132 pages

TOUS LES MOIS, LE MEILLEUR DE LA MOTO

Moto Revue

MotoGP

1000e GP de l'Histoire
Le Mans dans tous ses états !

Nouveauté

BMW
R 1300 GS

Comparatif

KTM
Duke 790

Yamaha
MT-07
Pure

Suzuki GSX-8S

Honda
Hornet 750

4 talents
à moins de 9 000 €

Essais

- Yamaha Tracer 9 GT+
- KTM 890 SMT
- BSA Gold Star 650
- Fantic Caballero 700

Mag

- Interview Éric de Seynes : Monsieur « les présidents »
- Paris-Dunkerque : l'évasion à cloche-pied

Editions Larivière
L 15877 - 4140 - F: 6,30 € - RD

JUILLET 2023 - MENSUEL 6.30 € - Bel/Lux : 6.90 €
Dom/S : 7.2€ - CH : 10 FS - Esp/Port.cont/ Italie/And : 7.20 €
MAR : 87 MAD - Nvelle Cal : 950 XPF - Pol/S : 1 110 XPF

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ÉDITO

Les affranchis

On ne va pas parler de fronde, mais disons que le petit doigt s'est un peu déplacé de la couture du pantalon. Et ce faisant, il n'est pas remonté se ranger tranquille peinard dans une quelconque poche, mais accompagne plus haut ses quatre frangins frotter nerveusement – tic usuel de réflexion – une tempe qui chauffe et qui démange. C'est mieux. Bien mieux. Il y a quelques mois, lui et son frangin soutenaient – à pleines mains cette fois – une tête attirée par le bas qui dodelinait latéralement, témoignant d'une forme de renoncement s'expliquant par une incapacité à trouver une solution à la problématique posée. Une problématique imposée surtout, et édictée par des femmes et des hommes politiques qui, sous couvert d'une action nécessaire visant à réduire les gaz à effet de serre, s'improvisaient scientifiques en décidant de l'énergie à pousser désormais. Et, depuis Bruxelles, on a imaginé que l'électrique serait LA solution. Malgré les réserves publiques émanant (notamment) de capitaines d'industrie à propos de cette énergie dont la technologie mal maîtrisée (la faiblesse de l'autonomie) l'empêche, entre autres, de garantir un usage cohérent et nécessaire, nos politiques ont poussé plein badin dans cette voie... Et peu importe le mur au fond. Le discours étant que d'ici 2035, date butoir annonçant la fin de la vente des voitures neuves à moteur thermique, la technologie directe comme périphérique liée à l'électrique serait là. Ben oui, mais non. La technologie avance pas à (petit) pas, et sans l'épaisseur nécessaire pour accompagner une telle transformation. En clair, si le moteur électrique en lui-même turbine, la batterie, elle, patine, et s'épuise, vite, trop vite. Pourtant, respectueux à la fois de l'objectif visé, des institutions et peut-être même de la parole politique, mais surtout parce qu'ils n'ont eu d'autres choix que celui d'y aller, les industriels historiques ont cherché dans cette voie, produit des véhicules, avant de se rendre compte des limites de cette technologie, et donc de chercher (déjà) des alternatives à la mobilité électrique. Comme le rappelle très justement Éric de Seynes dans la longue interview qu'il nous accorde dans ce numéro : « *À chaque fois que les États veulent imposer une technologie, tout le monde se met dans la difficulté. Ce n'est pas aux États de décider si la mobilité doit être électrique, c'est à l'industrie de choisir la technologie la plus adaptée en fonction des objectifs à atteindre.* » Dans cette logique, les quatre constructeurs japonais ont décidé de s'associer et d'intensifier leurs recherches sur l'hydrogène, se répartissant les tâches entre Honda (moteurs), Kawasaki (réservoirs), Suzuki (performances) et Yamaha (approvisionnement), ceci afin d'explorer en force l'intérêt d'une technologie prometteuse car capable de répondre aux exigences de mobilité sur moyennes et grandes distances. Une action pertinente qui se donne la possibilité de la performance, une action logique aussi, et rassurante puisqu'elle fait sens.
Une fois encore, à chacun son métier, et les vaches seront bien gardées.

Trac

Sommaire

L'actualité

08 / Surprise
Les photos « clandestines » d'une future BMW R 1300 GS

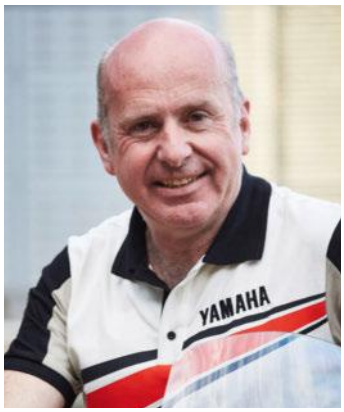
10 / Actus
Nouveautés/Business/Événements/Culture

26 / Test longue durée
Casque Naca Le Castellet

28 / Courrier
Un lecteur souligne le retour en force des bicylindres en ligne sur le marché moto, qu'il semble apprécier au centuple

30 / Shopping
Un Shopping livré à « coups de pompes »

32 / Interview
Éric de Seynes, déjà bien « occupé » par ses hautes fonctions chez Yamaha et sa vice-présidence de l'Association européenne des constructeurs moto, vient de prendre la présidence de l'Association internationale des constructeurs moto. Il a malgré tout trouvé le temps de répondre à nos questions, dans le cadre d'une interview menée à bâtons rompus



128 / Prix du neuf
Le tarif officiel de nos motos

130 / Cadeau du mois
Ce mois-ci, cinq places pour le prochain Bol d'Or sont proposées au tirage au sort

Essais

40 / BSA Gold Star 650
Exhumée d'un passé lointain puisque la version originale date de 1938, la BSA du XXIe siècle nous vient du sous-continent indien et ravit les nostalgiques avec son monocylindre et sa petite gueule bien sympathiques

48 / Yamaha Tracer 9 GT+
Suite logique d'une lignée commençant par la Tracer 9 et continuant avec la Tracer 9 GT, cette version GT+ est bardée d'assistances électroniques et même d'un radar de distance à onde millimétrique qui augmente encore l'aspect sécuritaire de la machine

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez nos offres page 127

Notre prochain numéro sortira le 06 juillet

54 / KTM 890 SMT
Son acronyme signifie « Super Motard Traveler », une promesse *a priori* irréaliste. Ce mix de « super supermotard » et de trail routier, motorisé par son fameux twin de 899 cm³, est pourtant arrivé à nous surprendre

62 / Fantic 700 Caballero
Motorisé par un twin CP2 en provenance de chez Yamaha, ce scrambler conçu « en Italie par des Italiens » propose une alternative à son rival national badgé Ducati

70 / Comparatif roadsters
La Honda 750 Hornet et la Suzuki GSX-8S, deux nouveautés 2023, font face à la référence qu'est la Yamaha MT-07 et à la plus exclusive KTM 790 Duke sur le segment des roadsters de moyenne cylindrée. Un segment d'une importance capitale pour les constructeurs

Mag

90 / Road trip
Le Mash X-Ride Trail 21, ça consiste à rallier Paris à Dunkerque en naviguant entre les départementales et les chemins de Picardie. Un de nos collaborateurs s'est lancé dans l'aventure au guidon d'une Mash 650 et s'y est fait des souvenirs

Sport

96 / MotoGP
Le Grand Prix de France a tenu ses promesses, avec une météo idéale pour accueillir une foule record et donner lieu à des courses folles, pleines de rebondissements, et un Français sur le podium de la catégorie MotoGP en la personne de Johann Zarco. Vous pouvez reprendre votre souffle

118 / GP du Cameroun
Bien loin du circuit Bugatti, à des années-lumière du MotoGP, le Grand Prix du Cameroun a eu lieu pour la troisième fois. Petit compte rendu de cette folie mécanique et populaire qui s'est déroulée fin avril dans les rues de Douala

120 / Actus sport
Le reste de l'actualité sportive

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

Ce numéro comporte un mailing abonnement *MRC* déposé sur une partie de la diffusion abonnés

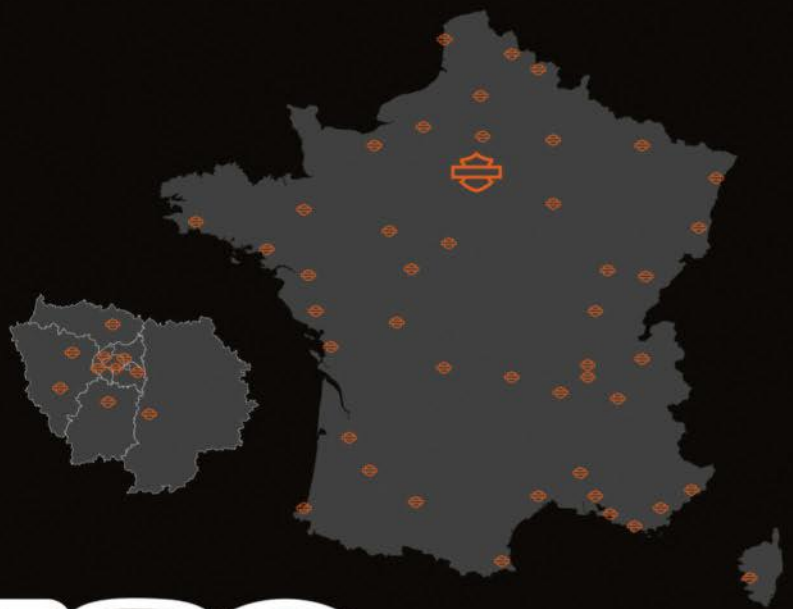
JUSQU'AU 30 JUIN 2023

JUSQU'À 2500€ TTC D'AVANTAGES CLIENT*

STREET GLIDE™ ST

AVEC LAQUELLE PARTIREZ-VOUS CET ÉTÉ ?

H-D.COM



120

*Voir conditions en concession. Offres valables jusqu'au 30 juin 2023 uniquement sur les modèles ou gammes sélectionnées (Nightster MY22, Sportster S, Street Bob, Fat Boy, Sport Glide, Pan America 1250 et 1250 S MY22, gamme Touring sauf séries Icons, Enthusiast et Anniversaire).

© H-D 2023, Harley, H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield sont des marques commerciales de HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY.

