÉRIES 6,52 € PAR MOIS**

Mandat  
de prélèvement  
**SEPA**

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez LES ÉDITIONS DE LA FFMС à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque suivant les conditions décrites dans la convention passée avec elle. Une demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte pour un prélèvement autorisé, sans tarder et au plus tard dans les 13 mois en cas de prélèvement non autorisé.

### DÉBITEUR

NOM ..... PRÉNOM .....

ADRESSE .....

CODE POSTAL ..... VILLE .....

PAYS .....

TÉLÉPHONE .....

EMAIL (obligatoire) .....

Identifiant créancier SEPA (I.C.S.)

FR42ZZZ397730

CRÉANCIER

Nom : ÉDITIONS DE LA FFMС

Adresse : 8 RUE JEAN-JACQUES

ROUSSEAU

Code postal : 93558

Ville : MONTREUIL-SOUS-BOIS

Cedex

Pays : FRANCE

IBAN

À .....

LE .....

Je pourrais résilier ce service à tout moment par simple lettre adressée aux Éditions de la FFMС, les prélèvements seront arrêtés une fois l'abonnement soldé (en fonction des numéros livrés). En application de l'article 27 de la loi 78/17 du 6 janvier 1978, les informations qui vous sont demandées sont nécessaires pour la gestion de vos abonnements. Les catégories de destinataires sont uniquement les services chargés de cette gestion, les services associés du groupe et les sociétés liées contractuellement aux éditions de la FFMС. Vous pourrez accéder aux informations et procéder éventuellement aux rectifications nécessaires.

Ce mandat concernant un abonnement à une publication des Éditions de la FFMС il s'agit d'un type de paiement RÉCURRENT. Le 1<sup>er</sup> prélèvement sera fait dès la mise en place de votre abonnement et, au plus tôt 14 jours, après réception de ce dernier. Il sera ensuite mensuel.

Signature

*Nota bene* : vos droits concernant le présent mandat sont expliqués dans un document que vous pouvez obtenir auprès de votre banque.



# PAIEMENT COMPTANT

## JE M'ABONNE POUR UN AN :

**ABONNEMENT PAPIER, 11 NUMÉROS 55 €**

**ABONNEMENT PAPIER + HORS-SÉRIES, 11 NUMÉROS ET 4 HORS-SÉRIES 76 €**

NOM ET PRÉNOM OU RAISON SOCIALE .....

ADRESSE (APPARTEMENT / ÉTAGE / ESCALIER) ENTRÉE / TOUR / IMMEUBLE / BÂTIMENT / RÉSIDENCE / Z.I. / BP .....

CODE POSTAL ..... VILLE .....

TÉL. .... E-MAIL .....

CI-JOINT MON RÈGLEMENT COMPTANT DE ..... €

À L'ORDRE DES ÉDITIONS DE LA FFMС

**CHÈQUE**

**CARTE BANCAIRE**

Signature

N°                      DATE D'EXPIRATION

INSCRIRE LES TROIS DERNIERS CHIFFRES DU CRYPTOGRAMME DU DOS DE VOTRE CB

**À RETOURNER SOUS ENVELOPPE AFFRANCHIE À MOTO MAGAZINE**

ÉDITIONS DE LA FFMС - SERVICE ABONNEMENT

8 RUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU, 93558 MONTREUIL CEDEX



# ABONNEZ-VOUS À MOTO MAGAZINE

**ABONNEMENT À LA VERSION PAPIER:  
11 NUMÉROS LIVRÉS CHEZ VOUS  
+ ACCÈS NUMÉRIQUE GRATUIT**

	ABONNEMENT 1AN	ABONNEMENT DURÉE LIBRE
MOTO MAGAZINE 11 NUMÉROS	55 €	4,72€/MOIS EN PRÉLÈVEMENT*
MOTO MAGAZINE + HORS-SÉRIES 11 NUMÉROS + 4 HORS-SÉRIES	76 €	6,52€/MOIS EN PRÉLÈVEMENT*

\*FRAIS DE PRÉLÈVEMENT 3% INCLUS

**SOCIÉTAIRES DE LA MUTUELLE  
DES MOTARDS ET ADHÉRENTS À LA FFMCC,  
BÉNÉFICIEZ D'UN TARIF SPÉCIAL!**

 **mutuelle des  
motards**  
LIBERTÉ ASSURÉE

**FFMCC**  
Fédération Française des Motards en Colère

**MOTO MAGAZINE 45€/AN**  
(soit une réduction de 10€)  
**MOTO MAGAZINE + HORS-SÉRIES 64€/AN**  
(soit une réduction de 13€)

**À PARTIR DE  
4,72€ PAR MOIS**



*Offert*

LES ARCHIVES NUMÉRIQUES  
DE MOTO MAGAZINE DEPUIS 2013



**MOTOMAG.COM**

DES ARTICLES, DES VIDÉOS,  
10 000 PETITES ANNONCES  
ET PLUS DE 1000 ESSAIS



**OFFRE  
VALABLE  
JUSQU'AU  
31/12/2024**





## DEUX MOTOS EN AMÉRIQUE CENTRALE

# LE BELIZE, L'EXCEPTION ANGLAISE

Un voyage sans rencontre revient en quelque sorte à découvrir une destination au travers d'un documentaire télévisé ou d'un dépliant d'une agence de voyages. Pas inintéressant, mais terriblement moins vivant ! Or, parmi les avantages que procure le voyage à moto, il y a indéniablement cet aspect "d'aimant à rencontres" que suscitent les deux-roues.



Pour ce voyage à travers l'Amérique centrale, notre première frontière au sud du Mexique nous a conduits vers le Belize, un tout petit pays (moins de 400 km du nord au sud, pour à peine 130 km d'est en ouest). Cette ancienne colonie britannique devenue royaume du *Commonwealth* en 1981 a pour langue officielle l'anglais, ce qui constitue une sorte "d'anomalie" dans cette Amérique latine très majoritairement hispanophone. Un soir de pluie, en cherchant un hébergement, nous avons fait la connaissance d'Emma Cases. Une femme de 44 ans au profil singulier. Mi-Espagnole, mi-Suédoise, Emma s'est installée au Belize il y a plus de quinze ans, avec pour projet de proposer des motos à la location. En plein pays des Garifunas (une population métissée descendante des esclaves africains, originaire de



La société bélizienne est d'une grande diversité. Un multiculturalisme que l'on retrouve avec les langues parlées : créole, espagnol, garifuna, langues mayas et, bien entendu, l'anglais officiel.

l'île caribéenne de Saint-Vincent), son visage ne passe pas inaperçu. Pourtant, elle semble avoir trouvé sa place à Hopkins, où tout le monde la connaît. Un village où il reste encore quelques pêcheurs locaux qui se mélangent aux touristes "backpackers" (bourlingueurs, en anglais), restos-bars, petits commerçants et autres "Dong Lee Supermarket"; bref, une atmosphère qui s'apparente à un *melting-pot* sympa et chaleureux. Entre pluie tropicale et soleil, concerts reggae improvisés dans la rue et percussions sur la plage, nous avons tout de suite adopté ce petit coin de fausse Jamaïque.

### LA MOTO D'ABORD

Emma est à la tête d'une agence de location de motos – la seule au Belize! – et dispose également de quelques chambres pour les voyageurs de passage. Étonnamment, issue d'une famille où le deux-roues motorisé est avant tout perçu comme une source de dangers, elle n'était pas motarde avant de se lancer dans cette aventure. Mais elle est tombée amoureuse du pays et de la moto en même temps. Arrivée au Belize lors d'un voyage "sac à dos", elle y essaye sa première machine; ensuite, tout s'est enchaîné "comme une évidence". Car depuis, question moto, elle s'est bien rattrapée. L'agence dispose d'une quinzaine de machines ("*made in China*" pour l'essentiel, mais également quelques Honda), des petits trails dont la cylindrée n'excède pas 250 cm<sup>3</sup>. Un parc parfaitement entretenu, grâce à l'atelier contigu au bureau qui assure la ●●●



Si les anciens bus scolaires nord-américains sont légion dans toute l'Amérique centrale, seul le Belize en a conservé la couleur et la fonction initiale.

Exclusivement de petites cylindrées (de 125 à 250 cm<sup>3</sup>), les motos louées ici sont majoritairement de production chinoise. Faciles d'accès et finalement plutôt fiables, elles sont bien adaptées aux routes et pistes locales.



Hispano-suédoise, Emma Cases est, comme sa terre d'accueil, également multiculturelle. Mais c'est d'abord le professionnalisme qui la caractérise, comme l'atteste son atelier, particulièrement bien équipé.

### DÉCOUVRIR LE BELIZE

Ce "petit" pays, coincé entre le Mexique et le Guatemala, est le seul pays anglophone de la région. Avec une superficie réduite (22 966 km<sup>2</sup>, 24 fois moins que la France), il offre cependant à lui seul l'opportunité de découvrir les différentes facettes de l'Amérique centrale: forêt tropicale et côte Caraïbe, reliefs et vastes plaines, sites mayas et diversité de cultures locales. Le "pays des Garifunas", avec ses rastas et la musique reggae omniprésente, évoque la sympathique ambiance de la Jamaïque.

#### • POUR S'Y RENDRE DEPUIS LA FRANCE

Un billet d'avion de Paris à Belize City coûte au minimum 600 €. Aucun visa n'est demandé.

Les paiements par CB sont acceptés dans quelques commerces et toutes les stations-service. Mais on trouve facilement des distributeurs en ville. Avec un climat tropical, il fait chaud et humide toute l'année, mais les pluies peuvent être violentes. La saison idéale s'étend de février à mai.

#### • POUR LOUER UNE MOTO, UNE SEULE ADRESSE

Motorbike Rentals & Alternate Adventures. South Main Road, Hopkins Village, Stann Creek District. Tél.: (+501) 665 6292. Internet: [alternateadventures.com](http://alternateadventures.com). Email: [info@alternateadventures.com](mailto:info@alternateadventures.com). Les tarifs: pour une moto trail de 150 cm<sup>3</sup>, il faut compter 69 \$/jour (63 €) jusqu'à 6 jours, ou 54 \$/jour (49 €) au-delà de 7 jours. Ils comprennent un itinéraire détaillé sur une carte routière et un téléphone cellulaire.

#### • COÛT DE LA VIE

Globalement, l'hébergement représente la part la plus importante du budget. En fonction des attentes de chacun en matière de standing, il faut compter un minimum de 50 €/jour pour une chambre double. Motorbike Rentals & Alternate Adventures, l'agence de location de motos d'Emma, propose également quelques chambres à la location, louées à partir de 45 €. Pour la nourriture, en revanche, c'est hyper abordable, il est possible de manger pour moins de 10 €/personne. Quant au prix de l'essence, il est comparable à celui de la France.



Il suffit de quelques échanges avec Emma, la créatrice de la seule agence de location de motos (lire l'encadré ci-contre), pour constater son amour de la moto et des voyages, ainsi que son éternelle bonne humeur, bien représentée par le calendrier épinglé derrière le comptoir!

••• maintenance et fait également office de garage à motos ouvert à tous. Nécessité faisant loi, Emma a appris la mécanique, même si c'est désormais un mécanicien salarié qui prend en charge cette partie du travail. Naturellement (compte tenu de l'état des routes), sa pratique de la moto s'est étendue au tout-terrain, et elle ne compte plus les "randos" et rallyes effectués au guidon de trails, en Amérique latine, mais aussi aux USA (où elle possède une Suzuki DR 650), ou en Europe (où elle possède une Yamaha XT 600). Et quand elle ne travaille pas, c'est-à-dire l'été (qui correspond à la basse saison touristique), elle voyage... à moto, bien sûr! Pour preuve de son excellent niveau en



*off-road*, elle a également travaillé comme pilote d'essai pour KTM Autriche, lors d'un passage en Europe – notant au passage le peu de femmes qui exercent cette fonction.

#### SORORITÉ

Car Emma porte une attention toute particulière à accueillir les femmes. Elle est à l'origine du premier moto-club féminin au Belize puis, sa clientèle provenant majoritairement des USA



À l'atelier, le mécanicien entretient d'abord le parc des motos de location. Mais, occasionnellement, le garage prend également en charge les machines des motards locaux.



## Emma porte une attention toute particulière à accueillir des femmes. Des groupes qu'elle accompagne volontiers à travers le Belize

et du Canada, elle a créé des parrainages avec des moto-clubs féminins d'Amérique du Nord. Et si la plupart du temps, les itinéraires qu'elle propose avec ses motos se font en autonomie (avec carte, tracé et téléphone cellulaire fournis), elle accompagne volontiers des groupes, surtout s'il s'agit de femmes. Cet intérêt pour la gent féminine a d'ailleurs influencé son choix de louer des motos petites et légères : suffisamment puissantes, compte tenu des distances à parcourir, mais avec un poids limité, afin de pouvoir en profiter au maximum et sans appréhension. À mon interrogation sur la fiabilité de ces motos chinoises, elle me répond qu'en quinze ans de location, la seule casse moteur à déplorer a été celle d'une Honda... Avant d'ajouter: « *Avec un entretien suivi et régulier, ces motos sont fiables!* ». Indépendamment de cette activité professionnelle, Emma se comporte dans sa vie avec ●●●



Terre de pirates, de descendants d'esclaves noirs, ancienne colonie britannique, démocratie parlementaire et membre du *Commonwealth*, le Belize est aussi l'héritier de la culture maya, comme en témoignent les vestiges du site de Xunantunich (ici, *El Castillo*), situé à la frontière du Guatemala.