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

PAN AMERICA™ STREET BOB™ SPORTSTER™ S NIGHTSTER™

2A	Harley-Davidson Ajaccio
06	Harley-Davidson Factory
10	Harley-Davidson Troyes
13	Harley-Davidson Massilia
13	Harley-Davidson Sunroad
14	Harley-Davidson Caen
17	Harley-Davidson La Rochelle
21	Harley-Davidson Dijon
25	Harley-Davidson Besançon
29	Cornouaille Moto
31	American Motos
33	Harley-Davidson Bordeaux
34	Macadam Moto
35	Harley-Davidson Portes de Bretagne
37	Harley-Davidson Tours
38	Harley-Davidson Grenoble
42	Harley-Davidson Saint-Etienne
44	Harley-Davidson Nantes
45	Harley-Davidson Orléans
47	Harley-Davidson Agen
51	Harley-Davidson Reims
56	Harley-Davidson Golfe de Bretagne
57	Milwaukee Twin
59	Harley-Davidson Lille-Europe
59	Harley-Davidson Valenciennes
60	Harley-Davidson V-Attitude
62	Harley-Davidson Côte d'Opale
63	Harley-Davidson Clermont-Ferrand
64	Motos Côte Basque
66	Harley-Davidson 66 Perpignan
67	Harley-Davidson Center of Alsace
68	Harley-Davidson Mulhouse
69	Harley-Davidson Grand Lyon Sud
69	Harley-Davidson Grand Lyon Nord
71	Harley-Davidson Chalon sur Saône
72	Harley-Davidson Le Mans
74	Spirit of Eagle
75	Harley-Davidson Paris Bastille
75	Harley-Davidson Paris Rive Gauche
75	Harley-Davidson Paris Etoile
76	Harley-Davidson Légende 76 Rouen
77	Harley-Davidson Melun
78	Harley District 78
78	Harley-Davidson Vallée de Chevreuse
80	Harley-Davidson Amiens
83	Harley-Davidson Toulon
83	Prestige Motorcycles
84	Harley-Davidson Avignon
85	Harley-Davidson La Roche-sur-Yon
86	Harley-Davidson Poitiers
87	Harley-Davidson Limoges
91	S-One
92	Roadstar 92
94	Harley-Davidson Borie
95	Passion Road 95

#SeDéplacerMoinsPolluer

PAR THOMAS LORASCHI

BMW R 1300 GS

Ça sent la fin de développement

Le nouveau trail BMW ne se cache plus mais c'est en profondeur et dans le détail qu'apparaissent les principales évolutions.

Le Telelever est toujours de la partie !

Un gros travail semble avoir été mené sur la boucle arrière de la moto.

À l'avant, tout juste quelques bandes d'adhésif sur le bloc optique et la bulle, à l'arrière, un petit sac sanglé sur la place passager, abritant probablement une électronique dédiée à l'acquisition de données : BMW ne se donne même plus la peine de camoufler les prototypes de sa prochaine GS, comme en atteste celui-ci, surpris courant mai par un paparazzo. Plusieurs raisons à cela : d'une part, la présentation du modèle ne se compte plus qu'en mois (on parle du second semestre 2023), et de l'autre, esthétiquement, celui-ci s'inscrit dans la droite ligne de l'actuelle génération. Cela dit, comment s'en étonner ? Comme dirait l'autre, on ne change pas une équipe qui gagne et la 1250 GS, meilleure vente dans l'Hexagone et carton absolu dans le reste du monde, a beaucoup gagné en termes de parts de marché. Plutôt que de prendre le risque d'une rupture esthétique comme l'ont fait Ducati avec sa Monster et Harley avec son Sportster, BMW joue donc, sur le plan du look, la carte du changement dans la continuité. En observant attentivement l'engin, de subtiles singularités apparaissent tout de même, répondant à des choix de style mais aussi à des impératifs techniques. Tel semble par exemple être le cas du nouveau bloc optique, dont – malgré l'adhésif – on devine l'ancrage sur le bec de canard. Un déplacement vraisemblablement imposé par la présence, juste au-dessus, d'un capteur dédié au régulateur de vitesse adaptatif.

Moins de kilos, plus de chevaux

Capteur dont on retrouve d'ailleurs un homologue à l'arrière de la moto, probablement destiné à renseigner le pilote sur ce qu'il se passe dans son angle mort. D'autres raffinements électroniques sont-ils à attendre de cette nouvelle génération ? Très certainement, l'affrontement entre les gros trails se jouant désormais en bonne partie sur ce front. L'électronique étant en large part invisible au regard, ces photos n'en révèlent quasiment rien. Tout au plus remarque-t-on un afficheur d'une taille semblable à celui de la génération actuelle et une bulle dont le déploiement semble électrique. Des détails ? Oui. Mais que les fans se rassurent, BMW ne s'est pas arrêté à ce « ripolinage ». D'après nos infos, le gros du chantier a porté sur un point autrement plus important : le rapport poids/puissance. Histoire de se rapprocher de celui d'une Multistrada V4, cette nouvelle 1300 GS, perd, d'après nos infos, une dizaine de kilos (en bonne part sur la partie-cycle et l'habillage) et gagne une douzaine de chevaux, tout en gardant une valeur de couple supérieure à 14 mkg. Outre l'augmentation de cylindrée, c'est à une évolution du dispositif ShiftCam (distribution variable) qu'on devrait ce gain. Entre 145 et 150 chevaux sont à attendre de cette nouvelle GS, avec, on l'imagine, une transmission renforcée, l'actuelle génération ayant connu sur ce point quelques récents déboires... ■

GAMME MV AGUSTA
Ça promet...

Même si les trails Lucky Explorer voient leur avenir s'assombrir, tout ne vire pas au noir pour les prochaines MV Agusta. Loin de là. D'après des documents d'homologation édités aux États-Unis par la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), c'est près de 10 modèles qui devraient être lancés en 2024 et cela, sur un éventail de catégories plus large que ce à quoi nous a habitués la marque. D'après l'administration américaine, voici ce qui nous attend l'an prochain.

Côté sportives

Pas de F4 à l'horizon (revenir sur le très concurrentiel segment hypersport n'est pas une mince affaire) mais plusieurs Superveloce : des sportives tournées vers la route (et les terrasses de café...) dont la clientèle attend au moins autant du look que des performances. Au sein de cette gamme, la vedette de 2024 sera la Superveloce 1000, articulée autour du quatre-en-ligne de l'actuelle Brutale (208 ch en bout de vilebrequin tout de même) et servie en trois déclinaisons : S (« l'entrée de gamme » avec tous les guillemets que cela suppose chez MV), R (un peu mieux équipée) et Oro (la plus exclusive, probablement en édition limitée). À côté de ces trois intimidantes 1000, la Superveloce 800 aura droit à une série spéciale (grande spécialité chez MV) baptisée « 98 Edizione Limita », un nom qui fait allusion à la sortie, il y a 25 ans déjà, de la F4 750.

Côté néo-rétro

Le concept 921 S dévoilé lors du dernier Salon de Milan aura droit à non pas une, mais deux versions de série. Une version S, faisant écho, comme le concept, aux racers produits par la marque dans les années 60-70 et une déclinaison GT dont on imagine qu'elle sera un peu moins exclusive, même si chez MV Agusta, l'appellation GT garde souvent une connotation sportive. Ces deux machines seront articulées autour d'un quatre-cylindres de 921 cm³, probablement une version dégonflée et assagie du bloc qui anime la sulfureuse Brutale 1000.

Côté roadsters

Une Brutale et une Dragster 950. Deux machines techniquement très proches (la Brutale et la Dragster partagent la même partie-cycle. La seconde propose simplement un style plus radical et un accueil plus spartiate) et dont le moteur, inédit, sera un 3-cylindres en ligne de 950 cm³, dont on peut attendre, dans cette configuration, entre 150 et 160 chevaux.

Côté trails

Du flou persiste autour des fameux trails Lucky Explorer. Comme nous l'évoquions dans notre dernier numéro, la direction du groupe KTM ne voit pas l'intérêt de sortir ces engins (*« Personne n'a besoin d'une Lucky Explorer »* a récemment commenté le boss de KTM, Stefan Pierer). Et de fait, le plus petit des deux modèles, la Lucky 550, a disparu des plannings. La 950 y apparaît toujours. Sera-t-elle lancée ? Du côté de l'administration US, trois déclinaisons sont, en tout cas, annoncées : une standard, une Premium et une série spéciale Orioli, du nom de l'ancien pilote de rallye-raid, vainqueur en 1990 et 1994 du Dakar au guidon d'une Cagiva Elefant.

KTM-MV Agusta : IL VA FALLOIR S'ACCORDER

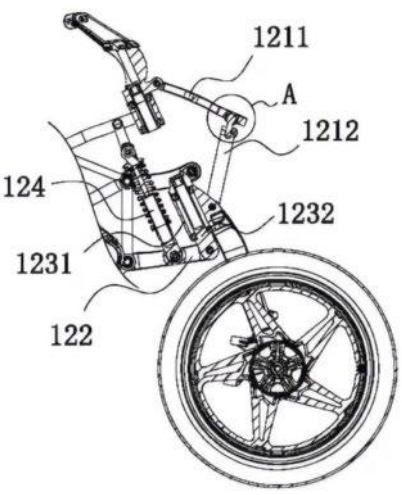
Interrogées sur l'avenir de la firme transalpine, l'Autriche et l'Italie font pour l'instant entendre pas mal de dissonances.

Entamé en début d'année par l'arrivée de KTM dans le capital de MV Agusta (à hauteur de 25,1 %), le rapprochement entre la marque autrichienne et son homologue italienne a de quoi générer beaucoup d'espoir. Mais il est difficile de savoir exactement lesquels, tant les discours dissonent entre Mattighofen et Varèse. En effet, côté autrichien, la messe semble dite. Interviewé par nos confrères italiens, Hubert Trunkenpolz, l'un des pontes de KTM, est catégorique : le destin de MV Agusta est, à brève échéance, d'être racheté totalement par le groupe KTM. Dans un élan de mansuétude, Trukenpolz promet que l'absorption sera financière et non industrielle. Contrairement à Gas Gas et Husqvarna, les MV Agusta ne sont pas appelées à devenir des KTM rhabillées et rebadgées et l'Autrichien promet qu'elles continueront d'être fabriquées en Italie. En revanche, il a une idée très arrêtée sur ce que doit être la gamme : pas de motos en dessous de 30 000 € et pas de Lucky Explorer, *« une moto objectivement hors cible, produite à l'étranger et nuisible à la marque elle-même, un exemple de ce que MV Agusta ne doit pas faire »*. Ce vœu pieux sera-t-il exaucé ? Tout le laissait à penser jusqu'à ce que Timur Sardarov lui réponde quelques jours plus tard, par voie de presse. Très discret depuis un an (et un post Instagram au lance-flammes contre Vladimir Poutine), le patron russe de MV Agusta (désormais exilé en Autriche) a visiblement retrouvé toute sa verve en lisant l'interview de Trunkenpolz. Sa verve et un sens aigu de ses intérêts. Contrairement à ce qu'avance KTM, Sardarov affirme en effet n'avoir aucune intention de vendre MV Agusta. Fils d'un oligarque dont la fortune est estimée à 4 milliards de dollars, le Russe se voit à la tête de la firme de Varèse au moins pour les cinq prochaines années et entend poursuivre la stratégie de développement qu'il s'est fixée il y a plusieurs années déjà : collaboration avec l'Asie (Qianjiang et Kymco sont cités) de façon à viser les 15 000 à 20 000 deux-roues annuels, maintien de la gamme Lucky Explorer qu'il voit arriver d'ici un trimestre sous l'appellation « MV Agusta LXP » et maintien d'une conception par le CRC (le Centre de recherche Cagiva) sans intervention du bureau d'études Kiska. Bref, tout le contraire de la stratégie esquissée par KTM. Il n'y a finalement que sur l'objectif que les deux parties se rejoignent : damer le pion à Ducati. À ce sujet, Sardorov se veut d'ailleurs prophétique : *« Avec l'infrastructure KTM et une marque comme MV Agusta, Ducati va beaucoup souffrir. »* Du côté de Bologne, aux dernières nouvelles, personne n'en a perdu le sommeil...

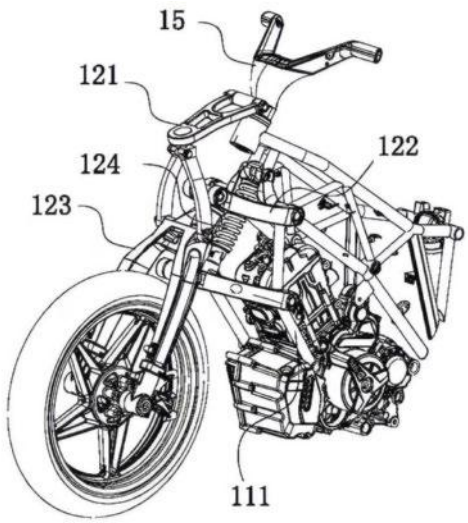
BMW NINE-T : TIMIDE ÉVOLUTION À L'HORIZON

Lancée il y a dix ans et peu modifiée depuis (si ce n'est lors de son passage à Euro 5), la BMW nineT est sur le point d'évoluer. L'info nous vient on ne peut plus officiellement de Munich qui, quelques mois avant le dévoilement du modèle définitif, a tenu à en présenter une version quasi achevée. Pourquoi cet empressement ? Probablement parce que la saison est propice aux ventes de roadsters et qu'il serait dommage que la clientèle se tourne vers la concurrence sans savoir que l'offre allemande est sur le point d'évoluer. Reste que l'évolution en question n'a visiblement rien de spectaculaire. Très proche esthétiquement et mécaniquement du modèle actuel, la prochaine nineT s'en distingue par un réservoir et une coque arrière sensiblement retouchés, un traitement plus sombre des couvre-culasses et un échappement modifié. C'est de ce côté-là que le gros du travail d'ingénierie a vraisemblablement porté : la norme Euro 5B, plus restrictive encore en matière d'émission sonore étant en point de mire, il est probable que cette nouvelle nineT sera pourvue d'un échappement plus discret. Espérons simplement que le (très bon) caractère de son flat air/huile ne s'en trouvera pas trop lissé. Réponse dans le courant du second semestre 2023.

CFMOTO se penche sur le Telelever

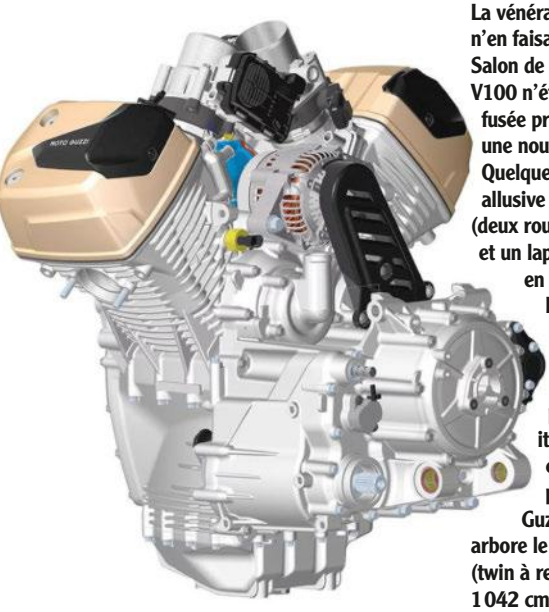


On peut travailler main dans la main avec l'Autriche, et s'intéresser de près à ce que fait l'Allemagne. C'est le cas de CFMOTO, partenaire industriel de KTM, qui vient de déposer les brevets d'un train avant visiblement très inspiré du Telelever proposé par BMW depuis une trentaine d'années. D'aucuns argueront que BMW ne peut plus revendiquer la totale paternité de l'invention, inspirée des travaux de Claude Fior et Norman Hossack. Il n'empêche, alors que le train avant à double triangulation n'équipe plus qu'une minorité de modèles bavarois, le voilà qui rebondit du côté de la Chine. Comme disait l'autre, rien ne se crée, et surtout, rien ne se perd...



Guzzi repart à l'assaut du Stelvio

La version liquide du gros trail maison est déjà à un stade de développement avancé.



La vénérable maison de Mandello n'en faisait pas mystère lors du dernier Salon de Milan : la récente et élégante V100 n'était que le premier étage d'une fusée prompte à lancer également une nouvelle génération de gros trails. Quelques mois après l'Eicma et la très allusive mise en scène de la marque (deux roues dont une de 19 pouces et un lapidaire « Returning soon » en guise d'accroche), voici donc la confirmation du projet.

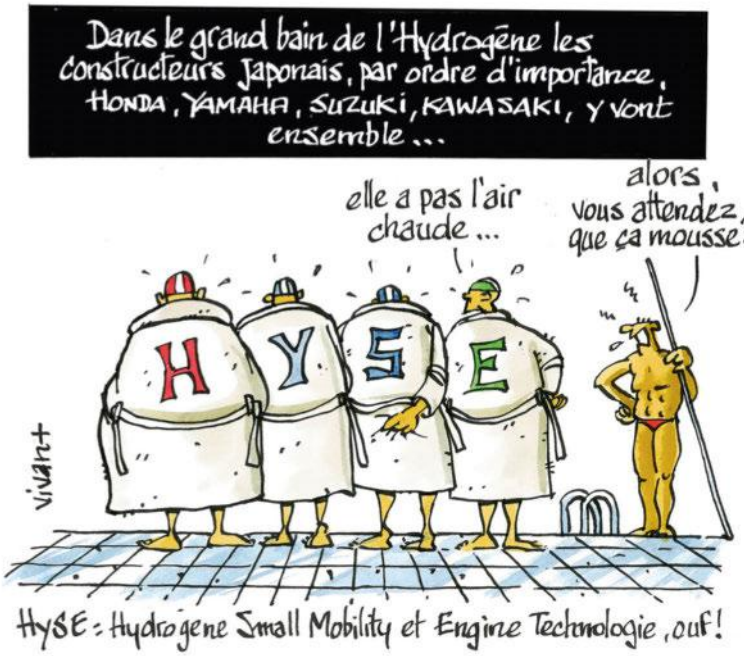
Un projet déjà bien avancé, la moto ayant été surprise, début mai, à l'état de prototype non loin de l'usine italienne. Sans surprise, celle dont le nom sera très probablement Stelvio (chez Guzzi, on aime la tradition…), arbore le groupe propulseur de la V100 (twin à refroidissement liquide de 1042 cm³, 115 ch et de 10,6 mkg de couple, transmission acatène sur le flanc gauche de la jante) et un carénage de tête de fourche reprenant la signature lumineuse de cette dernière. Le pare-brise plus haut (et très certainement à réglage électrique), les pare-mains, les jantes rayonnées (certainement Tubeless, à en croire la présence de rayons tangentiels), le sabot moteur et la garde au sol généreuse signalent sans ambiguïté l'appartenance au genre trail, même si ce proto semble moins tourné vers les chemins que vers le bitume. À l'instar de ses futures rivales, il y a de toute façon de fortes chances que cette Stelvio soit accompagnée d'une déclinaison « Aventure ». Tout laisse à penser que la transalpine sera là en 2024, en même temps qu'une certaine BMW R 1300 GS, référence du genre, que cette Guzzi, plus modeste en cylindrée (et probablement en tarif), aura la lucidité d'affronter de biais.

XSR RIME DE NOUVEAU AVEC RACER

Six ans après l'exigeante version Abarth, Yamaha redonne une allure café racer à sa 900 XSR. Cette fois-ci, sous la forme d'un kit.

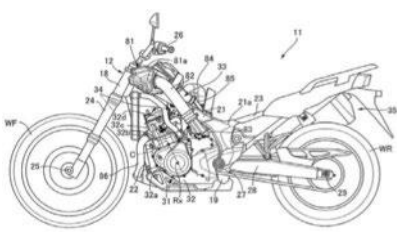
Un peu plombée par les difficultés de production de Yamaha, la dernière XSR 900 s'est avérée bien discrète depuis son lancement l'an dernier. Mais la firme aux diapasons entend visiblement remettre le projecteur sur elle.
À cet effet, un kit transformant l'engin en café racer vient d'être présenté. Soit une bulle et un dosseret de selle (bleus ou noirs) auxquels peut être associé un silencieux d'échappement Akrapovic. La partie-cycle et le trois-cylindres restent conformes au modèle d'origine, tout comme la monte pneumatique (ne rêvez pas, les slicks présents sur cette photo ne sont là que pour flatter la rétine) et le guidon typé roadster. Un guidon certes moins spectaculaire que le cintre clubman de la précédente XSR Racer (la 900 Abarth lancée en 2017) mais qui aura certainement l'avantage, sur cette dernière, d'offrir une position de pilotage soutenable sans grimacer.

HYDROGÈNE
LE JAPON FAIT FRONT



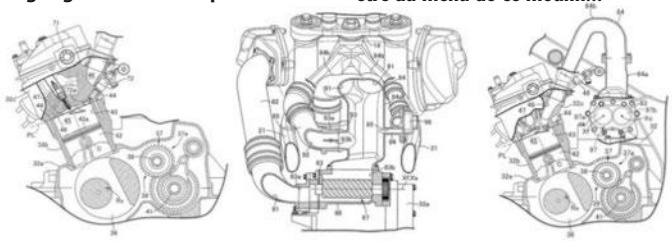
Ils s'étaient déjà associés il y a quelques années autour d'un standard commun de batteries lithium amovibles : les quatre constructeurs nippons viennent de réitérer la chose, cette fois-ci autour de l'hydrogène. Baptisé HySE (un acronyme déposé en début d'année par Kawasaki signifiant Hydrogène Small Mobility et Engine Technologie), ce partenariat entre Honda, Kawasaki, Suzuki et Yamaha a pour objectif de développer des moteurs carburant à l'hydrogène mais aussi l'écosystème (stations de recharge, production et acheminement du gaz) au sein duquel les véhicules devront évoluer. Le partage des tâches entre les quatre japonais a déjà été ébauché. Honda doit s'occuper de développer les motorisations, Suzuki doit prendre en charge les tests de fiabilité et de performance, Kawasaki doit se concentrer sur la délicate mise au point des réservoirs. Yamaha, de son côté, doit participer aux tests moteur et réfléchir à des solutions de transport du carburant et de recharge. L'enjeu est, de l'aveu des quatre firmes, d'avancer vers une décarbonation du moteur à combustion interne. Autrement dit, de trouver une alternative « verte » (guillemets de rigueur...) aux motos électriques dont on sait qu'elles ne pourront offrir les performances et l'autonomie de nos actuelles grosses cylindrées.

Dépollution
Honda turbine



Honda, qui n'a plus produit de moto suralimentée depuis les années 80, continue de travailler sur cette technologie. Le numéro un mondial vient, en effet, de déposer une série de brevets portant sur un bicylindre en ligne gratifié d'un compresseur.