Emma, la moto, c'est tout le temps et sur tous les types de terrain. Voyage, rallye, rando, et même en tant que pilote-test, sans oublier le tout-terrain qu'elle affectionne particulièrement.

●●● la même passion et la même générosité. Pour nous accueillir, elle nous a proposé spontanément une réduction sur le prix de la chambre, un accès à son atelier et son outillage, et elle nous a même prêté deux de ses motos pour une journée sur les pistes environnantes! Si elle est très "pro" dans son job, ses publications sur les réseaux sociaux, où elle est très active, sont empreintes de légèreté et d'humour. Ce qui en dit long sur son état d'esprit: travailler sérieusement, mais sans jamais se prendre au sérieux.

### SORTIR DE SA ZONE DE CONFORT

D'ailleurs, devant ma surprise quand elle nous proposa spontanément de nous faciliter le voyage, elle a très simplement répondu: «*Nous sommes d'abord motards et voyageurs, c'est normal de s'aider*». Puis, comme pour confirmer ce sentiment d'appartenance et de fraternité motarde, elle m'a fait suivre ce qu'elle écrivait à propos d'un de ses voyages passés. C'était il y a des années sur une piste difficile du Guatemala: «*Il n'y a personne sur qui s'appuyer ici. Je suis seule sur cette montagne avec une piste délavée, ridée par des crevasses, souvenirs des fortes pluies passées. Pas une âme en vue. Des roches de différentes tailles roulent sous mes roues et compliquent la traction. Et pourtant, je me sens tellement vivante! Une bonne heure après le début de cette piste, une crevasse de trop, et l'inévitable arrive: je perds le contrôle, et c'est la chute. Après quelques rapides vérifications (leviers, sélecteur, etc.), je remonte en selle et je fais la seule chose qui a du sens: continuer! Ce jour-là, j'ai réalisé que, pour moi, la vie commence à la fin de ma zone de confort, là où la peur peut investir tout l'espace. Cette expérience a non seulement fait de moi une meilleure pilote, mais également*



Les marchés (comme ici celui de San Ignacio), riches en parfums et en saveurs, sont l'occasion parfaite - et agréable - de se plonger dans le patchwork culturel qu'est le Belize.





*une personne plus forte. Ce n'est qu'en étant à la marge de notre zone de confort que nous pourrions voir la vie s'étendre vers de nouveaux horizons».*

Une fois de plus, l'appartenance à la "grande famille des motards" nous a ouvert des portes et créé des liens. D'ailleurs, depuis notre départ, nous ne comptons plus le nombre de fois où des inconnus de passage se sont tournés vers nous le pouce levé en signe d'approbation, après avoir remarqué nos plaques d'immatriculation venues d'ailleurs. Alors la moto, meilleur outil de rencontres? En ce qui nous concerne, nous en sommes absolument convaincus! ■

## **POUR SUIVRE LE VOYAGE**

[fredetaldo.com](http://fredetaldo.com)  
[facebook.com/fredetaldo](https://facebook.com/fredetaldo)  
[instagram.com/fredetaldo](https://instagram.com/fredetaldo)



La communauté des Garifunas est particulièrement importante au Belize. On peut déguster dans les gargotes comme celle-ci leur plat traditionnel, le hudut, du poisson cuit dans un bouillon de noix de coco, accompagné des boulettes de plantains. C'est délicieux!

# 5 BALISES DE GÉOLOCALISATION À L'ÉPREUVE DU VOL

## DES PROGRÈS MESURÉS

Les balises de géolocalisation, autrement appelées traceurs, s'invitent progressivement dans la panoplie de lutte contre le vol de nos motos. Si le secteur semble quelque peu s'être assagi, cinq modèles sont apparus depuis notre précédent comparatif (MM n° 384). Certes, ils ne révolutionnent pas la catégorie, mais montrent de bonnes dispositions.

Quoi de neuf dans le monde des traceurs après-voil, ces balises qui permettent de repérer l'emplacement d'une moto depuis son smartphone? Après un emballement lors de la période pré-Covid, la catégorie semble être devenue plus raisonnable, la plupart des acteurs ayant atteint une sorte de maturité, tant en termes de technologie embarquée que de services. Georide, l'une des locomotives de ce secteur, propose désormais ses boîtiers Georide 3 et Mini à la location en parallèle de l'offre d'achat définitif. Le traceur Monimoto gagne en compacité au prix d'une réduction de l'autonomie (12 contre 24 mois). De son côté, Coyote Secure a stoppé la commercialisation de son Secure Rider, tout en continuant d'assurer les prestations pour les exemplaires déjà vendus.

### AMÉLIORATION NOTABLE DES PERFORMANCES

Pour autant, plusieurs marques continuent à faire évoluer leurs produits afin de les mettre en conformité avec leur écosystème, avec pour conséquence une amélioration nette de leurs performances. C'est le cas d'Invoxia et de SMT Performances, qui adoptent le réseau LTE-M plus efficace à l'intérieur des bâtiments et plus stable lors des déplacements. Beepings ajoute le *Bluetooth* pour affiner la géolocalisation via un smartphone auquel il est connecté. Sentidrive, qui s'était fait connaître avec son traceur Sentinelle couplé à des caméras de surveillance, propose un boîtier autonome plus simple. Nous avons complété cette sélection avec le Bike Angel 1,

un boîtier slovaque, découvert au salon Eicma de Milan 2023, qui offre des prestations "sans engagement", outre l'alerte en cas de vol et la détection en cas d'accident. Après tout, pourquoi effectivement ne pas utiliser les nombreuses informations collectées par ces balises (vitesse, inclinaison, etc.) pour prévenir des proches ou des services d'assistance, IMA (Inter Mutuelles Assistance) en tête, en cas de chute comme le fait Bike Angel, mais aussi Flashbird et Georide?

### ACCUS OU BATTERIE?

Avant de se décider pour un modèle, il faut bien prendre connaissance des avantages et inconvénients des deux modes d'alimentation: externes et internes. Les modèles à alimentation externe se raccordent à la batterie de la moto, ce qui constitue une source d'énergie quasiment inépuisable. Ces balises peuvent de ce fait envoyer leur position à des fréquences élevées (jusqu'à une fois/seconde) pour un suivi précis. *A contrario*, les câbles d'alimentation trahissent leur présence. Les boîtiers autonomes

sont quant à eux alimentés par un accumulateur interne. L'absence de cordon permet de mieux les dissimuler, mais cela impose à leur concepteur de modérer la consommation énergétique pour favoriser l'autonomie; ce qui occasionne souvent une géolocalisation moins précise et moins fréquente.

### OUTIL DE SURVEILLANCE: DES TRACEURS MIEUX TRAQUÉS

Mais le but premier de ces traceurs reste la prévention du vol. S'ils n'empêchent pas une moto d'être subtilisée – seul l'arrimage à un point fixe à l'aide d'un antivol (U ou chaîne) limite ce risque –, ils contribuent à la retrouver. Un autre intérêt est de signaler tout mouvement suspect qui pourrait être le signe d'un vol de pièces (la Mutuelle des Motards observe une recrudescence de ce type de larcin sur la région parisienne). Quoi qu'il en soit, il est toujours préférable de contacter les forces de l'ordre plutôt que d'intervenir soi-même au risque de se confronter aux voyous et de finir à l'hôpital. ■

## COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ

Évaluer des produits destinés à lutter contre le vol réclame de rester discret sur la méthode employée. Dans les grandes lignes, nous avons simulé l'enlèvement d'un deux-roues équipé de l'ensemble de ces traceurs afin de comparer leur réactivité, ainsi que le suivi en temps réel de leurs positions depuis les applications avant de nous engouffrer au troisième sous-sol d'un garage pour mesurer leur capacité à communiquer leur position dans un environnement confiné. Précision, les traceurs ont été placés dans des conditions favorisant la réactivité (armement de la détection de mouvement, fréquence de géolocalisation élevée) au détriment de leur autonomie. Une seconde étape a consisté à juger des paramètres et des services associés, ainsi que de la facilité d'utilisation des applications.

## PRODUITS TESTÉS

SENTIDRIVE SENTINELLE AIR

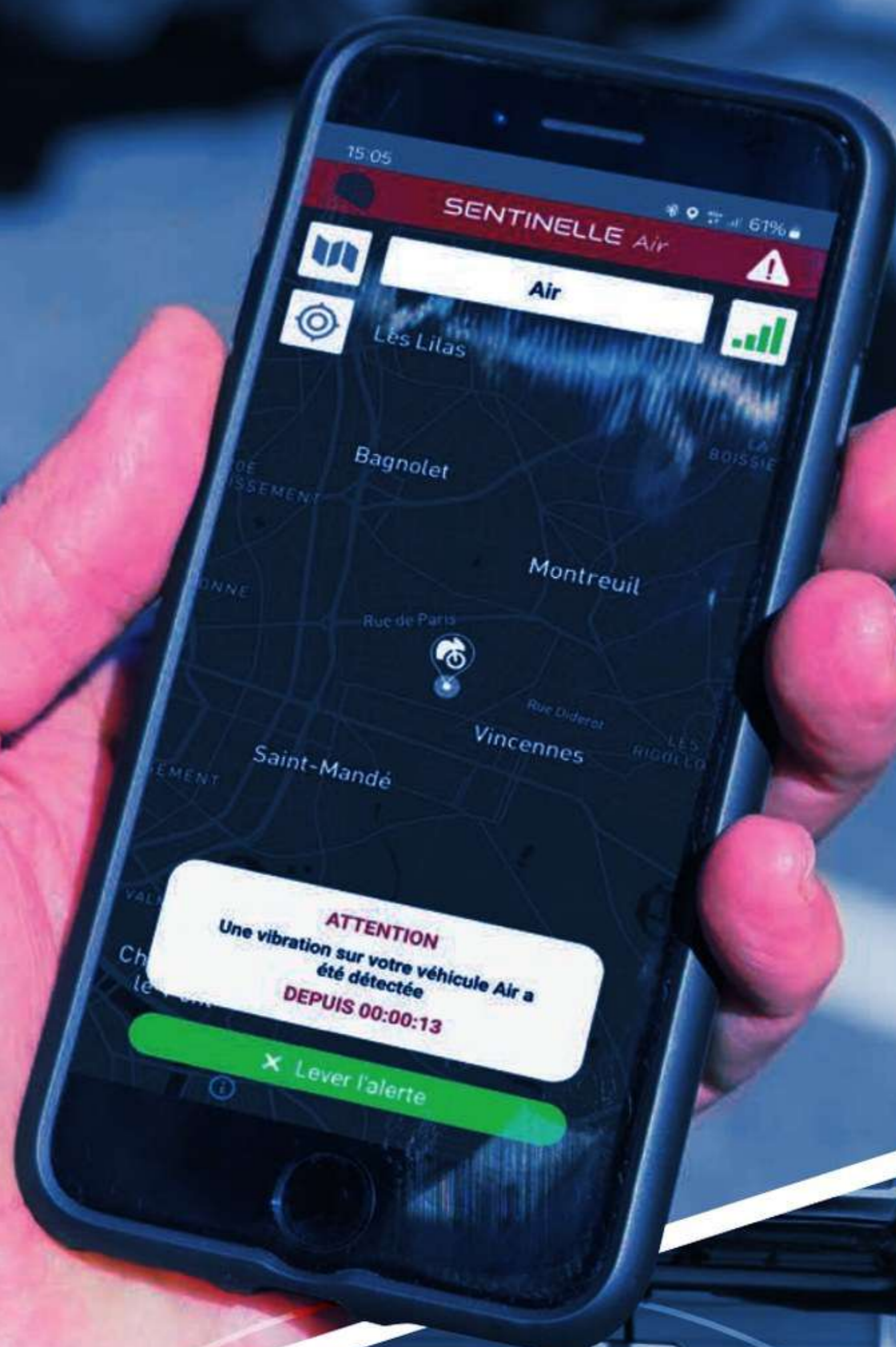
BEEPINGS ZEN L

INVOXIA TRACKER GPS PRO

SMT PERFORMANCES

FLASHBIRD

INFOCAR BIKE ANGEL 1



### BONS PLANS

#### La Mutuelle des Motards offre des remises sur les traceurs partenaires

Payer son traceur moins cher, c'est possible grâce à la Mutuelle des Motards! Les sociétaires peuvent en effet bénéficier de tarifs avantageux auprès de marques de traceurs partenaires (Invoxia, Sentidrive, Beepings, Georide, S'pion, Trakmy, Monimoto, MotorsFit). Ces remises, de l'ordre de 10%, sont autant d'incitations à s'équiper d'un dispositif qui augmente les chances de récupérer une moto dérobée. Assureurs et assurés ont tout intérêt à réduire l'importance du vol, dont le préjudice, aussi bien moral que financier, pèse *in fine* sur la communauté des sociétaires, y compris sur le montant de leurs cotisations. De plus, en considérant les traceurs comme moyen de protection contre le vol, la Mutuelle des Motards permet aux sociétaires équipés de limiter le montant de leur franchise vol. Certains fabricants, sûrs de l'efficacité de leurs modèles, s'engagent même à rembourser

aux sociétaires la franchise en cas de vol non retrouvé.



**Info:**  
<http://bit.ly/3IPKanF>

# ALIMENTATION PAR ACCU

La discrétion est l'atout principal de ces balises faciles à dissimuler, mais qui doivent être régulièrement rechargées. Cette gestion de l'autonomie peut nuire à leur précision ou à leur réactivité.