Un moteur qui nous est d'ailleurs bien connu puisqu'il s'agit de celui de l'actuelle Africa Twin 1100. Aucune information relative à la puissance de ce bloc n'est donnée dans les documents. Il est, cela dit, probable que le niveau de celle-ci ne soit pas l'enjeu premier du projet. Honda qui, parallèlement au développement d'une gamme électrique, entend poursuivre la dépollution de ses moteurs thermique, mise vraisemblablement sur la suralimentation pour y parvenir. Régime modéré et mélange pauvre devraient être au menu de ce moulin...



L'EM1 :
RIEN À VOIR AVEC LA M1

Malgré des noms aux consonances proches, il n'y a aucun point commun entre la MotoGP de Yamaha et ce petit scooter signé Honda. Surtout pas le type de motorisation. Cet EM1 recourt en effet à une propulsion électrique. Aussi surprenant que cela puisse paraître, c'est le premier deux-roues électrique homologué route commercialisé par Honda en Europe. Avec 2,3 chevaux à la roue arrière, 49 km/h en pointe et 30 km d'autonomie avec une batterie amovible de 10 kg, l'enfin affiche des aptitudes plutôt modestes. Reste à savoir si son tarif le sera aussi. Pour l'instant, Honda ne l'a pas communiqué.

DONNEZ DES COULEURS À VOTRE QUOTIDIEN.

NOUVEAU SCRAMBLER ICON.

PERMIS A2

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

QJ Motor mise sur un Sportster V4

Un effort d'originalité de la part de QJ Motor (émanation du groupe Qianjiang, par ailleurs possesseur de Benelli…). Alors que depuis quelques mois, plusieurs marques chinoises copient sans grand scrupule l'ancien Sportster Harley *(voir notre précédent numéro)*, QJ s'apprête à rendre à Milwaukee un hommage tout en délicatesse. La marque chinoise vient en effet de présenter la Flash, un custom compact dont les lignes ne s'inspirent pas de l'ancien Sportster, mais du nouveau et dont la motorisation, si elle est en V, n'est pas articulée autour de deux mais de quatre cylindres. Ce petit 600 V4 refroidi par eau sera disponible en Chine dans le courant de l'année. Sera-t-il importé chez nous ? Difficile à dire : depuis que QJ Motor est présent dans l'Hexagone (c'est-à-dire depuis août dernier), la marque est on ne peut plus discrète, n'organisant ni présentation de motos, ni essais presse. Étonnante façon d'aborder le marché…

VANGUARD EN AURA VENDU UNE

Vous vous souvenez de Vanguard ? En 2016, le temps de quelques semaines, cette marque américaine émergente avait focalisé tous les regards grâce à une étonnante muscle-bike présentée au Salon de New York à l'état de prototype. À l'époque, le fondateur de la marque assurait que cet engin atypique, conçu par un ancien ingénieur de chez Confederate, était promis au succès et que la phase d'industrialisation était à venir. Elle n'est jamais venue. Vanguard a fermé ses portes dans les mois qui ont suivi, son fondateur est parti fonder la marque Fuell, spécialisée dans l'électrique et ce fameux proto… eh bien, il a ressurgi il y a quelques semaines. Non pas pour motiver une relance de la marque, mais pour être vendu aux enchères comme la pièce exceptionnelle qu'il entend être. Une pièce – non roulante – qui a finalement été adjugée 23 433 dollars.

Des promos chez Mash

La marque sino-bourguignonne, qui a sensiblement modifié son logo le mois dernier, profite du printemps pour appliquer également une correction aux tarifs de certaines de ses machines. La Seventy 125 s'affiche ainsi à 2 299 € au lieu de 2 899, la Five Hundred 400 baisse de 1 000 € pour ne plus en exiger que 3 599, la Six Hundred 650 plonge sous le seuil des 4 500 € et enfin, la X-Ride Classic 650 *(photo)* offre ses charmes de simili 500 XT pour 4 999 € en lieu et place des 5 899 précédemment réclamés.

Enfield y met les moyens

Les moteurs ne sont pas bien gros (de 350 à 650 cm³) mais la croissance industrielle et économique de Royal Enfield est, elle, au format XXL. Le constructeur indien qui, il y a deux décennies, ne produisait pas

plus de 50 000 machines par an, en a assemblé 834 895 l'an dernier, soit 38,4 % de plus qu'en 2022 ! Et cette croissance n'est visiblement pas près de plafonner : le gigantesque groupe industriel Eicher Motors, dont Royal Enfield fait partie, vient d'allouer à la marque une enveloppe de quelque 121 millions de dollars afin qu'elle accélère dans le développement de l'électrique, tout en consolidant sa gamme thermique. De quoi largement dépasser le cadre néo-rétro dans lequel la marque s'est jusque-là cantonnée.

SÉRIES LIMITÉES :
HARLEY EN RAJOUTE TROIS COUCHES

Un peu d'électro (avec le lancement d'une nouvelle LiveWire carburant au lithium) mais aussi beaucoup de néo-rétro : tel reste visiblement le credo de Harley-Davidson. À quelques semaines de célébrer son 120e anniversaire, la firme US lance ainsi plusieurs séries limitées faisant de gros appels de phare aux nostalgiques des années 60-70, décennies durant lesquelles la marque y allait de bon cœur sur la palette de couleurs. En écho à cette époque, trois nuances acidulées ont été extraites du nuancier par Milwaukee : un bleu marine barré de blanc, un magenta tirant franchement sur le rose et un flamboyant orange. Le bleu s'applique aux séries limitées dites « Fast Johnnie ». Rien à voir avec le plus français des rockers belges, cette dénomination fait allusion, nous dit la marque, aux muscle-cars apparues en masse dans les années 60 (Mustang, Shelby, AC Cobra...) et souvent revêtues, comme ces Harley, d'une robe bleue barrée de blanc. Trois modèles orientés tourisme ont les faveurs de cette série spéciale : la Road Glide, la Street Glide et la Low Rider. Des machines dont les caractéristiques techniques sont identiques à celles des modèles standards mais qui – production limitée (à 2 000 exemplaires…) et coloris exclusifs obligent – demandent une belle rallonge à leurs acquéreurs, de 2 400 € pour la Low Rider (affichée dès lors à 26 180 €) à 4 700 pour les Road et Street Glide (culminant toutes deux à 39 590 €). Oui, ce n'est pas donné. Mais surtout, ne croyez pas qu'opter pour le rose ou l'orange préservera votre compte en banque d'un passage dans le rouge. Ces deux coloris sont en effet appliqués sur une série spéciale encore plus huppée : l'Electra Glide Highway King, une routière qui entend faire écho à sa glorieuse aînée de 68, ponctuant sa robe chatoyante de quelques touches de blanc et pouvant faire raisonner son twin dans le tube d'un échappement additionnel Screamin'eagle. Encore plus limitée que ses cousines Fast Johnnie, cette Electra Glide n'est disponible qu'en 1 000 exemplaires en orange et 750 en rose. Cela, pour un tarif prompt à faire verdir tout banquier imperméable à la cause custom : 38 900 €.

VOGE

Encore loin des sommets mais...

La marque du groupe chinois Loncin vient de dévoiler, en Chine, un petit café racer et, bien plus ambitieux, un projet fleurant bon le Supersport.

300 AC Café : le mono gentiment racé

Davantage tourné ces derniers mois vers les scramblers et les trails (un 900 cm³ adoptant le twin de la BMW 850 GS est dans les tuyaux), Voge consacre aussi un peu du temps de ses ingénieurs à développer de petites urbaines, à l'exemple de cette 300 AC Café. Forte de 28 chevaux et d'environ 2,5 mkg de couple, cette petite puce n'affiche pas de grandes prétentions routières, mais sa plastique a de quoi faire tourner les têtes aux terrasses des cafés. Fabriqué en Chine, l'engin vient d'y être lancé et s'y échange contre l'équivalent de 2 700 €. Son importation en Europe n'est pas encore annoncée, mais on ne serait pas étonné de le voir arriver (à un tarif « corrigé » à la hausse, probablement au-delà de 4 000 €), histoire de proposer une alternative « sportive » (guillemets de rigueur) aux petites Royal Enfield 350...

RR660 : un quatre-pattes dans la mêlée

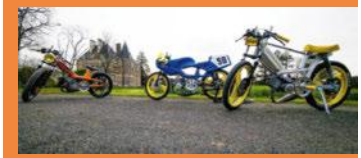
OK, convenons-en, même si elle arbore de mignons guidons bracelets, ce n'est pas avec ses trente petits chevaux que la 300 AC Café décoiffera grand monde. Mais pour cela, Voge devrait avoir d'ici peu une autre carte dans son jeu. La marque vient en effet de révéler à son réseau chinois le développement d'une certaine RR 660. Sous ce patronyme aux accents belliqueux, se trouve une sportive emmenée par un quatre-cylindres en ligne de 660 cm³ et de 100 chevaux. Moins qu'une 600 Supersport de la grande époque, mais autant qu'une Honda CBR 650 ou qu'une Aprilia RS 660, sportive italienne et huppée dont la Voge reprend d'ailleurs le nom à une lettre près. Les deux machines se retrouveront-elles face à face dans notre bel Hexagone ? Difficile à dire, cette Voge est développée en premier lieu pour le marché chinois et il n'a pas encore été précisé si elle sera importée.

Vitedi

UNE NOUVELLE AÉRO pour l'Aprilia RSV4 ? C'est ce que laisse augurer ce prototype de développement surpris début mai. Un proto dont les moustaches ressemblent furieusement à celles des MotoGP de la marque. Confirmation attendue lors du prochain Salon de Milan.

UN NOUVEAU COLORIS pour la discrète Ducati 950 SuperSport S. Dans sa déclinaison la plus huppée, la sport-GT bolonaise voit sa robe blanche barrée d'une double bande, grise et rouge, à la manière du trail DesertX. Des bandes qui ne coûtent rien cela dit : le tarif de cette version reste identique à celui du modèle intégralement blanc. Comptez tout de même 18 090 €.

ELLES ONT DISPARU des concessions et en grande partie des routes, mais ont toujours leurs fans. Que ceux-ci se réjouissent : les mobylettes auront leur salon



les 15 et 16 juillet prochains au château de Boissière, à Saint-Aubin-de-Baubigné (79). Au programme, exposition de modèles d'exception et concours d'élégance. Plusieurs centaines de machines et de nombreux clubs sont attendus. Plus d'infos sur www.50factory.com

ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

BE REBORN

CLASSIC 350

La toute nouvelle **Classic 350** continue d'incarner l'héritage et un certain savoir-faire vieux de plus d'un siècle

A partir de **5290 €***

Trouver un revendeur

Sima
simamoto.fr

GARANTIE 3 ANS

RIDERS CLUB EUROPE

A2 PERMIS

RoyalEnfieldFrance royalenfieldfr Royal Enfield

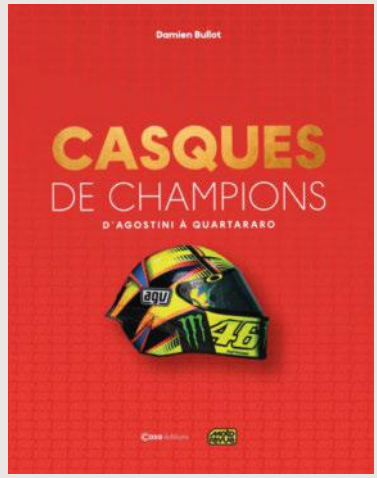
*Tarif TTC public hors carte grise et frais de mise à la route. *Certains accessoires ne font pas partie de l'équipement de série* - Be reborn : Renaître

PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

Beaucoup de bruit pour rien

Destinés initialement à entrer en vigueur l'an prochain, les radars anti-bruit butent sur leur phase de test. En cause, une ouïe trop fine mise à mal, entre autres, par certaines motos.

Des années qu'on nous rebat les oreilles avec. Les radars anti-bruit censés contrôler le niveau sonore de nos axes routiers devaient commencer à sévir en 2024. Il faut s'attendre à ce que le délai ne soit pas respecté. En cause, non pas le déploiement des équipements – plusieurs sont déjà installés – mais leur sensibilité... au bruit, qui complique considérablement la phase de tests à laquelle ils sont préalablement assujettis. Car, sur de nombreuses routes, le niveau sonore est finalement bien plus élevé qu'escompté. Réglés pour se déclencher au-delà de 83 db, les radars réagissent correctement face au trafic automobile (dont le niveau sonore s'établit en moyenne à 72 db), en revanche, ils s'affolent au passage des poids lourds et des motos, dont certains modèles pourtant dûment homologués dépassent les 90 db (98 pour la Honda CBR 1000 RR-R SP). Face à ce problème, le relèvement du seuil de déclenchement des radars n'est pas une solution (83 db correspondent à la limite au-delà de laquelle le bruit est jugé incommodant) mais la mise en sourdine des motos non plus. Car d'autres bruits perturbent ces radars, ceux liés aux trains roulants des camions et au frottement de leurs pneus. En attendant d'y voir plus clair (ou plutôt d'y entendre mieux), la phase d'expérimentation débutée début 2022 cumule les retards. Autant dire que les lourdes prunes qui devaient pendre aux branches de ces radars (135 €, heureusement sans perte de points), ne sont pas près de tomber.



Lu pour vous
Casques de champions

Des pilotes, on retient les motos, un peu moins les casques. Pour cette raison, notre collègue Damien Bullot – grand manitou des hors-séries *Moto Revue* – s'est penché sur la question. Balayant l'histoire de la vitesse, d'Agostini à Quartararo, la réponse qu'il nous livre tient en 144 pages richement illustrées. De quoi s'en mettre plein les yeux, avec ou sans écran devant. *Casques de champions*, de Damien Bullot, chez Casa Éditions. 144 pages. 27,95 €.

En mai, lève comme il te plaît

C'est l'adage qui prévalait cette année à Elvington (Angleterre). Contrairement à d'habitude, le championnat du monde de wheeling rapide s'y est déroulé, non pas au cœur de l'été, mais le mois dernier. Un choix qui a hélas confronté les participants à une météo très venteuse, ce qui n'a pas empêché le vainqueur de l'épreuve – l'Anglais Damion Hirst – de signer un beau 367,81 km/heure au guidon de son Hayabusa turbo. De son côté, le Français Philippe Richard a validé son meilleur run à 202 km/h avec une Suzuki GSX-S 1000 poussée à 180 ch mais sans suralimentation. Il se place ainsi en 5e position de ce classement atmosphérique et 8e du scratch. Pas mal pour un quinquagénaire qui, il y a 9 mois, après un énième crash (cette fois-là en ZH2), s'était juré que désormais, il en avait fini avec ces conneries...

REVIVEZ LA 14E SUNDAY RIDE CLASSIC !

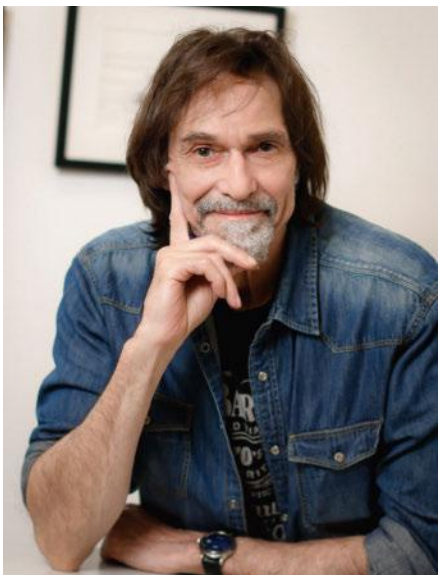
Si vous y étiez, ces images vous feront revivre cette exceptionnelle grand-messe de la moto et si vous l'avez manquée, si vous aviez encore une fois repoussé votre venue à l'année prochaine, Motorlive.tv vous immerge dans cette édition 2023 qui a eu lieu les 6 et 7 mai derniers. Il s'agissait de la 14e édition, qui a rassemblé plus de 1 000 machines sur la piste et dans le paddock du circuit Paul-Ricard, attirant jusqu'à 28 000 personnes, une année record pour la SRC ! Expositions motos et moteurs par thème, dédicaces de la part de pilotes historiques, démos et courses sur la piste, essais de nouveautés dans le «village SRC»... Les équipes de nos collaborateurs de Motorlive.tv y étaient et vous ont concocté un reportage couvrant la totalité de la manifestation de près de 17 minutes. 17 minutes de pur bonheur pour les yeux et les oreilles, auxquelles ils ont ajouté une rapide immersion au sein de la 2e épreuve Ipone Continental Cup courue sur des Royal Enfield 650 Continental GT. Bertrand Gold, notre essayeur maison, y a participé. Et en prime, il a ramené quelques trophées à la maison ! Non sans avoir livré de grosses bagarres avec le leader du championnat, Jérémy Delenne. Vivement la 15e !

www.motorlive.tv

© Florian Meuret

Deux fois vainqueur en catégorie Vétéran et deux fois 2e Scratch avec la Royal Enfield Continental GT #50 Moraco, *Moto Revue* a squatté les podiums de l'Ipone Continental Cup.

Le Joe Bar Team



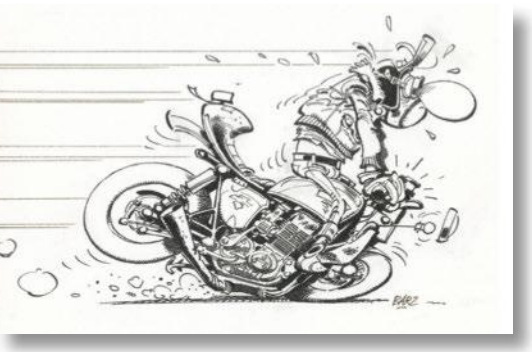
Édouard Bracame, Jean Manchzeck, Jean-Raoul Ducable et Guido Brasletti quittent leur troquet et les guidons de leur bécane pour passer, le 14 juin, sous le marteau d'un commissaire (heureusement) priseur : Bar2, leur papa, met des planches originales aux enchères. Nous l'avons rencontré.

Christian, il y a 20 ans, peu après la sortie du tome 5, tu disais que le *Joe Bar Team*, c'était terminé pour toi. Là, en vendant des originaux, c'est une façon de tourner la page définitivement ?
Non, pas spécialement. C'est vrai qu'après le tome 5, je ne voulais plus faire d'album : c'est trop dur, trop exigeant. Mais le *Joe Bar Team* a continué de m'accompagner, j'ai travaillé un peu sur des produits dérivés. Sur un projet de film aussi, qui n'a pas abouti. J'ai encore beaucoup de tendresse pour cet univers, ces personnages. Cette vente, ça ne représente qu'une petite partie de mes originaux. 27 lots, je crois. Pendant longtemps, je n'avais pas dans l'idée de m'en séparer, mais chez moi, il y a le risque que tout ça finisse par se dégrader, et si ça peut faire plaisir à des gens...

Tu as tourné la page du *Joe Bar Team* il y a vingt ans mais depuis, les BD dédiées à la moto se sont multipliées. C'est carrément devenu un genre à part entière. Quel regard portes-tu là-dessus ?
C'est un phénomène qui remonte même à avant. Dès la sortie du 1er *Joe Bar Team*, on a eu le droit, dans la foulée, à une BD concurrente qui essayait de prendre l'aspi, *Jack Sélère*. En général, ce genre de truc, ça ne se fait pas : quand un auteur de BD défriche un truc, qu'il a son univers, un style d'humour, les collègues n'essaient pas de venir manger dans sa gamelle. Il y a une sorte de *gentlemen's agreement*, un respect mutuel entre les dessinateurs. Mais dans mon cas, personne ne s'est gêné pour s'engouffrer dans la brèche. Peut-être parce que ça traitait de moto et que ce n'était pas assez noble artistiquement, je ne sais pas... Cette façon de faire, en tout cas, ne m'a pas plu et ce qui sort dans le genre ne m'intéresse pas. Le concept de BD moto, pour moi, c'est quelque chose d'assez ignominieux en fait.

Tu disais avoir essayé de transposer cet univers sur grand écran. Ça s'est passé comment et pourquoi ça n'a pas marché ?
Ce n'était pas mon idée au départ, j'étais même persuadé qu'une adaptation à l'écran, ça ne pouvait pas fonctionner. Mais bon, au début des années 2000, l'idée tournait beaucoup autour de moi, un producteur m'avait contacté, puis un autre, encore un autre. Je n'arrêtais pas de leur dire que ça ne marcherait pas. Puis, au bout d'un moment, je me suis dit : peut-être que je me trompe ? Alors, je me suis attelé à l'écriture d'un scénario pour voir vraiment ce que ça pouvait donner. Et à force de trimer dessus, j'ai fini par y croire.

aux enchères



Et alors, que s'est-il passé ?
Ben, ça a coincé au niveau du financement. En France, ce sont pour beaucoup les télés qui financent mais en contrepartie, elles veulent un film qui rentre bien dans leurs petites cases. Et là, alors que le projet était bien avancé, les télés ont dit que c'était « trop segmentant ».

Ce qui était vrai : le *Joe Bar Team* n'a jamais voulu ratisser large ! En plus, je ne voulais pas prendre d'acteurs connus. Je voulais des tronches, des gars avec du vécu. Ça a failli se faire avec Christian Fechner, qui était fan, ça lui rappelait l'univers des Charlots dont il avait produit les films dans les années 70. Mais il est mort peu après qu'on a commencé à discuter du projet. Bref, ça n'a pas abouti mais je n'ai jamais eu trop d'espoir non plus, vu ce à quoi ressemble le cinéma français. Et je ne me préoccupe plus de ça.

Le projet pourrait être relancé, sans ton assentiment ?
Non, non, je détiens les droits d'adaptation.

En parlant de projets, quels sont les tiens ?
Eh bien, là, je viens de sortir un bouquin, ou plutôt de le ressortir. Il s'agit des *Chroniques du Joe Bar*, qui étaient déjà parues il y a une dizaine d'années dans une version courte. Là, c'est la version longue, enrichie. En fait, je suis retombé sur la version initiale il y a quelques mois et en le parcourant, je me suis dit que c'était pas mal mais que ça aurait pu être beaucoup mieux. Alors, j'ai tout réécrit, comme ça, pour le plaisir. Je ne dessine plus trop, mais j'adore écrire.