## SENTIDRIVE SENTINELLE AIR

EFFICACITÉ **7/10**  
RAPPORT QUALITÉ/PRIX **7/10**

**179€**

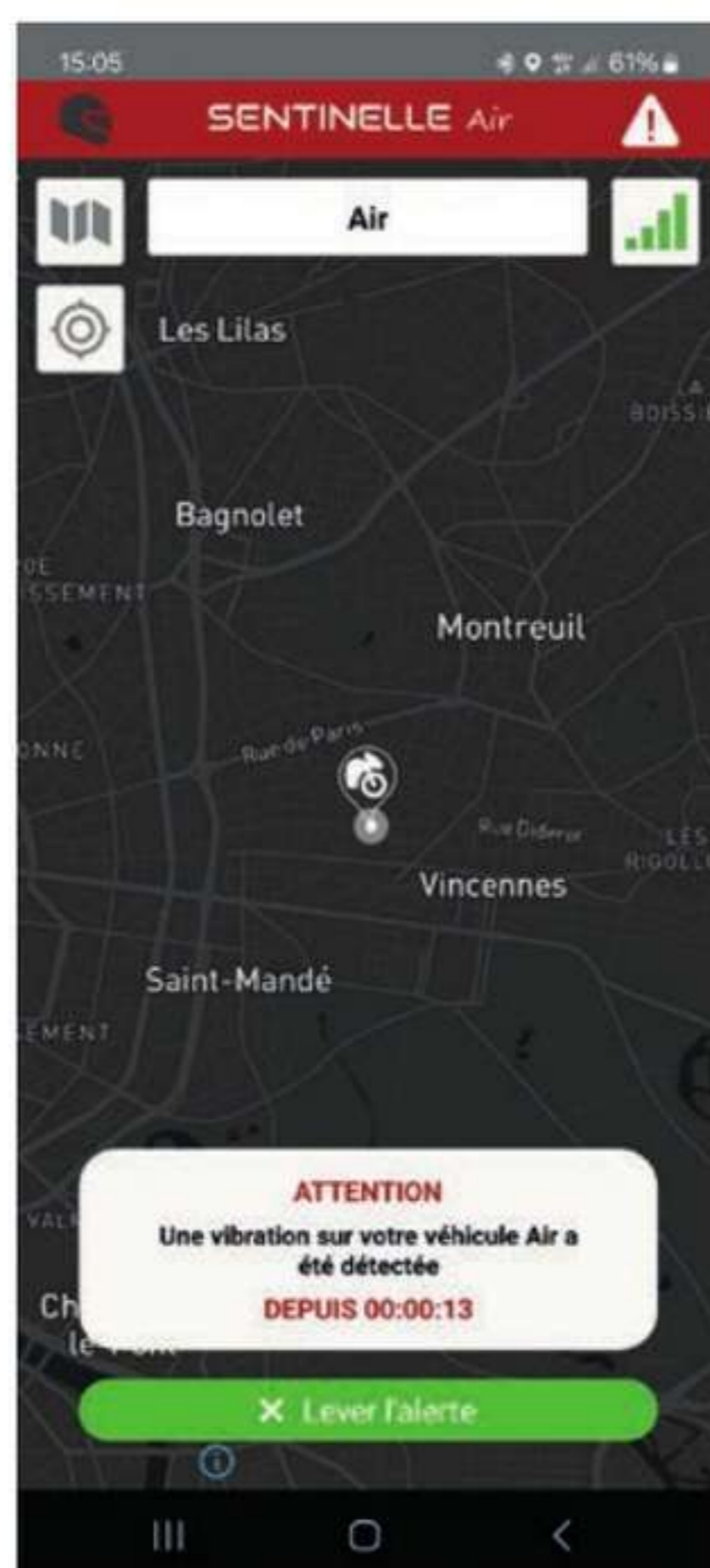
Abonnement: 5€/mois, 55€/an ou 150€/3 ans

CONTACT [sentidrive.com](http://sentidrive.com)

**Ce boîtier affiche les meilleures performances de la catégorie "autonome", mais quelques défauts de jeunesse le pénalisent.**

Troisième modèle de traceur de l'entreprise lyonnaise, le Sentinelle Air est le premier de cette gamme à se passer de raccordement à la batterie de la moto pour son alimentation. D'un format généreux, il se fixe à l'aide d'un support aimanté ou d'un Velcro dans un endroit permettant de recharger l'accu (6 000 mAh). L'autonomie (3 semaines minimum) résulte du mode de fonctionnement choisi ("Intelligent", "Localisation fixe" ou "Économie d'énergie") qui se différencie principalement par la fréquence de géolocalisation (de 10 secondes à 24 heures). En mode "Intelligent", il est ainsi possible de retrouver l'historique détaillé des trajets effectués ou d'armer la détection de mouvement. D'autres paramètres sont disponibles (alerte batterie faible, etc.). Notez que la prise micro-USB des premières balises commercialisées devrait prochainement laisser sa place à un port USB-C plus universel.

Pour un modèle autonome, le Sentinelle Air fait preuve d'une excellente réactivité, doublée d'une alerte par appel téléphonique insistante.



### En cas de vol

La détection est armée soit manuellement, soit automatiquement à l'issue d'un laps de temps ajustable. Lors de notre simulation de vol (en mode "Intelligent"), chaque mouvement a été signalé en moins de 10 secondes par une notification. Si ladite notification n'est pas lue rapidement, un appel téléphonique prend le relais. Tout au long de notre test, nous avons pu suivre en direct le déplacement de la balise, jusqu'à l'entrée de notre parking souterrain; cependant, nous avons parfois noté un décalage avec la position réelle. Sachez qu'il est possible d'être assisté 24 heures/24 et 7 jours/7 par Sentidrive pour aider à la localisation et guider les forces de l'ordre.

#### POUR

- Réactivité
- Gestion des paramètres
- Historique des trajets

#### CONTRE

- Gourmand en mode actif
- Localisation en temps réel
- Étanchéité à la poussière

# INVOXIA TRACKER GPS PRO

EFFICACITÉ **7/10**  
RAPPORT QUALITÉ/PRIX **8/10**

**99 €**

Abonnement 8€/mois, 20€/3 mois ou 60€/an

CONTACT [invoxia.com](http://invoxia.com)

**Le traceur d'Invoxia évolue pour gagner en efficacité sans perdre en facilité d'emploi. La proposition est toujours abordable, mais l'abonnement devient obligatoire dès l'achat.**

**P**arallèlement au modèle Classic, déjà testé avec succès dans nos pages (lire MM n° 384), Invoxia commercialise une version améliorée de son Tracker GPS dénommée Pro. La différence réside principalement dans l'adoption d'un réseau de communication 4G LTE-M plus performant que le Sigfox (WPLAN); une modification qui impose de souscrire un abonnement plus onéreux dès l'achat, mais qui rend ce modèle utilisable au-delà de nos frontières hexagonales. De son côté, l'élégant boîtier demeure identique, au point de conserver sa "vieille" prise micro-USB qu'on aurait aimé voir remplacée par une USB-C. Parmi les fonctionnalités proposées - barrière virtuelle, historique des trajets, fréquence de positionnement ajustable -, seule l'alerte de "déplacement significatif" peut être (dés) armée à distance, les autres réclamant d'être à proximité du réseau *Bluetooth* de la balise. Nous avons pu compter en moyenne deux mois d'autonomie avec une fréquence élevée de positionnement.

## En cas de vol

Avec ses modes "mouvement à l'arrêt", "zone d'alerte" et "déplacement significatif", ce traceur dispose de plusieurs capacités d'alerte. *A contrario*, le signalement par notification et le temps de retard, inhérent à la technologie employée (environ deux minutes dans des conditions favorables), limitent les possibilités de réagir rapidement. En revanche, il est alors utile d'activer le mode "Real-Time Boost" qui force la balise à émettre sa position toutes les 30 secondes pendant 30 minutes, avec un délai pouvant atteindre 24 heures. Autre atout de ce boîtier, son radar de proximité qui permet de localiser la moto dans un sous-sol ou enfermée dans un box grâce au système *Bluetooth* et à une sonnerie intégrée.

## LEXIQUE

### Barrière virtuelle :

périmètre entourant le lieu de stationnement de la moto et dont le franchissement déclenche une alerte.

### Badge de proximité :

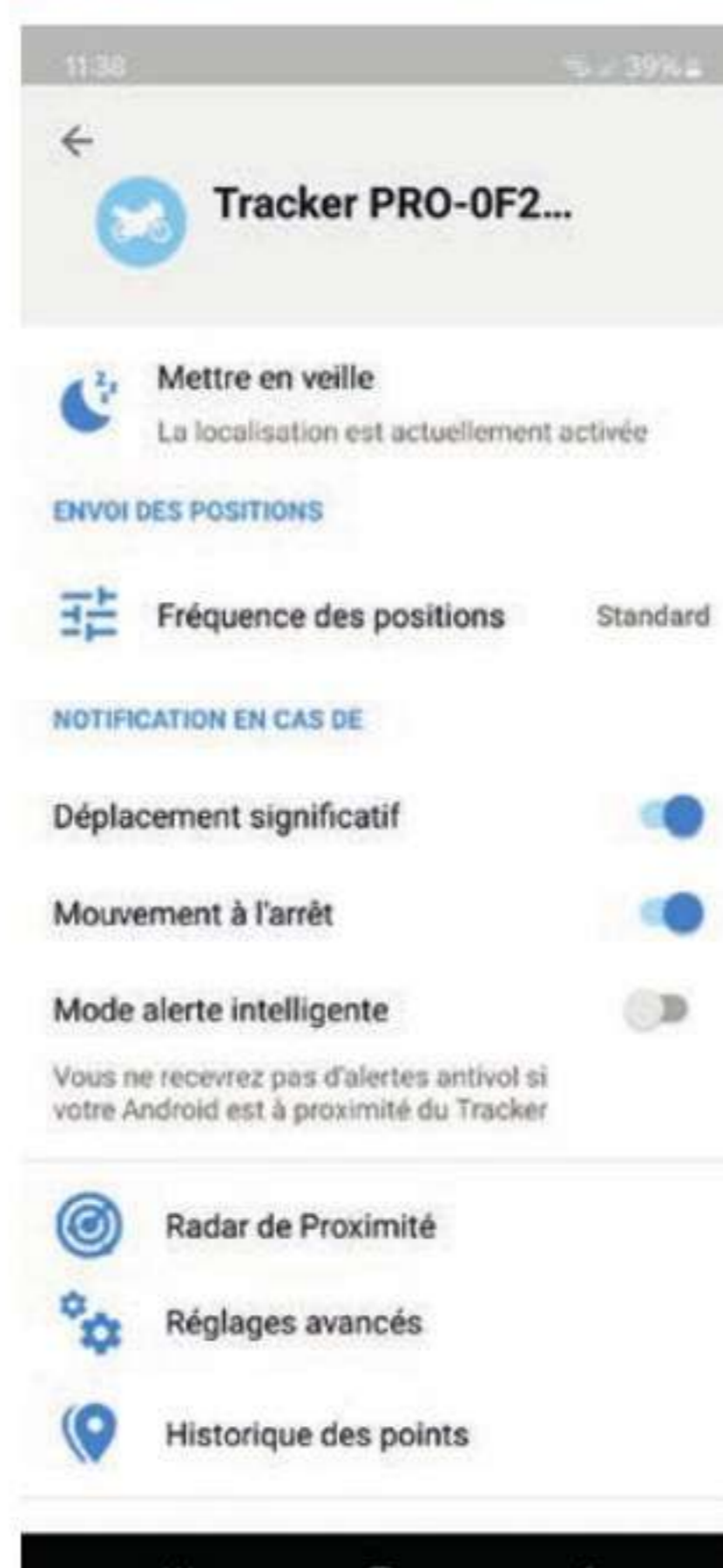
cet objet connecté, préalablement appairé par *Bluetooth* au boîtier principal, fait office d'interrupteur pour (dés)activer automatiquement

le mode surveillance selon qu'on s'approche ou s'éloigne de la moto.

**Radar de proximité :** cette fonctionnalité permet de localiser à courte distance, à l'aide du *Bluetooth* du téléphone, une moto soustraite à la vue (cachée dans un box par exemple).

**Sigfox (WPLAN), LTE-M :** ces réseaux radio, à basse consommation et faible débit, sont dédiés à la communication entre des objets (on parle d'internet des objets, IoT). Peu gourmands, ils permettent une grande autonomie, mais la transmission d'informations (position, capacité de la batterie, etc.) est moins fréquente, d'où un manque de précision.

**2G/3G :** utilisés pour la téléphonie depuis les années 1990/2000, ces réseaux cellulaires servent également à calculer, puis transmettre une position. La généralisation de la 4G, puis de la 5G, préfigure leur suppression à moyen terme.



Le menu des paramètres offre une large palette d'actions pertinentes, complétées par le précieux radar de proximité afin de localiser une moto dans un box.