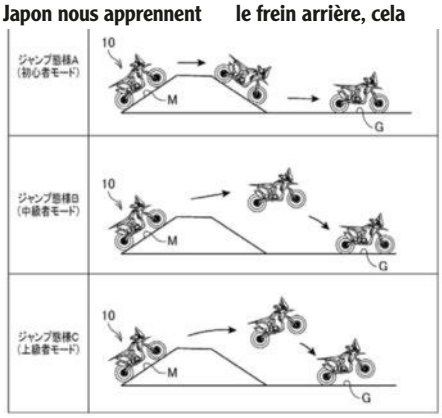
Vente aux enchères Joe Bar Team, le 14 juin à la Maison de l'Amérique latine, Paris. Informations complémentaires sur le site **www.danielmaghen-encheres.com**

Les Chroniques du Joe Bar, disponibles chez Casa Éditions. 252 pages, 19,95 €.

CROSS : TOUT SERA SAUT CONTROL

Le « Total Control » cher à Honda ne vaut pas que pour la route...

Le géant japonais travaille également à faciliter la prise en main de ses machines de cross et cela, dans l'une des phases de pilotage les plus difficiles à appréhender pour les novices : le saut. Des brevets récemment déposés au Japon nous apprennent ainsi le développement, par la division off-road de la marque, d'un « Jump Control ». Derrière ce nom, une assistance électronique élaborée autour d'une centrale inertielle, gérant, dans la phase d'ascension de la moto, le régime moteur et le frein arrière, cela afin de garder une assiette et une trajectoire conformes à ce qu'escompte le pilote. Plusieurs modes de pilotage sélectionnables au guidon sont visiblement intégrés à ce dispositif : du plus sécuritaire, empêchant tout saut, même involontaire, au plus débridé, autorisant une réception sur la roue arrière. Le mode intermédiaire permettrait quant à lui de paramétrer le saut sur une distance définie. Restera tout de même à bien évaluer celle-ci. Ça, le Jump Control Honda ne le fait (encore) pas.



MATRYX
EXCEED YOUR LIMITS
ECE 2206 HOMOLOGATED
MATERIAL:
Full Carbon 3K
HPC (High Performance Composite)
RETENTION SYSTEM:
DD Ring
WEIGHT:
From 1450g +- 50g
(Only Full Carbon 3K)
From 1500g +- 50g
(HPC version)
2 SHELLS: 1ST | XS - S - M
2ND | L - XL - XXL
Bluetooth READY
ASN SYSTEM
PINLOCK 120XLT
airoh.fr
AIROH

V-STROM 800 DE

PRÊTE À FRANCHIR DE NOUVELLES FRONTIÈRES

FINANCEMENT

V-STROM 800DE

129€/MOIS*

JUSQU'AU 31.07.2023

UNE NOUVELLE ÈRE S'OUVRE POUR LES TRAILS

SUZUKI

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

Pour une Location avec Option d'Achat (LOA) de 37 mois et sur un kilométrage de 6 000 km / an pour un véhicule neuf vendu au prix de **11 499€ avec un premier loyer de 2 190 €**, suivis de **36 loyers mensuels de 129 €** (1), **option d'achat finale de 6 455 € TTC soit un montant total dû sans option d'achat finale de 6 834 € TTC**. Montant total dû avec option d'achat finale : 13 289 € TTC. Le coût mensuel de l'assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie – S.A au capital de 719 167 488 € - 732 028 154 RCS Paris et Cardif Assurances Risques Divers – S.A au capital de 21 602 240 € - 308 896 547 RCS Paris - Siège social 1, Bd Haussmann 75009 Paris. Entreprises régies par le code des assurances) est de 12,20 € et peut s'ajouter au montant du loyer. Le coût total de cette assurance facultative est de 439,20 €. Détails des conditions et limites de garantie disponibles dans la notice sur simple demande. (1) Le montant des loyers intègre le montant mensuel de la prime d'assurance Garantie Perte Financière qui est de 16,11 € TTC par mois. Coût total de cette assurance 579,60 € TTC. La souscription à cette assurance est nécessaire pour l'obtention de cette location avec option d'achat.

ECSTAR huile officielle Suzuki

Suivez-nous | nouveau site MOTO.SUZUKI.FR

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

Agence WE FEED

PAR BERTRAND GOLD ET BRUNO SELLIER

CASQUE NACA LE CASTELLET / 1 190 €

Casqué comme jamais

Naca, avec sa typographie reprise à la Nasa et son slogan « Helmet from another planet » ne prend personne en traître : leurs casques n'ont rien de consensuel. Promesse tenue.

Naca est une entreprise française installée dans le Sud, tout proche du circuit Paul-Ricard. Les mondes de la moto, du vélo mais aussi de l'équitation ont ses faveurs. Des domaines particulièrement exigeants en matière de sécurité et aussi, parfois, souvent, en matière de finition. Naca ajoute à ceci sa passion pour la technologie. Et voici comment on se retrouve avec un casque incroyable, pesant à peine plus d'un kilo et dont l'encombrement extérieur interpelle. En effet, l'intégral Naca Le Castellet est particulièrement petit, et ferait presque penser à un casque pour enfant. Tout l'intérêt de la structure en nid d'abeille prend ici sa dimension. Celle-ci permet en effet d'atteindre un niveau de sécurité supérieur au polystyrène habituellement utilisé, tout en étant largement moins épaisse. À l'usage, disons même dès le premier enfilage, la sensation est comparable à nulle autre.

En levant les yeux, on constate que la matière ne déborde que très peu de notre visage, libérant franchement le champ de vision. À ceci s'associe la légèreté du casque. L'expérience est d'abord troublante avant de devenir addictive. Car on s'habitue très vite à ces nouvelles références, et Le Castellet s'adopte rapidement comme nouveau compagnon de route. Beaucoup utilisé la saison passée, entre mai et octobre, il a été particulièrement apprécié lorsqu'il faisait chaud. Léger et bien ventilé, confortable et équipé d'un écran impeccablement traité contre les UV, cet intégral saurait presque se faire oublier.
La sensation est d'autant plus flagrante le jour où vous rechaussez un casque « traditionnel ». À l'inverse, par température fraîche, disons froide plus exactement, on se retrouve exposé à la morsure du mercure en partie basse, l'embase du casque étant vraiment dégagée. Livré équipé d'un écran transparent, le casque est également fourni avec un écran teinté. L'autre force de Naca réside dans son vaste programme de personnalisation : finition mate ou vernie, mixte des deux, carbone apparent ou non, peinture, lettrage, couleurs de la calotte, des vis d'écran, du cuir intérieur, etc. Voyez sur le site Internet www.nacahelmet : les possibilités sont énormes. Pour la petite anecdote, lors de la réalisation du record du monde de vitesse de « poser de coude » réalisé l'été dernier sur le circuit Paul-Ricard (171,43 km/h dans la courbe de Signes), Bertrand Gold portait un casque Naca Le Castellet. Un record du monde signé de l'autre côté du mur qui sépare le circuit de la zone économique de Signes où siège l'usine Naca ! Enfin, notez que la gamme Naca moto dispose aussi du modèle Riviera, un casque jet conçu suivant les mêmes techniques et matériaux, également personnalisable, qui ne pèse que 850 grammes et qui s'échange contre 880 euros. ■

Jugulaire

Carbone, cuir, aluminium, le mélange de matériaux nobles aboutit sur une qualité de fabrication et de finition ultra-flatteuse.

Finition carbone

Maîtrise totale de la fibre de carbone, dessus et en dedans. Sous la calotte, une structure en nid d'abeille Nomex garantit finesse et résistance.

- **Assemblage / finition / procédé de fabrication**
- **Association carbone, cuir et aluminium très chic**
- **Légèreté et compacité**
- **Programme de personnalisation**
- **Fabriqué en France**

- **Exige un bon billet...**
- **Pas de verrouillage d'écran pour utilisation piste**
- **Trop aéré pour un usage hivernal**

Ventilation

Prise d'air frontale type Naca, partie arrière plate pour limiter les turbulences avec extraction d'air : la ventilation est efficace mais non réglable.

Casque haut de gamme avec technologie brevetée et programme de personnalisation.
Poids : 1 050 grammes.
Prix : de 1 190 € TTC public conseillé.
Infos : www.nacahelmet.com

Le verdict MR

Il existe des casques pour toutes les têtes, tous les goûts, toutes les bourses, intégral, modulable ou jet. Difficile de s'y repérer. Mais il y a Naca, petite entreprise gauloise résistante, qui produit des casques à nul autre pareils, misant sur une technologie brevetée et un niveau de finition aérien. Clairement, cela a un prix : celui de l'exception.

Bécanerie

PIÈCES, ÉQUIPEMENT & ACCESSOIRES **2 ROUES**

LA-BECANERIE.COM

T'en veux du bicylindre en ligne ?

Je me faisais cette réflexion, il y a quelque temps, que les choses avaient beaucoup changé dans le marché de la moto : après une hégémonie du moteur quatre-cylindres en ligne, c'est désormais le temps des bicylindres en ligne. Ouais, deux fois moins de cylindres ! Côté japonais comme européen et chinois, les « plateformes » ont, en plus de ça, l'art de multiplier les modèles comme Jésus l'a fait avec les pains *(sic)*. Je vous ai établi une liste (non exhaustive, faut pas pousser) de ce qui m'est venu par la tête : les Honda CB 750 Hornet et Honda XL 750 Transalp, des nouveautés millésimées 2023, sont motorisées par le même bicylindre en ligne de 755 cm³, en plus de la famille des CB 500 X, CB 500 R et CL 500 (motorisées par un bicylindre de 471 cm³) et les grandes Africa Twin, NT 1100 ou CMX 1100 Rebel, emmenées par un « bi en ligne » de 1 084 cm³. Les Suzuki GSX-8S et V-Strom 800 (emmenées par un bicylindre de 776 cm³, la grande sœur étant quant à elle pourvue d'un bicylindre de 1 037 cm³), plus les Yamaha MT-07, XSR 700, R7, Tracer 7 et Ténéré 700, toutes dotées du bicylindre en ligne de 689 cm³, tout comme les Kawasaki Z 650, Versys 650 ou Ninja 650 de 649 cm³ et, depuis peu, les Z 400 ou Ninja 400 (de 399 cm³). Bien sûr, KTM n'est pas en reste avec un bicylindre en ligne équipant la 790 Duke ou Adventure (de 799 cm³ !), ainsi que les 890 Duke, Duke R et Adventure et Adventure R (889 cm³). Même BMW propose depuis longtemps, avec sa série « F », des moteurs bicylindres en ligne dont la cylindrée va de 853 à 895 cm³. Aprilia est dans le coup avec son 660 cm³ inséré dans trois motos différentes (Tuono, Tuono Factory et RS), Royal Enfield, Moto Morini donnent évidemment elles aussi dans le bicylindre du même type. Même les Chinois ont opté pour les moteurs bicylindres en ligne, voyez toutes les machines badgées CFMOTO (dont les cylindrées varient de 400 à 799 cm³), Benelli (famille Leoncino ou famille TRK)… Bref, nous voilà avec du twin en ligne redevenu à la mode, et des moteurs bien sympathiques et très vivants. Que demander de plus ?