### POUR

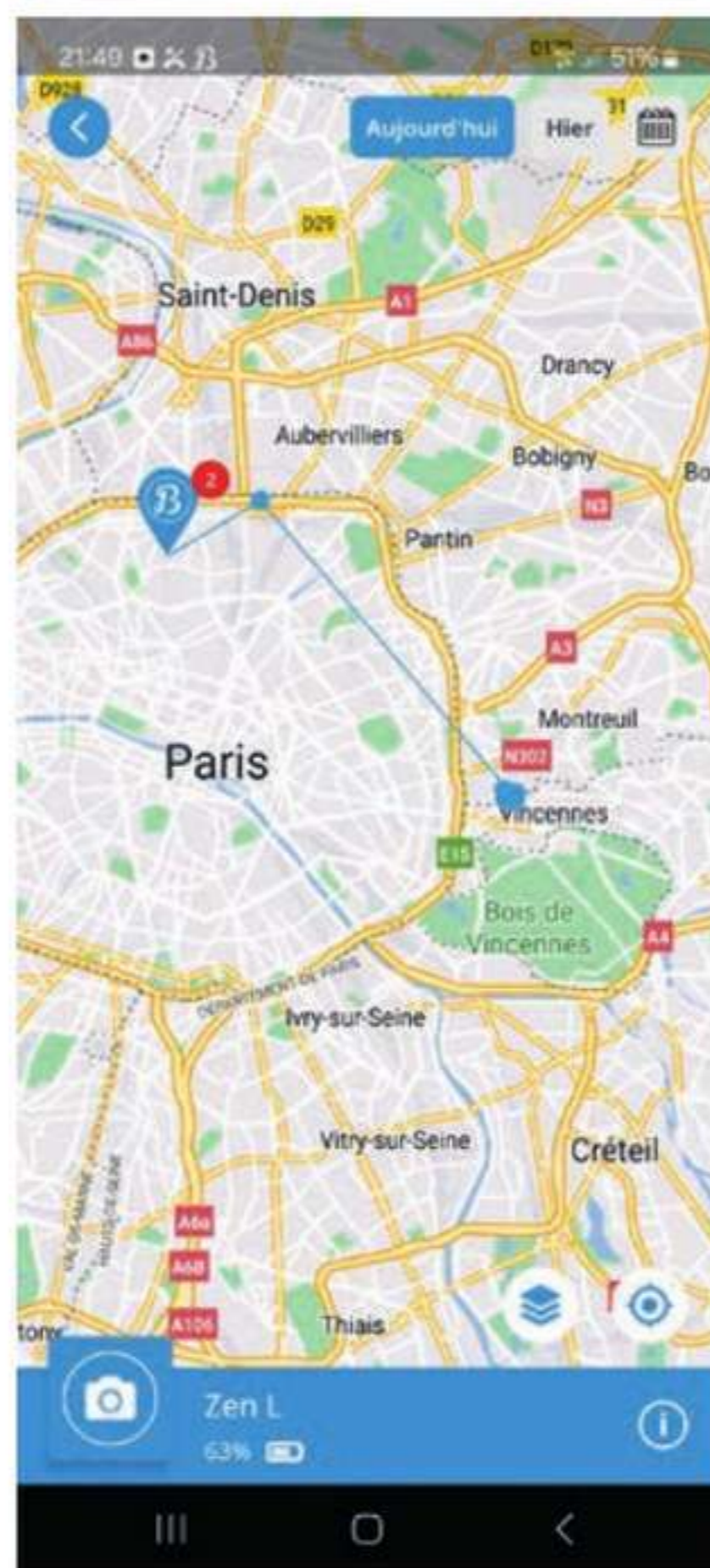
- Autonomie
- Paramétrage des alertes
- Radar de proximité

### CONTRE

- Réactivité
- Port micro-USB
- Étanchéité perfectible



Il est difficile de "tracer" avec précision le parcours de la balise du fait de la technologie employée (GPS, réseau Sigfox, fréquence de localisation).



## BEEPINGS ZEN L

EFFICACITÉ 5/10  
RAPPORT QUALITÉ/PRIX 6/10

**189 €**

Abonnement: 9,90 €/an après deux ans

CONTACT [beepings.com](http://beepings.com)

**En dépit de sa réactivité, le Zen L se montre trop imprécis pour un suivi efficace en cas de vol. Dommage, car il donne satisfaction par ailleurs.**

Après un Zen qui nous avait laissés sur notre faim, Beepings a revu sa copie avec ce Zen L mis au goût du jour. Le nouveau boîtier au design épuré est plus volumineux, mais étanche. Il prend place dans un support aimanté, qu'il est possible de dissimuler aisément. L'alimentation s'effectue avec l'accu interne (1000 mAh, environ 7 semaines d'autonomie) ou par le raccordement permanent à la batterie de la moto via une alimentation optionnelle (22 €). Le Zen L envoie sa position toutes les 5 minutes, via le réseau basse fréquence Sigfox, après une localisation par satellites (GPS, Galileo, etc.), bornes Wi-Fi ou, plus original, via le Bluetooth du téléphone pour économiser l'énergie. La (dés)activation des alertes s'effectue manuellement.

### En cas de vol

La meilleure manière d'être alerté est d'activer la détection de mouvement. Une notification est alors émise sur le téléphone après quelques secondes. Ce signalement, hélas discret, est renouvelé dans le cas où une barrière virtuelle a été activée. Si la technologie radio employée limite les risques de brouillage du boîtier, elle ne transmet la position que toutes les 5 minutes, ce qui accentue l'imprécision "naturelle" de ce traceur (entre 1 et 30 mètres). Faute d'assistance 24 heures/24, l'utilisateur est le plus souvent réduit à gérer seul la récupération de sa moto avec le forces de l'ordre.

- POUR**
  - Réactivité
  - Autonomie
  - Coût de l'abonnement
- CONTRE**
  - Suivi imprécis
  - Pas d'assistance



# ALIMENTATION PAR BATTERIE

Ces modèles, alimentés par la batterie de la moto, profitent de cette source d'énergie (presque) illimitée pour communiquer leur position avec précision. En revanche, les câbles électriques indiquent leur présence.

## INFOCAR BIKE ANGEL 1

EFFICACITÉ **6/10**  
RAPPORT QUALITÉ/PRIX **7/10**

**187 €**

Abonnement (1 an offert, prix selon la version incluant ou excluant les Balkans):  
38 ou 54 €/an, 69 ou 84 €/2 ans

CONTACT [bikeangel.eu](http://bikeangel.eu)

**Ce traceur slovaque présente l'intérêt d'associer des prestations intéressantes à un tarif raisonnable. Une bonne surprise, même si des progrès restent à réaliser.**

**B**ike Angel 1 est le premier traceur pour deux-roues de l'entreprise slovaque Infocar, spécialiste de la gestion de flottes de véhicules. Et pour une première, le résultat est encourageant. Ce traceur se présente sous la forme d'un petit boîtier étanche, facile à dissimuler, mais dont le coloris manque de discrétion. Les fonctionnalités sont classiques : (dés)armement manuel ou automatique (le smartphone faisant office de badge de proximité), mode économisant l'énergie, historique des trajets (parcours, altitude, vitesse, etc.), localisation sur carte (*Google Maps*) et une détection d'accident qui prévient des proches, à défaut des secours. Nous aurions souhaité en complément un accu assurant la localisation même en cas de déconnexion de la batterie, un radar de proximité, voire une sirène optionnelle. Pour ce tarif, le package assure l'essentiel, mais il faut composer avec une interface en anglais, ce qui peut rebuter.

### En cas de vol

Lors de notre simulation, nous avons apprécié d'être alertés par notification vibrante et sonnerie, à défaut d'appel téléphonique, dès le premier mouvement de notre moto. Le suivi s'opère en temps réel grâce à l'envoi de la position toutes les 10 secondes, ce qui nous a permis de repérer l'entrée de notre cachette. En revanche, la balise est devenue inopérante une fois dans le garage, rendant impossible la localisation de notre deux-roues caché dans un box, surtout en l'absence d'un radar de proximité (moyen de localisation à courte distance via le *Bluetooth* de votre smartphone).



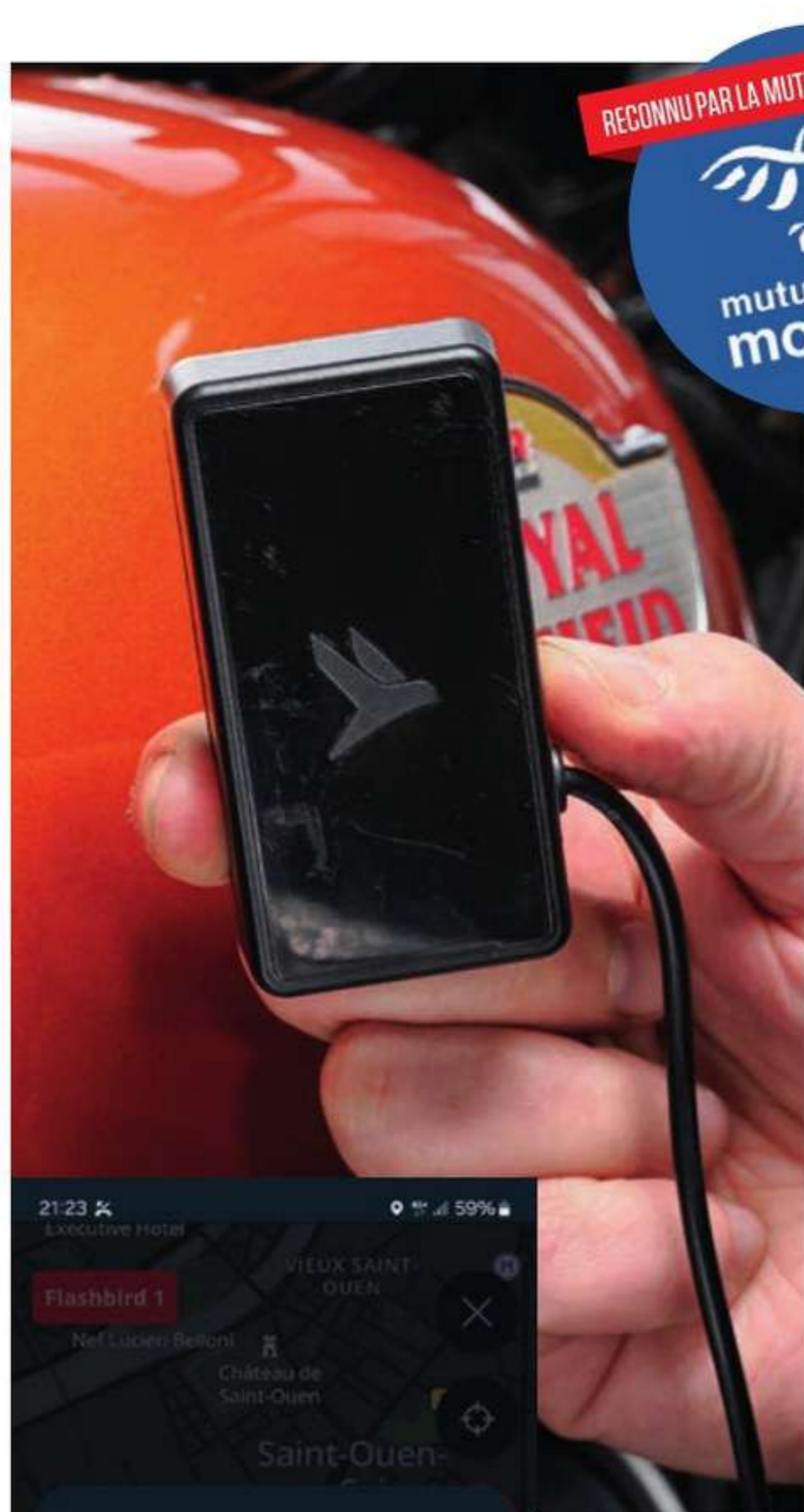
En dépit d'une interface tristounette et en anglais, l'application reste simple d'utilisation.

#### POUR

- Réactivité
- Précision
- Gestion du quotidien

#### CONTRE

- Repérage en sous-sol
- Interface en anglais
- Manque de discrétion



# SMT PERFORMANCES FLASHBIRD

EFFICACITÉ **8/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **7/10**

**299 €**

Abonnement (1 mois offert): 5 €/mois, 49 €/an

CONTACT [smtperformances.fr](http://smtperformances.fr)

**Après un Pégase récompensé par nos essayeurs, SMT Performances a développé un traceur Flashbird upgradé donnant satisfaction à l'usage.**

Écartons d'emblée la polémique sur la certification de ce Flashbird (lire l'interview ci-dessous) pour nous concentrer sur son fonctionnement. Si le boîtier est comparable à celui de son prédécesseur Pégase, il a été profondément revu en termes de technologie. À la 2G, qui vit ses dernières années, s'est substitué un triple réseau 4G LTE-M, GPRS et NB-IoT, plus performant. Cette transition met par ailleurs fin à l'abonnement "gratuit" à vie. À l'habitude de la précision du suivi de trajectoire, Flashbird ajoute une détection d'accident gérée en partenariat avec le spécialiste Liberty Rider. L'armement de la surveillance antivol donne le choix entre un clic sur l'application, l'utilisation d'un badge de proximité, et l'automatisation après un délai programmable. L'historique des trajets, avec indication point par point d'informations (vitesse, inclinaison, etc.), le partage de position ou l'indication du niveau de batterie constituent d'autres atouts.

## En cas de vol

L'alerte s'effectue selon deux niveaux : par une discrète notification en cas de choc ou de mouvement, puis par un appel téléphonique après quelques secondes si le véhicule est déplacé. Il nous a été possible de suivre en temps réel le cheminement de la balise depuis l'application lors de notre simulation de vol jusqu'à notre garage, mais sans aller jusqu'à identifier avec précision son emplacement faute de radar de proximité. SMT Performances peut contribuer à la recherche, y compris lorsque l'alimentation est déconnectée, grâce à son accu interne (800 mAh) qui offre environ trois semaines d'autonomie.

- POUR**
- Alertes réactives
- Précision
- Services
- CONTRE**
- Localisation perfectible
- Absence de sirène optionnelle

Lors de notre simulation de vol, nous avons été prévenus par un appel téléphonique à 21 h 11, soit dans la minute qui a suivi le déplacement de notre moto.