Gérard, de Sotteville-lès-Rouen (76) (email)

La réponse de la rédac'

Gérard met le doigt sur un phénomène en effet spectaculaire. L'industrie motocycliste, c'est un éternel recommencement !

Les RTT chez Moto Revue ?

Je viens d'acheter, par habitude, votre numéro de juin paru le vendredi 12 mai et je n'aurais peut-être pas dû. Où êtes-vous ? Un essai nouveauté de la GSX-8S, super ! Votre concurrent et confrère *Motomag* l'a sorti le mois dernier (vos sorties ont lieu à peu près à la même date). Bon, c'est peut-être un (mauvais) choix éditorial, un comparo roadsters figurant dans votre numéro de mai. Mais le pompon, ce sont les actualités sportives ! Superbike mondial, article écrit avant le week-end du 7 mai et des manches à cette même date, donc complètement obsolète. MXGP *idem*, avec des blessures des deux Français. SX US, vous êtes ridicules, suite à la grave blessure d'Eli Tomac… Votre journaliste était sans doute en RTT, vos délais d'impression sont sans doute contraints avec le 8 mai, mais dans ce cas, à quoi bon signer des articles actus ? Il fut un temps lointain, je sais, je parle comme le vieux que je suis, où l'hebdo *MR* se battait avec *MJ* pour sortir le mercredi à une époque où les films argentiques voyageaient par avion, les articles étaient sans doute dictés par téléphone filaire, et l'info était une info. Votre revue est agréable, imprimée sur du beau papier glacé, les essais sont différents de la concurrence, mais reprenez-vous et faites-nous un mag irréprochable. Cordialement.

Fabrice Wieczoreck (email)

La réponse de la rédac'

Mais si Fabrice, vous avez bien fait ! Alors, bien sûr, comme vous le rappelez, *Moto Revue* n'est plus hebdo, ni même quinzo, et si la moitié de l'équipe de l'actuel *MR* était déjà en place à l'époque de l'argentique, le rythme mensuel (et l'immédiateté d'Internet) nous impose de faire certains choix. Pour l'essai Suzuki, il est complètement assumé. Cette GSX-8S, après une petite traversée du désert, imprime le retour de la marque japonaise au cœur du marché, et il nous semblait juste de lui attribuer une place centrale dans notre numéro, même si nous avions fait, le mois précédent, un comparatif roadsters avec six motos, même si « nos confrères » ont fait un choix éditorial différent. À *Moto Revue*, notre objectif est de vous offrir une ligne éditoriale claire, pertinente, cohérente pour le lecteur fidèle qui nous accompagne dans cette actualité tourbillonnante, et propre à ne surtout pas exclure le lecteur « de passage ». Alors, effectivement, notre rythme de parution mensuel impose une certaine gymnastique. Entre l'envoi des dernières pages à notre imprimeur et la sortie effective de *Moto Revue* dans les maisons de presse/kiosques/grandes surfaces (au choix), il s'écoule exactement 8 jours, avec un week-end s'intercalant entre les deux, évidemment. D'où, parfois, un décalage flagrant entre une actualité sportive figée à l'instant T et ce qui a pu se dérouler entre-temps, au moment où l'on ouvre les pages du magazine. Nous nous efforçons de réduire ce décalage, en vous proposant à l'avenir une approche encore un peu plus « large » de l'actualité sportive.

RPHA 71

SPORT-TOURING REINVENTED*

À PARTIR DE*
€ 479.90

2nd GEN
RPHA SERIES

NOUVEL ÉCRAN SOLAIRE +
AJUSTEMENT 3 POSITIONS

PERFORMANCE AERO +
NOUVEAU SPOILER AVANT

AJUSTEMENT PARFAIT +
DOUBLURE CONFORT ET COUSSINETS LAVABLES

SCAN MOI
POUR EN SAVOIR PLUS

ECE 22.06

COMPATIBLE
SMART HJC 2ND GEN

MAPOS MC1SF
MAPOS MC21
PINNA MC7SF
ZECHA MC21
SOLID N. GREY
SOLID SEMI FLAT METALLIC BLUE

HJC HELMETS
#1 IN THE WORLD

hjchelmets.eu

* À PARTIR DE, PRIX PUBLIQUE CONSEILLÉ - SPORT-TOURING RÉINVENTÉ

Coup de pompes

Alpinestars FQ 20 Sektor
Il devait peut-être se dire qu'il lui manquait quelque chose pour balancer des coups de latte aux culs des hommes en cuir rouge... En tout cas, le voilà chaussé, Fabio, et vous avec, aux couleurs du champion du monde MotoGP 2021. Inspirées visuellement de l'univers de l'automobile de compétition (ça ne sert à rien de les porter dans une Simca 1000), ces chaussures sont adaptées aux contraintes liées à notre pratique de la moto. Tailles : du 39 au 48,5. Prix : 145 €.
www.alpinestars.com

Bidon d'essence UP
Pas besoin d'y passer, à la pompe, suffit d'être un chouïa organisé. Avec ce bidon d'une contenance de 20 litres, vous pourrez ravitailler où bon vous semble. Doté d'une double poignée pour favoriser le maintien (20 litres, c'est lourd !), il dispose d'un tuyau verseur pour faciliter le remplissage. Au dos, une graduation ponctue l'échelle à 5, 10, 15 et 20 litres.
Prix : 58,90 €.
www.updesignmoto.com

Pompe à air comprimé Bosch Easypump
Alors voilà l'outil aux allures d'arme fatale quand on se retrouve avec un pneu dégonflé en bord de route. Facile à loger et livré dans un sac, disposant d'une batterie intégrée (port USB pour la recharger), il permet de gonfler des pneumatiques auto, moto, vélo, ballons (adaptateurs logés dans la poignée), le tout avec une capacité maximum de gonflage de 10,3 bars.
Prix : 54,90 €.
www.castorama.fr

Sac à dos Dainese Alligator
Contrairement à la gourde KTM, cette fois, dans ce large sac Dainese, on peut mettre à boire et à manger ! Contre les mégas coups de pompe en somme... À boire dans la poche à « eau » proposant un volume de 2 litres, et à manger dans les larges poches qui, en plus d'accueillir divers vêtements, sauront faire de la place pour votre Tupperware garni de lapin sauce chasseur... avec ses frites maison évidemment.
Prix : 180,45 €.
www.dainese.com

Chargeur de batteries Givi
Votre batterie a un coup de mou ? Même pas, vous entendez juste l'anticiper ? Avec ce chargeur fabriqué en Italie et garanti 3 ans, vous avez trouvé ce qu'il vous faut. Compatible avec toutes les batteries 12 V (traditionnelles, lithium et lithium-ion), il propose deux programmes (plomb et lithium) et entre 7 et 8 cycles de chargement selon le type de batterie. Les garanties de sécurité en plus, bien sûr.
Prix : 84 €.
www.givi.fr

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

Baskets Falco Lennox 2
Imaginées pour une utilisation estivale, ces baskets Falco se montreront particulièrement à leur aise en ville. Drainant comme un parfum de Converse (et non de chaussettes, les perforations assurant une excellente aération), elles restent des produits techniques puisque renforcées sur les endroits les plus exposés : malléoles, orteils, talons, voûte plantaire. Ces Lennox 2 sont disponibles en modèles homme et femme. Tailles : du 36 au 41 (femmes) et du 39 au 47 (hommes). 6 coloris. Prix : 169,90 €.
www.giannifalco.com

Gourde KTM Red Bull
Pour éviter la déshydratation, les Autrichiens ont pensé à tout. Notez qu'ils proposent aussi à leur catalogue un décapsuleur, mais on s'est dit que pour étancher sa soif en toute sécurité, plutôt qu'une bière, une gourde remplie d'eau ou de tout autre liquide exempt d'alcool (du Monster par exemple, ha ha ha !) ferait bien mieux l'affaire. Contenance de 500 ml, et flexible pour ne pas avoir à lever le coude...
Prix : 19,68 €.
www.ktmonline.fr

Pompe à essence Shell
Pour les nostalgiques à qui il reste quelques (jolies) liasses de dollars en poche, cette réplique (à échelle 1) de pompe à essence apportera une déco typée à votre intérieur. Un corps en acier pour l'ensemble, toutes les pièces en métal, et une coquille Saint-Jacques qui s'allume grâce à son éclairage supporté par une prise de 220 Volts. Dimensions : 194 x 40 x 40 cm.
Prix : 1 990 €.
www.groome-store.com

Pompe à pied Bikers Dream
Avec son faible encombrement (17 cm de long, 500 grammes), cette pompe à pied (qui s'utilise aussi à la main) trouvera aisément place dans un sac à dos, un sac, une valise... Un équipement utile, secondé par un manomètre analogique, pour regonfler au débotté tous types de pneus, et qui offre une capacité de 12 bars. Petit, performant, utile. Indispensable, donc.
Prix : 36,99 €.
www.louis-moto.com

Stylmartin Vertigo Air
À mi-chemin entre la basket et la botte, ce modèle développé par le chausseur italien prend des allures de chaussure de montagne, avec les performances qui vont avec d'ailleurs. Le « Air » fait ici référence à l'attention portée sur les aérations, la respirabilité, grâce à sa conception en cuir suédé et maille filet, sans oublier les nombreuses protections. Un produit très technique.
Tailles : du 38 au 47.
Prix : 209 €.
www.stylmartin.it

Éric de Seynes

Président Yamaha Motor Europe / Senior Executive Officer Yamaha Motor Company

« C'est à l'industrie de choisir la technologie, pas aux États »

Patron de Yamaha Europe, intégré au cœur du réacteur Yamaha puisque dans le cercle très restreint du board japonais, vice-président de l'ACEM, Éric de Seynes vient d'être nommé président de l'IMMA – l'Association internationale des constructeurs motos – pour une durée de deux ans et demi. L'occasion de mesurer avec lui les enjeux liés à ce poste stratégique, et de brosser l'actualité de la marque.

Par Thierry Traccan. Photos DR.

Éric, que doit-on te dire suite à cette nouvelle nomination, chapeau ou casquette ? Rapport à toutes celles que tu portes déjà…

(Rires) Je n'en sais rien mais quelque part, ça représente une forme d'aboutissement. Comme Jean-Claude Olivier *(l'ancien patron de Yamaha Motor France, ndlr)*, j'ai d'abord été en faveur de l'industrie, à défendre la moto, la pratique, l'usage, et j'ai pu le faire pendant 8 ans au niveau national quand j'ai été président de la CSIAM (Chambre syndicale des importateurs de l'automobile et du motocycle), puis depuis 1 an et demi au niveau européen grâce à mon mandat de vice-président de l'ACEM (Association des constructeurs européens de motocycles), et je m'y attaque dorénavant en occupant la présidence de l'IMMA (Association internationale des constructeurs motos).

Peux-tu nous aider à cerner l'environnement de ces organismes ?