**N.B. :** suite à des réserves sur la certification CE de Flashbird, la Mutuelle des Motards a retiré ce traceur de sa liste de sociétés partenaires. Néanmoins, le Flashbird reste accepté comme moyen de protection en cas de vol, sous condition de délivrance au sociétaire d'une attestation de la part de SMT performances en cas de sinistre.

## INTERVIEW DE SAMI MIMOUNI PRÉSIDENT FONDATEUR DE SMT PERFORMANCES

SMT Performances, la jeune entreprise nantaise à l'origine des boîtiers Pégase et Flashbird, est dans la tourmente. Difficultés financières, critiques, fin de la 2G : autant de sujets sur lesquels Sami Mimouni, le gérant de SMT, fait le point.

© SMT PERFORMANCES



**Vous avez fait état du placement en redressement judiciaire de SMT Performances. Quelles ont été les conséquences pour l'entreprise ?**

En effet, depuis le 4 octobre 2023, nous avons fait le choix du redressement judiciaire. Nous avons réduit de deux-tiers la taille de notre équipe et de nos bureaux pour retrouver l'équilibre économique et assurer la pérennité de Flashbird et du service à nos clients (Flashbird et Pégase). Prochaine étape, le remboursement de nos créanciers à partir de la fin de l'année. Notre avenir n'est plus remis en

cause, grâce au soutien indéfectible de notre communauté. On les remercie.

**Plusieurs professionnels émettent de doutes sur la certification CE du boîtier Flashbird. Que leur répondez-vous ?**

Nous en avons en effet eu écho. Nos produits ont bien sûr passé et validé l'ensemble des tests de certification CE requis par la directive 2014/53/EU (RED). Il serait de toute façon illégal de vendre des produits non conformes à la norme CE. Si c'était le cas, nos produits auraient été retirés de la circulation depuis bien longtemps. Nous avons d'ailleurs eu un contrôle de la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes), à la suite de la dénonciation d'un concurrent

direct, contrôle qui a révélé la parfaite conformité de notre société à ses obligations légales.

**Avec la fin annoncée du réseau 2G (2026), les utilisateurs de votre boîtier Pégase, qui utilise la 2G, vont donc devoir remplacer leurs traceurs. Allez-vous leur proposer une solution ?**

En effet, à partir de janvier 2027, les opérateurs n'auront en théorie plus l'obligation de maintenir le réseau 2G, mais il perdurera certainement plus longtemps, car de nombreux produits l'utilisent encore (terminaux de paiement, e-call dans les voitures, etc.). Cependant, comme nous garantissons une qualité de service maximum à nos clients, nous proposerons une mise à niveau vers Flashbird (4G LTE-M) à un tarif quasi coûtant.



ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

# SHOTGUN 650



\*Prix TTC public - La disponibilité est limitée jusqu'à épuisement des stocks chez les revendeurs participants

INSPIRED  
BY CUSTOM.  
FOR CUSTOM.

A partir de  
**7590 €\***

Trouver un revendeur



Distributeur exclusif

**Sima**  
MOTORCYCLES  
Since 1976



RoyalEnfieldFrance royalenfieldfr Royal Enfield

AU QUOTIDIEN, PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUN #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

## RÉCAPITULATIF DE NOS TESTS

★★★★★ Excellent ★★★★★ Bon ★★★ Moyen ★★ Insuffisant ★ Très insuffisant

	AUTONOMES		
	Sentidrive Sentinelle Air	Invoxia Tracker GPS Pro	Beepings Zen L
Encombrement	★★	★★★★★	★★★
Fixation fournie	support aimanté, Velcro	sans	support aimanté
Alimentation	accu (6 000 mAh)	accu (300 mAh)	accu (1000 mAh) ou batterie
Géolocalisation	GNSS	GPS, Wi-Fi	GNSS*
Fréquence de localisation	de 10 secondes à 180 minutes (en veille, envoi toutes les 24 heures)	de 2 à 32 minutes (en veille, envoi toutes les 24 heures)	5 minutes (en veille, envoi toutes les 12 heures)
Couverture	76 pays	30 pays, sauf Royaume-Uni et Irlande)	Europe, sauf Balkans
Connectivité	2G/4G	LTE-M, BLE	Sigfox
Étanchéité	IPX5	IP33	IP67
Armement	manuel ou automatique	manuel	manuel
Barrière virtuelle	non	oui	oui
Mise à jour micrologiciel	automatique	via appli	via appli
Repérage de proximité	non	oui	non
Assistance en cas de vol	oui	non	non
Efficacité	7/10	7/10	5/10
Prix	179 €	99 €	189 €
Abonnement (hors période offerte)	5 €/mois, 55 €/an ou 150 €/3 ans	8 €/mois, 20 €/3 mois ou 60 €/an	9,90 €/an
Rapport qualité/prix	7/10	8/10	6/10

\* L'appellation GNSS regroupe l'ensemble des systèmes satellitaires de géolocalisation (GPS, Galileo, Glonass, etc.)

ALIMENTÉS	
SMT Performances Flashbird	Infocar Bike Angel 1
★★★★★	★★★★★
Velcro	Velcro
batterie (accu 800 mAh de réserve)	batterie
GNSS + GSM	GNSS augmenté
10 secondes	10 secondes
168 pays	Europe (+ option Balkans)
4G-LTE-M + GPRS + NB-IoT	GSM + GPRS
IP65	IP43
manuel ou badge de proximité	manuel ou automatique
non	non
via appli	sans
non	non
oui	non
8/10	6/10
299 €	187 €
5 €/mois, 49 €/an	à partir de 38 €/an ou 64 €/2 ans
7/10	7/10



### LE VERDICT

Ces cinq nouveautés témoignent des progrès réalisés par les marques de traceurs en termes de fiabilité et de précision. Il en va ainsi du modèle autonome Sentinelle Air de Sentidrive dont les performances se rapprochent de celles des boîtiers alimentés, tout en étant plus facile à dissimuler, mais il faut le recharger régulièrement. De son côté, le Flashbird développé par SMT Performances offre de bonnes prestations, sans se montrer toutefois aussi complet que son grand rival Georide (lire *Moto Magazine* n° 384).

### SERVICE

Un point de vente, un renseignement ? Contactez les fabricants :

**BEEPINGS** beepings.com

**INFOCAR** bikeangel.eu

**INVOXIA** invoxia.com

**SENTIDRIVE** sentidrive.com

**SMT PERFORMANCES**

smtperformances.fr

# TOUT SEUL ON VA PLUS VITE, ENSEMBLE ON VA PLUS LOIN.

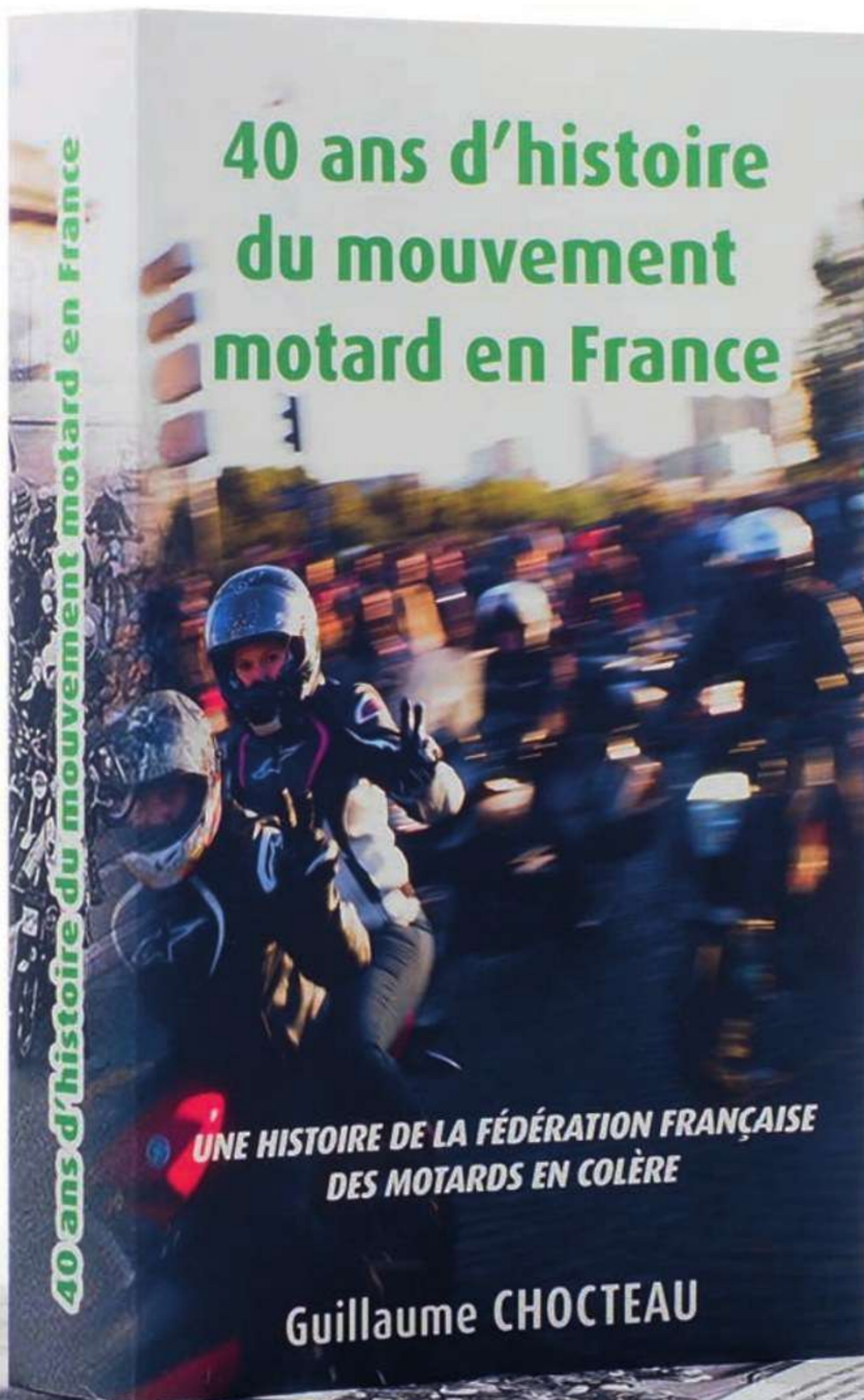
## FFMC, 40 ANS DE SOLIDARITÉ

2022 **FFMC**  
Fédération Française des Motards en Colère



Pour adhérer  
à la FFMC, c'est ici! <https://ad.ffmc.fr>

Nous enverrons avec plaisir un bulletin  
d'adhésion sur papier à ceux qui le souhaitent :  
à demander à [contact@ffmc.fr](mailto:contact@ffmc.fr)  
ou par téléphone au 01 48 18 03 20



**40 ANS,  
UN LIVRE  
ET TOUTES  
LES RAISONS  
D'ADHÉRER!**

Pour commander  
le livre, c'est ici!  
<http://livre.ffmc.fr>

+FRAIS DE PORT

**18,50 €**



40 ans d'histoire du mouvement motard en France

## NOUVEAUTÉS PNEUS HYPERSPORT

### MICHELIN POWER 6 ET POWER GP2

Michelin lance sa saison de manière sportive avec la commercialisation de ses nouveaux pneus pour roadsters et sportives, les Power 6 et Power GP2, que nous avons découverts sur le circuit de Jerez, en Espagne. **Premières impressions.**

Michelin met la gomme en ce début 2024! Après Bridgestone et ses S23 (lire MM n° 405), c'est au tour du manufacturier clermontois, fournisseur officiel du championnat MotoGP, de faire découvrir ses nouvelles références dédiées aux roadsters et aux sportives. Et c'est le célèbre circuit de Jerez de la Frontera et ses environs qui ont servi de terrain de découverte aux Power GP2 et Power 6. Charles, notre essayeur, coutumier des épreuves d'Endurance (24 Heures du Mans, Bol d'Or), a enchaîné tours de circuits et virolos pour nous livrer ses impressions. Comme toutes les références de la gamme Power, ces pneus partagent une construction de type bigomme, mais ils diffèrent par leurs carcasses, leur composé de gomme et leur taux d'entaillage (la quantité de rainures) en fonction de leurs usages respectifs: route pour les Power 6 et route/circuit pour les Power GP2.

#### POWER 6

Classés dans la catégorie Sport, les Power 6 s'adressent aux pilotes du quotidien se laissant aller de temps à autre à de modestes incursions sur circuit. Parmi les nombreuses évolutions apportées à cette référence, Michelin annonce avoir amélioré la stabilité sur l'angle en redessinant les zones "slick" situées aux épaules et en intégrant une ceinture en aramide de dernière génération. Un point validé autant sur route que sur circuit, mais avec une réserve sur la piste. Ces pneus étant essentiellement conçus pour la route, il a fallu composer avec un temps de chauffe très long (de 4 tours précisément) pendant lequel des mouvements de carcasse étaient perceptibles aux guidons de motos puissantes (Aprilia RSV4, BMW S1000 RR) avant que la situation se stabilise. Ces sessions ont montré que la performance pure n'est pas le domaine de prédilection des Power 6. En revanche, les sollicitations moindres de la route permettent



#### POWER 6

##### DIMENSIONS DISPONIBLES

AVANT : 110/70 ZR 17 (54W) - 120/70 ZR 17 (58W)

ARRIÈRE : 140/70 ZR 17 (66W)

150/60 ZR 17 (66W) - 160/60 ZR 17 (69W)

180/55 ZR 17 (73W) - 190/50 ZR 17 (73W)

190/55 ZR 17 (75W) - 200/55 ZR 17 (78W)

140/45 ZR 17 (82W)

##### LA CONCURRENCE

BRIDGESTONE S23

CONTINENTAL CONTISPORTATTACK 4

DUNLOP SPORTSMART MK3

METZELER SPORTEC M9RR

PIRELLI DIABLO ROSSO IV

de profiter d'un comportement irréprochable. La réponse à la mise sur l'angle est spontanée et suivie d'une inclinaison progressive. Comme annoncé, la stabilité est impériale. Sur la Triumph Street Triple 765, le pneu avant a mis immédiatement notre pilote en confiance grâce à un excellent retour d'informations. Nous n'avons pas pu les évaluer sur revêtement mouillé, faute de pluie. Michelin assure toutefois que le taux d'entaillage (11%) est un bon compromis pour rouler sereinement sous la pluie sans altérer la performance sur le sec par des mouvements de gomme trop prononcés. Reste à vérifier la longévité qui est, selon Michelin, similaire à celle de son prédécesseur.



Des BMW S 1000 RR (ci-dessus) et des Triumph Street Triple 765 (ci-contre) étaient mises à disposition des journalistes.



## POWER GP2

Rien de tel que le *circuito de velocidad* de Jerez, et quelques segments routiers, pour découvrir les Power GP2. Ces pneus hypersport, ainsi que l'indique leur taux d'entaillement réduit (6,5%), s'expriment pleinement sur la route comme sur les circuits de vitesse, lors de *track days* (journées de pilotage), par exemple. Un usage mixte qui a épaté notre essayeur Charles qui les juge « *impressionnants* » dans ce contexte. Après un seul tour de chauffe, les Power GP2 procurent un excellent retour d'informations. La progressivité de leur inclinaison rassure pleinement, ce qui constitue un atout pour les novices de la piste. En les malmenant un peu, il est possible de flirter avec les limites

d'adhérence du pneu avant en refermant une trajectoire ou en accélérant précocement sur l'angle. En dehors de ces cas extrêmes, pour lesquels les pistards plus chevrons opteront pour des pneus plus performants, les Power GP2 se montrent à la hauteur de leur mission. Notez que Michelin préconise des pressions de 2,1 bar pour l'avant et 1,9 bar pour l'arrière avant de s'élancer afin d'augmenter l'empreinte au sol, et donc la motricité.

Cette aisance se retrouve sur la route. Les Power GP2 concilient vivacité, stabilité, adhérence et inspirent donc confiance dans les violos. Notre essayeur s'est montré enthousiaste lors du parcours réalisé au guidon d'une Triumph Street Triple 765. ■

### POWER GP2

#### DIMENSIONS DISPONIBLES

AVANT : 120/70 ZR 17 (58W)

ARRIÈRE : 160/60 ZR 17 (69W)

180/55 ZR 17 (73W) - 190/50 ZR 17 (73W)

190/55 ZR 17 (75W) - 200/55 ZR 17 (78W)

#### LA CONCURRENCE

BRIDGESTONE R11

CONTINENTAL CONTIRACEATTACK 2

DUNLOP SPORTSMART TT

METZELER RACETEC RR K3

PIRELLI SUPERCORSA V4 SP



## VESTE TOURING

# MACNA ASPIRE

EFFICACITÉ 7/10 QUALITÉ/PRIX 6/10

350 €

CONTACT [macna.com](http://macna.com)

**L**égèreté, souplesse, étanchéité, tels sont les critères que s'est fixé Macna pour cette Aspire, une veste conçue pour voyager tout au long de l'année, avec une réserve pour l'été, faute de ventilation intégrée. Pour satisfaire à ce cahier des charges, l'équipementier néerlandais a employé la technologie du laminage 2L, où la membrane étanche est fixée sous la couche extérieure. L'eau glisse ainsi à la surface de la veste, évitant au textile de se gorger de pluie et limitant de fait le poids et le refroidissement; cependant, un meilleur calfeutrage du col serait souhaitable (voir détail 1). En hiver, la doublure isolante a rapidement montré ses limites, incitant à la remplacer par un modèle plus performant. Il est par ailleurs surprenant de constater que cette veste destinée au touring ne soit seulement certifiée qu'au niveau urbain (classe A, coques

niveau1); Macna propose bien des protecteurs (dos, poitrine) plus absorbants et perforés, mais ils sont également lourds et rigides.

Côté pratique, l'Aspire donne globalement satisfaction, avec des poches généreuses, des dispositifs d'ajustage bien placés, mais qui manquent de fiabilité. En conclusion, l'Aspire répond à l'objectif fixé, mais de nombreux points méritent d'être perfectionnés. ■

### POUR

- Légèreté
- Souplesse
- Étanchéité

### CONTRE

- Protecteurs lourds
- Serrages perfectibles
- Aptitudes estivales



**#1** Ce rabat constitue une véritable barrière coupe-vent et antipluie, hélas un peu courte, nécessitant d'être complétée par un plastron.



**#2** Bien vu, les extrémités des manches sont suffisamment larges pour accueillir d'épaisses manchettes de gants.

**#3** Détail irritant, l'extrémité de la sangle d'ajustage à la taille se décroche régulièrement.



**POUR**

- Style
- Enfilage
- Confort

**CONTRE**

- Lacets baladeurs

## CHAUSSURES HELSTONS KOBÉ

EFFICACITÉ 7/10 QUALITÉ/PRIX 7/10

159 €

CONTACT [helstons.net](http://helstons.net)

**A**vec leur association de matières (cuir et denim), les Kobe ont ceci de surprenant qu'elles regroupent deux marques situées *a priori* aux antipodes l'une de l'autre : Helstons, spécialiste des vêtements néorétro, et Armalith, une fibre ultra-technique opposant une forte résistance à l'abrasion ; le mariage de la carpe et du lapin, en quelque sorte. Le résultat donne une paire de chaussures, *sneakers*, baskets (rayez la mention inutile) urbaines au style accrocheur et plutôt rare dans notre univers motocycliste. Étonnamment, ces empiècements en jean Armalith ne permettent pas aux Kobe d'obtenir plus que la note minimale (niveau 1) au test de résistance à l'abrasion imposé par l'homologation. Celui de l'écrasement latéral est mieux récompensé (niveau 2), grâce à une semelle en "béton" qui, paradoxalement, procure un bon grip, y compris sur bitume mouillé. Quoi qu'il en soit, la belle saison est le domaine de prédilection de ces Kobe dépourvues de membrane imperméable. Faciles à enfiler, confortables au guidon et sur les trottoirs, ces baskets montantes réclament simplement de bien ranger les lacets avant de grimper en selle pour éviter qu'ils s'enroulent autour du sélecteur. Une petite patte ajoutée en haut de la tige préviendrait ce risque ; reste à trancher dans quel matériau la réaliser... ■



**#1** Les renforts abritant les orteils du contact avec le sélecteur allient discrétion et efficacité.

**#2** En dépit d'un usage quotidien pendant six mois, les semelles présentent un état de fraîcheur appréciable. C'est parti pour un second semestre !

**#3** Les malléoles sont parfaitement abritées derrière des renforts larges et confortables.

**INTERVIEW****HERVÉ PONCHARAL**FONDATEUR ET PATRON  
DE TECH3 EN MOTOGP**« Acosta est le pilote le plus doué avec lequel on ait collaboré »**

Après la performance exceptionnelle réalisée par le *rookie* Pedro Acosta au Portugal - 3<sup>e</sup> dès le deuxième GP -, *Moto Magazine* a eu le privilège de s'entretenir avec Hervé Poncharal, le patron de GasGas Tech3 en MotoGP. L'emblématique chef d'équipe revient sur les débuts tonitruants de sa recrue dans la catégorie reine, l'évolution de son rôle au sein de Tech3 et évoque aussi la tournure que va prendre le championnat en 2027 avec une nouvelle réglementation moteur.

**Vous êtes dans le paddock depuis une trentaine d'années, comment percevez-vous l'évolution de ce sport et de votre équipe au fil des ans ?**

C'est une bonne question. Depuis la création du team en 1989, tout a changé. À l'époque, j'étais la femme de ménage, je conduisais le camion, je faisais la bouffe, je m'occupais des pneus, de la logistique, des voyages, etc. C'étaient les années 1980. Depuis, la boîte a grossi, elle compte plus de 60 salariés. On ne peut plus faire le travail

de la même manière. Notre métier s'est professionnalisé, il y a beaucoup plus d'enjeux, qu'ils soient techniques, financiers ou médiatiques. Les motos sont beaucoup plus compliquées.

**C'est-à-dire ?**

Quand on a débuté en 250, c'était un petit bicylindre 2-temps, les motos étaient relativement simples. Lorsqu'on regarde l'organisation aujourd'hui, ça n'a plus rien à voir. Même pendant un week-end de course, on est en relation



Hervé Poncharal décide en 1989 de créer la structure Tech3 avec l'ingénieur Guy Coulon et le technicien Bernard Martignac. La micro-entreprise est aujourd'hui devenue une florissante PME de plus de 60 salariés.



avec les gens du groupe Pierer Mobility [qui possède, outre KTM, GasGas et Husqvarna, NDLR], pour analyser chaque *data*. C'est comme la F1. Il y a l'électronique ou encore l'aérodynamique qui ont besoin de beaucoup de cerveaux et de temps; tout ça n'existait pas avant.

**Voilà un an que vous avez donné le rôle de team-manager à Nicolas Goyon. Comment l'idée de prendre du recul a-t-elle germé ?**

Jusqu'à fin 2022, j'ai essayé de continuer à tout faire, mais ça devenait très compliqué de tout gérer. En réalité, ce qui a tout déclenché, c'est le retour de Pol Espargaró dans l'équipe en 2023. Il tenait à tout prix à revenir dans le team avec son ancien chef mécanicien de KTM. On s'est retrouvé avec trois chefs mécaniciens pour deux pilotes. Là, on a compris qu'il fallait revoir notre organisation, et cela faisait déjà un moment que j'avais proposé à Nicolas Goyon de faire autre chose. Mais lui était heureux dans son rôle de directeur technique. Je lui ai dit: «*Écoute. Voilà, c'est peut-être un petit signe du destin*». Je dois vous avouer qu'à la base, il n'était pas très chaud. Il avait peur qu'on se marche dessus, que je continue de tout gérer, il craignait de ne pas être crédible et que cela fasse double emploi.

**Avec le recul, qu'est-ce qui a changé dans votre vie ?**

Sur le coup, cela a été un peu compliqué pour moi. J'avais tellement l'habitude de tout faire, sans vouloir passer pour un prétentieux. Automatiquement, il a fallu que je laisse des trucs à Nico. Après trois, quatre courses, je lui ai demandé ●●●



Retrouvez sur [www.acerbis.com](http://www.acerbis.com) tous les accessoires pour améliorer votre pilotage.

**ACERBIS**

SOUL and **PASSION**

CE RAMSEY VENTED MAN JACKET

CE RAMSEY VENTED LADY JACKET

●●● s'il était satisfait de notre manière de fonctionner et il m'a fait comprendre qu'il avait l'impression de ne pas servir à grand-chose. Ce qui a été le plus chiant pour nous, c'est la gestion de la presse. Au début, tout le monde venait le voir en disant: «*Mais où est Hervé? Où est Hervé?*». J'ai été obligé de me cacher pour leur faire comprendre que leur nouvel interlocuteur était Nicolas. Cela n'a pas été évident pour lui, car il se demandait s'il y avait vraiment la réalité d'un job. Et puis, petit à petit, on s'est organisés. J'avais réellement envie de lui donner la possibilité de le faire. C'était une façon de solidifier et bonifier l'équipe. Maintenant, on se pose de moins en moins ces questions.



## PEDRO ACOSTA

- Né le 25 mai 2004 à Mazarrón, en Espagne
- 19 ans
- 58 départs, 16 victoires, 28 podiums, 5 poles
- Double champion du monde: Moto3 en 2020 et Moto2 en 2023\*

\* Autant de statistiques depuis son arrivée dans le championnat du monde de vitesse en 2020, Moto3, Moto2 et MotoGP confondus

### Que voulez-vous dire ?

Je n'étais pas présent aux essais hivernaux à Sepang et au Qatar. À la présentation officielle du team, il a tout géré. Les médias ont désormais compris. De toute façon, c'est beaucoup plus simple et plus logique. Moi, je suis patron du Moto3, patron du MotoE, patron du MotoGP, patron de l'IRTA [l'association des teams]. Ça prend énormément de temps, et il est vrai que dans un passé récent, il m'arrivait d'être en retard pour le début d'une séance d'essais, car j'étais retenu en réunion avec la Dorna [le promoteur des GP]. Je me rappelle qu'une fois, un journaliste est venu et m'a demandé comment la séance se passait pour nous. Je débarquais à peine et je ne savais même pas si les pilotes avaient un pneu *soft*, dur ou médium. Bref, quelque part, je n'étais plus très crédible. Normalement, le rôle du team-manager est d'être avec l'équipe et les pilotes du matin au soir, d'être le ciment, chose que je n'arrivais plus à faire. Cette nouvelle organisation m'a permis de prendre un peu de recul, d'avoir une vision un peu plus globale. On était l'une des rares équipes à fonctionner "à l'ancienne". En tout cas, je suis très heureux, car nous sommes complémentaires. Nicolas est efficace et fait très bien le boulot. Moi, ça m'offre plus de temps pour tout ce qui est *business* et représentation. Ça me permet de ne pas stresser. Et puis, je ne vous cache pas que je viens d'avoir 67 ans. Ce n'est pas centenaire, mais ce n'est pas non plus adolescent! Si le soir je peux partir un peu plus tôt et que je peux arriver un peu plus tard le matin, je prends avec plaisir.

Nicolas Goyon est arrivé chez Tech3 il y a 20 ans. Il a d'abord été responsable des acquisitions de données avant de devenir chef mécanicien en 2014 (avec l'arrivée de Pol Espargaró). Il est promu au poste de team-manager fin 2022.



### Auteur de son premier podium en MotoGP lors de sa deuxième course seulement, Pedro Acosta est-il le meilleur pilote avec lequel vous avez collaboré ?

Depuis le début de notre histoire en Grands Prix, on en a vu passer, des pilotes, dont certains hyper-performants, et il est toujours difficile de comparer les personnes. En 2017 et 2018, on a eu Johann Zarco et Jonas Folger qui ont fait des saisons extraordinaires. Johann a décroché de nombreux podiums et il a flirté avec la victoire à plusieurs reprises. C'est difficile encore une fois de les comparer. En 2020, il y avait Miguel [Oliveira], qui nous a offert notre première victoire. Il est vrai que je suis attentivement la carrière de Pedro Acosta depuis qu'il est arrivé dans le paddock Moto3 en 2020. Franchement, le jour où il a gagné sa première course en Moto3 dès son deuxième départ en partant des stands, j'ai compris qu'on avait affaire à quelqu'un de particulier. En Moto2, il a continué sur sa lancée et le mec gagne deux titres en trois ans! On s'attendait donc à recevoir quelqu'un de très fort. Mais on sait aussi que la transition Moto2-MotoGP ne se fait pas aisément pour tout le monde. On voit qu'il est juste là pour se faire plaisir, piloter sans pression, et on dirait que rien n'est impossible.

### Qu'est-ce qui vous impressionne le plus chez lui ?

On le surnomme "Bob l'éponge". C'est ça qui nous a le plus surpris au départ. Certes, il a la vitesse, mais beaucoup de pilotes l'ont. On a l'impression qu'il est en connexion avec sa machine et qu'il connaît les besoins de la moto pour qu'elle performe, que ce soit sur une moto3, une moto2 ou une ●●●

En deux Grands Prix, Pedro Acosta (#31) s'est déjà offert le scalp des ténors de la catégorie. Ici, il fait les freins au double champion du monde en titre Pecco Bagnaia (#1, Ducati).





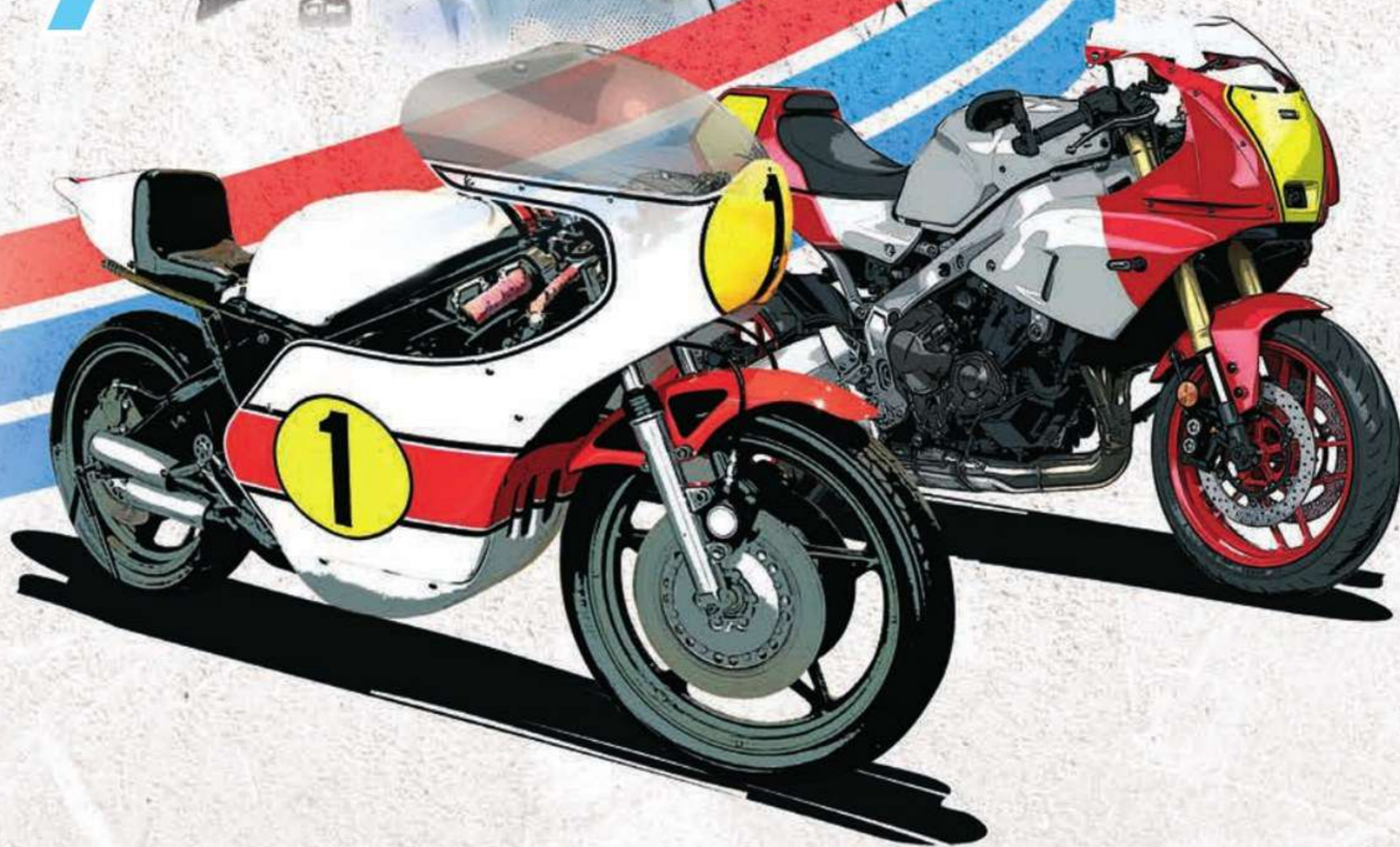
PRÉSENTENT

**SRC** Sunday  
Ride Classic

# Circuit Paul Ricard

*15<sup>ème</sup> Edition*

**18-19  
Mai  
2024**



RACING PRESTIGE & COLLECTION - PILOTES - COURSES  
SALON - CONCERT - ROOF TOP PARTY

INFOS ET BILLETTERIE > [SUNDAYRIDECLASSIC.COM](http://SUNDAYRIDECLASSIC.COM)



●●● motoGP. Quand il s'arrête et qu'il fait les débriefings avec son équipe technique, il a une capacité à s'imprégner de tout. Il écoute attentivement ce qu'on lui dit, il le prend, et quand il repart pour faire son *run* suivant, il arrive tout de suite à le mettre en œuvre. On le voit dans les datas. Chaque jour, à chaque sortie, il s'améliore sans cesse. Petite anecdote : à Portimão, il loupe la Q2, j'avais franchement les boules. À ce moment-là, il nous dit : « *Ne vous inquiétez pas, en passant par la Q1, je vais pouvoir faire plus de tours* ». C'est quand même la première fois de ma vie que j'entends un pilote me dire qu'il était content de faire la Q1 ! Lui, plus il fait de tours, plus il est content. Finalement, il passe en Q2, vient me voir et me lâche : « *T'as vu, je te l'avais dit* ». Il a une capacité à transformer des choses qui peuvent être négatives en positif. Une des clés de sa réussite réside dans sa faculté à créer des liens forts avec son équipe.

### Vous avez des exemples ?

Quand la journée est terminée, il reste présent dans le box pour analyser des datas, voir des *replays*, parler avec Pol Espargaró [pilote essayeur]. Il tient absolument à ce qu'on dîne tous les soirs ensemble. Dans ma carrière, j'en ai vu passer, des pilotes et, pour beaucoup, dès que la journée est finie, les mecs rentrent à l'hôtel, mais pas lui. Il y a encore une chose

que j'apprécie beaucoup chez lui – désolé, je parle beaucoup [rires] : il est une personne très humble. Pour moi, c'est une des qualités de vie en général. Pour en revenir à votre question sur ce qui m'impressionne, avec la victoire de Dani Holgado en Moto3 et le podium de Pedro en MotoGP [au GP du Portugal], j'ai vécu un de mes plus beaux week-ends. Et encore une fois, je n'aime pas comparer les pilotes, mais franchement, je peux dire qu'il est sûrement le pilote le plus doué avec lequel on ait jamais collaboré. Car ce qu'il est en train de réaliser, en 2024, avec le niveau actuel du plateau et des motos, c'est exceptionnel. Il faut quand même rappeler qu'il roule face à des monstres comme Fabio Quartararo, Pecco Bagnaia, Marc Márquez ou Jorge Martín.

### Pensez-vous pouvoir le conserver en 2025 ?

Si le groupe Pierer Mobility estime que Pedro Acosta doit être aux côtés de Brad Binder chez KTM, OK. Mais aujourd'hui, rien n'est décidé, rien n'est signé. Je pense sincèrement que le groupe est conscient de la valeur de Pedro Acosta. Comme je vous le disais avant, Pedro est très attaché au côté affectif et il se sent vraiment bien chez nous. Mais il est aussi vrai que le syndrome de l'usine habite de nombreux pilotes et je peux les comprendre. Prenons l'exemple de Jorge

Martín. L'an passé, il n'a pas été handicapé par le fait de rouler chez Pramac, un team satellite certes, mais qui bénéficie du même matériel que l'équipe Ducati officielle. S'il n'a pas décroché le titre, ce n'est pas parce que Ducati ne l'a pas soutenu. Avec Bagnaia, ils se sont battus à armes égales. Par contre, il fait une fixette sur le mot "usine". Il ne restera chez Ducati que s'il accède au team officiel, ou alors il ira voir ailleurs quitte à disposer d'une moins bonne moto. Pour moi, ce n'est qu'une question d'ego, rien de plus. Pour en revenir à Pedro, tout ce que je peux dire, c'est qu'il n'est pas impossible qu'il reste chez Tech3 l'année prochaine. Pour l'instant, on va profiter du moment présent avant de se faire des cheveux blancs pour 2025.

### Avec toute l'électronique et l'aérodynamique, ne trouvez-vous pas que la technologie a pris une place trop importante en MotoGP ?

Il y a deux grands championnats en moto dans le monde : le MotoGP et le Super- ●●●



Pedro Acosta a jusqu'au Sachsenring (5 au 7 juillet) pour battre le record de précocité de Marc Márquez (20 ans et 266 jours) et devenir le plus jeune vainqueur de l'histoire de la catégorie reine.





**NOS JEANS,  
VOTRE PROTECTION  
SUR TOUTES LES ROUTES**

PANTALON \_CRUISE RAW

**LES JEANS POUR LES MOTARDS  
LES PLUS SÛRS AU MONDE**

FATTO IN ITALIA ●●● PMJ.IT



UNLIMITED PROTECTION

●●● bike. D'un côté, un championnat type F1, avec des vrais prototypes et, de l'autre, un championnat avec des motos dérivées de la série. Selon moi, le championnat du monde de MotoGP, qui est le plus performant, doit rester en haut de la pyramide, être une vitrine. Si on fait découvrir ce sport à des gens qui ne le suivent pas au jour le jour, il faut leur montrer un truc qui les impressionne, quelque chose qui les scotche. Si vous emmenez votre boss et qu'il voit juste une moto qu'il peut observer depuis le café du commerce en buvant un kawa, je ne suis pas certain que ce soit vendeur ! On est la crème de la crème de la moto, donc j'ai toujours adoré les évolutions, les ailerons, toutes les aides électroniques, le système de départ, le *rear device* qui permet de plaquer l'arrière de la moto en sortie de virage, etc. Quand je regarde l'époque des Rossi, Lorenzo, Pedrosa et Stoner, les motos me paraissent bien tristes. Moi, j'adore ce style "avion de chasse".

**Pourtant, en 2027, le règlement technique va évoluer, avec notamment une baisse de cylindrée (passage de 1000 cm<sup>3</sup> à 850 cm<sup>3</sup>). Vous étiez pour ?**

Aujourd'hui, ce sont les pilotes, les Quartararo, Bagnaia, Martin, etc., qui disent que ça devient un peu limite, et on se doit de les écouter.

**Que voulez-vous dire ?**

On atteint presque les 370 km/h et ça risque encore d'évoluer cette année, en 2025 et

2026. Il y a donc eu un consensus avec les cinq constructeurs impliqués (Ducati, Aprilia, Honda, Yamaha et le groupe Pierer Mobility qui engage GasGas et KTM) pour revoir le règlement. Le but sera de réduire la puissance moteur, donc l'accélération et la vitesse de pointe, mais aussi de limiter les appendices aérodynamiques. Et il ne faut pas confondre ce qui se passera en 2027 avec 2007 [passage de 1000 cm<sup>3</sup> à 800 cm<sup>3</sup> jusqu'à fin 2010]. À cette époque, on avait utilisé les mêmes machines en réduisant juste tout un tas de paramètres qui faisaient que la moto perdait en puissance. C'était une période de merde, il faut le dire !

**Pourquoi ?**

Les machines étaient plus dangereuses, elles étaient "creuses" en bas et délivraient la puissance trop brusquement, c'étaient des motos castrées, un peu comme le permis A2 [rires]. En 2027, ce ne sera pas ça, de nouveaux moteurs vont être conçus et développés. Alors oui, on peut se sentir nostalgique, car je pense qu'on a actuellement les machines les plus performantes et les plus sophistiquées que le MotoGP aura jamais eues dans son existence. Mais je reste persuadé qu'on aura des superbes machines. Quand on est passés du 2-temps au 4-temps, tout le monde a dit : « *Mais qu'est-ce qu'est que ça... ?* ». Quand on est passés du bicylindre en 125 à un mono 4-temps pour les moto3, pareil, tout le monde a crié au scandale. Maintenant, quand on voit les moto3, ce sont des machines magnifiques,

idem pour les moto2. Les nouvelles motos qui vont arriver en 2027 seront top. Je pense qu'elles ne seront pas beaucoup moins rapides au tour. Puis, à un moment donné, c'est bien de redistribuer les cartes. Ça va peut-être attirer d'autres constructeurs, on entend beaucoup parler de l'arrivée de BMW. En repartant d'une feuille blanche, c'est plus facile d'attirer de nouveaux acteurs dans notre championnat. Pour l'intérêt du sport et pour l'intérêt médiatique, je pense que c'est positif.

**Quel bilan tirez-vous du nouveau format des week-ends avec l'arrivée des courses sprint ?**

J'ai toujours adoré et je l'avais dit depuis le début. Après, comme chantait un certain Jacques Dutronc, beaucoup ont retourné leur veste. Avant, il y avait la FP4, je n'ai jamais vu une session aussi inutile. On s'endormait, il n'y avait aucun intérêt technique et médiatique. Maintenant, dès le vendredi, il y a un fort enjeu pour savoir qui va se qualifier directement en Q2. Le samedi matin, la qualif, l'après-midi, la sprint, le format est beau. On n'a jamais eu des fréquentations aussi élevées, les audiences sont en hausse. Alors peut-être que les femmes vont crier un peu plus, car leur chéri profite d'une journée en plus devant le téléviseur. Mais c'est génial. Après, il est vrai que c'est plus de boulot, plus de pression, mais on s'adapte. Et je reprends toujours ce qu'a dit Jack Miller dès le début : « *Nous sommes ici pour rouler !* ». ■



Départ en MotoGP. Les motos d'aujourd'hui sont considérées par certains pilotes comme un peu "limites" tant leurs performances sont ahurissantes. D'où un changement de règlement technique qui prévoit notamment une diminution de la cylindrée de 1000 cm<sup>3</sup> à 850 cm<sup>3</sup> dès 2027.



# MICHELIN

# GRAND PRIX DE FRANCE

75 <sup>years</sup> *motogp*  
1949 - 2024



MOTUL MOTUL MOTUL MOTUL



## 10 - 11 - 12 MAI - LE MANS

### Le billet « 3 jours Enceinte générale » tout compris :

- Parking contrôlé moto, consigne casque
- Accès à de nombreuses tribunes gratuites
- Accès aux gradins naturels autour du circuit
- Accès parking - aires d'accueil (auto ou moto)
- Programme officiel
- Rencontre avec les pilotes (vendredi et samedi)
- Fan Zone AMV (vendredi et samedi)
- Show mécanique (samedi)
- Concerts (vendredi et samedi)

### PROMO

# 101€ les 3 JOURS

(au lieu de 106€)  
Jusqu'au 17 avril

J'en profite!



Billet « Dimanche Enceinte générale » **85€**

« Prestation VIP » Infos sur [gpfrancemoto.com](http://gpfrancemoto.com)

## BILLETTERIE | [gpfrancemoto.com](http://gpfrancemoto.com)

Points de vente habituels

**GRATUIT -16 ans**  
ACCOMPAGNÉS D'UN ADULTE

(SAUF BILLETS TRIBUNE AVEC PLACE NUMÉROTÉE ET VIP)

PHA / Claude Michy - 15 bis place Renoux  
63000 Clermont-Fd - Tél. : 04 73 91 85 75 - [contact@pha-michy.com](mailto:contact@pha-michy.com)



# UNE PHOTO UNE HISTOIRE

TEXTE ET PHOTO PIERRE ORLUC

Une moto de trial pointant la roue avant vers la tour Eiffel ? L'image, prise lors du récent et magique Salon du 2-roues de Lyon, peut paraître incongrue. Et pourtant... Sur un stand à l'entrée du salon, moto et monument n'étaient pas associés par hasard, puisque la première a gravi la seconde. C'était le 26 octobre 1983. Ce jour-là, deux trialistes français, Charles Coutard, à ce moment-là neuf fois champion de France de la discipline à 31 ans, et Joël Descuns, vingt ans, ont décidé de tenter ce pari un peu fou : grimper la tour sur des motos françaises JCM 323 - pour Joël Corroy Motos, alors toute jeune société - de 316 cm<sup>3</sup> qu'il s'agit de faire connaître. Après être venue de Vesoul en camionnette Peugeot, la petite troupe débarque au pied de la Grande Dame. « *Nous nous demandions où nous étions !*, racontera bien des années après Joël Corroy, le patron, à [trial-club.com](http://trial-club.com)\*. *Il y avait dix chaînes de télévision, 200 journalistes et photographes venus du monde entier : du Japon, des États-Unis, de France bien sûr...* ». Quelques minutes plus tard, les deux pilotes s'élancent du rez-de-chaussée pour rejoindre le deuxième étage. Soit 746 marches, avec une difficulté liée à la configuration du lieu : « *Le couloir est tellement étroit que, de chaque côté du guidon, il n'y a que dix centimètres pour manœuvrer* », rapporte Antenne 2 midi, journal télévisé de la mi-journée sur la deuxième chaîne, qui a consacré un sujet à l'exploit - il était présenté par un certain Noël Mamère... Pour l'occasion, les guidons ont été un peu raccourcis et, dans chaque virage, très court, les deux hommes sont obligés de prendre appui sur les barrières, et donc de repartir arrêtés pour attaquer la partie d'escalier suivante. La montée sur cet escalier à 45° a duré une demi-heure. À l'arrivée au deuxième étage, Charles Coutard, le visage visiblement éprouvé, s'est avoué « *surpris que ce soit aussi difficile* », la fatigue physique étant la principale difficulté qu'il a rencontrée. Joël Descuns, qui n'était jamais venu sur la tour Eiffel, confirme : « *C'est surtout au niveau de l'endurance que ce n'est vraiment pas facile. J'ai fait toute la première montée à zéro [c'est-à-dire sans poser le pied par terre, comme il se doit en trial, NDLR] et j'ai posé juste un petit pied juste avant d'arriver... C'est dur* ». Beaucoup plus courte, la descente demande également une grande habileté technique pour négocier les "virages" à angle droit dans lesquels se dissimulent les photographes.

Après quelques dernières marches franchies, la sortie de la tour se fait sous les applaudissements de la foule. « *La descente était moins éprouvante physiquement, mais question technique, pour placer la moto, c'était beaucoup plus difficile* », conclut Joël Descuns, le sourire aux lèvres. Il sait que l'exploit est inédit, puisque jamais jusque-là un engin à moteur n'avait emprunté l'escalier de la tour - le premier record de "grimper" de la tour date de 1891, un homme ayant rejoint cette année-là le premier étage sur... des échasses.

Pourrait-on aujourd'hui renouveler ce genre d'exercice ? Vraisemblablement pas, l'heure n'étant déjà pas vraiment à vanter les mérites d'engins motorisés à Paris. Alors sur la tour Eiffel...

\*[trial-club.com](http://trial-club.com) : « *Il y a 40 ans, le plus gros coup médiatique du trial* »







SALON DU 2 ROUES

**JCM**

MODELE 323 "Tour Eiffel"

CYLINDRÉE 316 cc

ANNÉE 1983

PILOTES Charles Coutard  
Joël Descuns

ANECDOTE:  
C'est avec cette moto que les Français  
Coutard et Descuns ont été les premiers à  
traverser le 28 octobre 1983 les 746 mètres au moment  
au deuxième étage de la Tour Eiffel.  
exploit raté par la police internationale.

IPR® du musée Ford 28 à 2000

# Fast Fashion

PAR PHILIPPE GUILLAUME

« Les images, ça m'amusait quand j'étais petite », disait madame Mado dans le cultissime film *les Tontons flingueurs*. Les images, c'est aussi fait pour évoluer : tenez, moi qui roule en Royal Enfield Bullet 500 depuis 2007, j'en ai entendu, des vertes et des pas mûres sur l'objet de ma passion. Au début, c'était du genre : « C'est de la m...e, c'est indien, ça doit être tout le temps en panne ». De fait, je n'ai jamais eu une seule panne immobilisante (au pire, un faux contact lié à des cosses de fils électriques, qui se sont dénudées avec les vibrations, déclenchant un témoin d'alerte) en quatre motos consécutives et plusieurs dizaines de milliers de kilomètres parcourus. Et puis, au fil du temps, les choses changent. Tenez, voici une déclaration des dirigeants de TVS (autre constructeur indien que nous avons récemment découvert, lire MM n° 407), qui ambitionnent une percée sur le marché européen : « Merci à Royal Enfield, ils ont démystifié le fait qu'une moto indienne, c'était parfaitement recevable ». Très juste...

## QUAND ÇA CHANGE, ÇA CHANGE...

Voilà pour l'Inde. En ce qui concerne la Chine, je me rappelle mes débuts de jeune journaliste moto, me rendant sur les salons internationaux. « Les Chinois débarquent, et tout va changer. » Ça, c'était au commencement des années 2000, et il en a fallu, des paires de jumelles, pour voir que rien ne changeait, en dépit de l'arrivée de petites cylindrées conçues au rabais s'autodéclarant pseudo-tendance pour tenter de masquer une finition à la truelle, des machines peu inspirées, des copies à peine assumées... Bref, pas de quoi vraiment s'exciter.

Et puis, et puis les temps changent, l'Histoire s'accélère. La Chine semble avoir mis le turbo dans sa stratégie d'invasion du monde. Des exemples ? Dans le prêt-à-porter, des enseignes comme Shein ou Temu suivent la tactique du

bulldozer : prix cassés, communication agressive, nouveautés permanentes, comment résister ? Ceci, au point que les pouvoirs publics envisagent de légiférer et de taxer ce phénomène de *fast fashion*, considéré comme déloyal et peu écologique, puisqu'il alimente des milliers de conteneurs transitant sur nos mers...

Si tout ceci ne concernait que des tee-shirts ou des chemises mal taillées, on pourrait s'en moquer. Hélas, non ! Tenez, qui se souvient de MG, une marque anglaise qui faisait rire il y a peu avec ses cabriolets peu fiables (joints de culasse, sphères de suspension poreuses...) ? Inconnue ou oubliée il y a quatre ans, MG se permet aujourd'hui de dépasser Volkswagen (avec l'ID.3) ou Renault (avec la Megane) sur les ventes européennes d'automobiles électriques. MG ouvre un front : BYD (*Build Your Dream* : construis ton rêve) a évincé Volkswagen en tant que sponsor de l'Euro de football ; la marque, inconnue en France il y a encore quelques mois, a devancé Tesla sur le dernier trimestre 2023 (526 000 voitures produites contre 484 507). Autre inconnue, la marque chinoise Seres - qui en a entendu parler ? - ambitionne de vendre 500 000 voitures en 2027, dont 50 000 en Europe. Et ZeekR, tout aussi inconnue (en réalité, une Smart #3 ou une Volvo EX30 redessinée), vise également l'Europe. La moto n'est plus à l'abri de cette stratégie d'invasion. Comme dans la mode ou l'automobile, il ne se passe pas deux mois sans qu'un nouveau "logo" débarque. Tenez, prenez MBP (pour Moto Bologna Passion - sauf que l'on ne voit pas vraiment d'où viennent les deux derniers termes), filiale du géant QJ Motor. On a découvert à Lyon une Benda à moteur V4 500 cm<sup>3</sup> et une QJ Motor à moteur V4 600 cm<sup>3</sup>, les deux semblant étonnamment proches. Qu'importe : ces "signatures" visent une nouvelle clientèle. On a aussi entendu, par des jeunes motards : « Honda, c'est la moto de mon père, c'est ringard ». Les images, c'est fait pour changer...

READY TO RACE

# 990 DUKE

**AGILE,  
PERFORMANTE,  
IMBATTABLE.**

**KTM**



READY TO RACE = PRET POUR LA COURSE. Toutes les scènes montrées sont réalisées par des professionnels sur routes fermées ! Porte un casque certifié et un équipement de protection complet (gants, blouson, pantalon et bottes) et respecte le Code de la Route. Le véhicule montré peut être légèrement différent de la production de série et peut être équipé d'accessoires en option. \*Liste des distributeurs KTM agréés participant disponible sur ktm.com.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo.  
#SeDéplacerMoinsPolluer

# NEXT-GEN TOURING

## Écran solaire QSV-2

- Conforme à la norme DIN EN1836 pour verres solaires
- Zone de protection plus grande

> QSV-2

QSV-1

QSV-2

\* Touring Nouvelle Génération



## Système SHOEI Comlink

- Intégration du système intercom SRL-3 (en option)
- Aérodynamisme parfait



## Nouvelles sangles jugulaires

- Plus légère, plus agréable
- Boucle micrométrique en acier inoxydable



## Écran CNS-1C

- Verrouillage central
- Large champ de vision

**GT-Air 3**

[www.shoei-europe.com](http://www.shoei-europe.com)