La CSIAM, qui œuvre à l'échelon national, français, défend les intérêts de l'automobile mais également de la moto. La CSIAM essaye de travailler avec l'ACEM qui est l'entité qui se trouve en première ligne auprès de la Commission européenne, celle qui est concernée par toutes les évolutions réglementaires. Dans le déroulé, l'ACEM va au feu en premier et ce qui en découle ruisselle sur les associations nationales en leur offrant un appui juridique, légal et réglementaire. L'ACEM offre de la cohérence et un discours commun. Parfois, des États membres veulent faire leur truc dans leur coin, suivre leur voie, comme ça a été le cas en France il y a des années avec la loi des 100 ch, et c'est un sujet encore d'actualité avec le contrôle technique. Dans ce cas, le pays concerné, la France donc, demande conseil à l'ACEM pour savoir comment rester à peu près dans les clous vis-à-vis de l'Europe.

ACEM et Yamaha : ce n'est pas un peu contradictoire ?

L'ACEM est l'association des constructeurs européens de motos, et je rappelle souvent que Yamaha est le 4e constructeur en volumes de production. L'an passé, nous avons produit 85 000 unités sur le continent européen. C'est plus que Ducati, et Triumph ne produit quasiment qu'en Thaïlande. En Europe, ceux qui nous devancent sont BMW, KTM et Piaggio Groupe. Je n'ai donc pas l'impression que Yamaha soit illégitime.

La présence de Yamaha s'est-elle faite naturellement ?

Avant, à l'ACEM, les Européens voyaient des Japonais siéger pour 3 ou 4 ans et repartir vers d'autres horizons, autant te dire que nous ne pesions pas beaucoup dans l'organisation, et que nous étions considérés avec le petit personnel. Mais quand j'ai été nommé à l'Europe, les choses ont un peu changé. J'y suis arrivé en 2014 et j'ai commencé par leur rappeler qu'avec Honda, nous étions les deux principaux contributeurs financiers de l'ACEM, et qu'il allait falloir écouter un peu ce que nous avions à dire. Rapidement, la voix de Yamaha a porté. Avant, il y avait deux vice-présidents, depuis un an et demi, il y en a trois, dont un siège dévolu à un représentant des marques japonaises : le mien.

Et l'IMMA, alors ?

L'IMMA a une action comparable à celle de l'ACEM, mais au niveau mondial. L'IMMA regroupe le Japon, l'Asie du Sud-Est, l'Inde,

Éric de Seynes remplace à la présidence de l'IMMA l'Indien Rakesh Sharma (directeur de Bajaj).

l'Australie, le Canada, les USA, le Brésil et l'Europe. Excepté la Chine qui, un coup, entend l'intégrer, un coup non. Personnellement, je suis très favorable à l'intégration de la Chine, ça permettrait une plus grande unification. Après, je trouve que l'Afrique et l'Amérique du Sud ne sont pas assez représentées.

Quelles sont les actions à mettre en place ?

À mon sens, il y a deux axes fondamentaux sur lesquels une association comme l'IMMA peut intervenir : en premier lieu, l'amélioration de la sécurité. Il y a des pays où cette question est accessoire, où le port du casque (la base) n'est même pas obligatoire. La mortalité ne concerne pas que la moto, mais aussi la voiture. En Inde, chaque année, on dénombre 1,3 million de morts sur les routes. Nous devons pousser pour plus de sécurité. Par exemple, les marques pourraient s'engager à livrer un casque avec une moto : pas de moto sans casque ! En tant que constructeur, on devrait avancer sur ce sujet. Nous devons aider les importateurs locaux à se fédérer en associations, ce qui leur permettrait de dialoguer avec les gouvernements en place, en leur montrant qu'il y a un engagement responsable. Une fois que c'est fait, il faut s'intéresser à la sécurité passive (le port du casque par exemple) mais aussi au volet éducatif.

Et l'autre axe fondamental ?

C'est la décarbonation. On s'aperçoit qu'il y a autant de rythmes qu'il y a de pays... À chaque fois que les États veulent imposer une technologie, tout le monde se met dans la difficulté, or ce n'est pas aux États de décider si la mobilité doit être électrique, à hydrogène, éco-carburants, ou autre. Les États ne maîtrisent pas la technique, et ça met en tension l'industrie et les usagers. Il ne devrait pas y avoir de position dogmatique : les États et les gouvernements doivent se contenter de donner un cap, des rendez-vous, sans imposer de choix technologiques. C'est à l'industrie de choisir la technologie la mieux adaptée en fonction des objectifs à atteindre.

Quels sont les leviers pour parvenir à les ramener à la raison ?

Avoir de bons interlocuteurs. Ça commence un peu à bouger. Si, au niveau mondial, on arrive à parler d'une voix unanime, homogène, ça devrait faire évoluer les choses. Par exemple, tu te rends compte qu'en Indonésie, en Inde, il y a un vrai dialogue qui s'instaure entre industrie et politique. On s'écoute. À un moment, l'Europe seule dans son coin n'a pas de sens. L'Europe doit être dans une démarche favorable à l'échelle du monde, et promouvoir le tout électrique, c'est promouvoir les centrales à charbon en Allemagne, c'est fou ! Dans l'œilleton de la petite mobilité, urbaine, c'est vertueux, mais à l'échelle d'une production globale, tu feras plus de mal que de bien à la planète.

L'électricité en ville a donc vraiment du sens ?

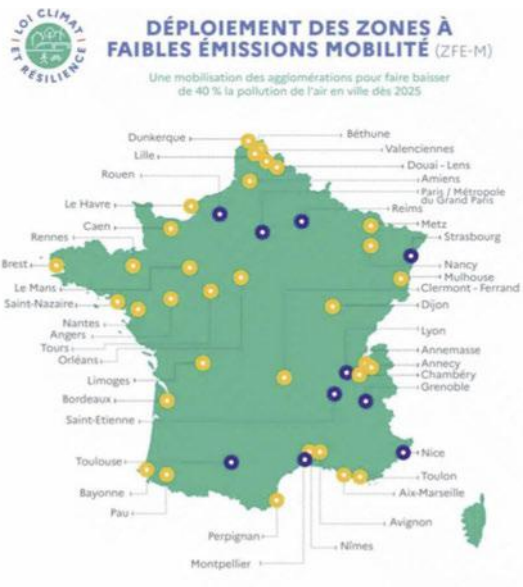
Oui. Tous les constructeurs sont d'accord pour que la mobilité de courte distance soit électrique. L'usage urbain permet de neutraliser à la fois le CO_2 et le bruit. C'est vertueux et ça a du sens puisque la technologie le permet. La pollution sonore est un fléau à combattre. Et je vais te dire pourquoi le deux-roues motorisé joue pleinement son rôle ici : 80 % des véhicules qui évoluent en milieu urbain et périurbain ne sont utilisés que par une seule personne. Je regarde la partie industrielle, une Tesla de moyenne gamme, c'est 900 kg de batterie lithium pour transporter une personne. Chez Yamaha, le NEO'S 50, c'est 6 kg de batterie pour transporter la même personne ! Quand on parle d'extraction, de recyclage, nous sommes très, très vertueux.

En ville pourquoi pas, mais sur la route ?

La technologie n'est pas là. Mon ambition, pendant ces deux ans et demi de présidence, c'est de lancer une vraie coordination des échanges entre les États et les industriels pour orienter les politiques publiques sur ce qu'on est capable de produire d'ici les 20 prochaines années, tout en étant en phase avec les accords de Paris. Tous les constructeurs sont engagés et nous sommes en avance sur ce terrain.

S'il est profondément ancré dans son époque, Éric de Seynes n'en oublie pas de rendre hommage au passé, et de s'en inspirer le cas échéant.

Moyen de transport très pertinent pour décongestionner le trafic, le deux-roues motorisé reste pourtant dans le collimateur des pouvoirs publics.



Une vue d'un Hexagone maillé par les ZFE (en place et à venir).

Croyant et pratiquant, un président prêt à prendre la piste aux côtés de Christian Sarron.

Mais 2035, c'est demain ? Avec la fin programmée de certains véhicules thermiques…
Pour 2035, ce n'est pas fait. Ils ont pris un pavé qu'ils ont jeté dans la mare en regardant si ça allait faire des vagues. Mais de manière objective, ils voient que ce n'est pas possible. Un prochain rendez-vous a été pris en 2026 pour en rediscuter. Il y a bien une partie électrique qui pourra répondre à une des problématiques, mais pas à toutes. Les Allemands travaillent fort sur l'éco fuel, un éco fuel qui cache plusieurs choses derrière : l'éthanol, les biocarburants issus de l'agriculture, les carburants de synthèse totalement chimiques… Une étude indépendante menée sur les carburants de synthèse montre, en prenant la meilleure hypothèse quant à la fabrication du produit, que l'on peut arriver à réduire de 60 à 75 % son bilan carbone. En Inde, ils ont fait le choix de l'éthanol, ils visent un indice 20 *(nous sommes à 10, ndlr)*, et s'ils continuent sur cette lancée, ils seront en ligne avec les accords de CO_2. Ce qui est important, c'est que le produit de consommation soit utilisé dans le même pays, les transports impactent beaucoup les résultats. Pour se concentrer sur le deux-roues motorisé, l'échéance de 2035 ne nous concerne pas. Mais on arrive à anticiper, à bouger avant que ça nous concerne.

Au-delà de l'électrique en ville, le thermique a encore des cartes à jouer, non ?
En France, la moyenne des émissions de deux-roues motorisés urbains représentés principalement par des 125 cm^3 s'élève à 60 grammes, ce qui est très vertueux. Pour comparaison, il n'y a que les voitures toutes récentes de faibles cylindrées qui proposent un bilan en dessous de 100 grammes.

Et avec une seule personne dedans dans 8 cas sur 10…
Oui. C'est ça.

Mais comment faire entendre ce discours à des politiques qui n'ont ni les mêmes contraintes, ni les mêmes objectifs ?
Quand tu as un discours, et que tu es sûr de ton fait, individuellement, un politique t'écoute. Le discours peut alors faire son chemin. C'est collectivement que c'est plus compliqué. Il faut réussir à prendre la main sur le discours, mais si tu n'essayes pas, tu n'y arriveras pas. Foncièrement, je ne suis pas un politique, tout ça me saoule un peu, mais ce que je sais d'expérience, c'est que quand tu te terres dans ton coin, tu laisses le champ libre aux autres.

Et l'IMMA est pertinent pour cela ?
Nourrir les institutions internationales, c'est fondamental ! Elles ont horreur du vide : il faut les nourrir en informations, parce que sinon, le risque, c'est de laisser la place à d'autres qui n'ont pas du tout la même vision que toi. Nous devons fournir une info objective, rationnelle, documentée, pour que les politiques disposent d'une info juste. Ensuite, pour enrichir cette dernière, il faut être présent dans les colloques, dans les forums où les politiques se retrouvent. Il ne faut surtout pas les louper. Le travail d'irrigation et de discussion est très important. Après, quand les politiques commencent à travailler sur des futures réglementations, c'est aux entités régionales, l'ACEM en Europe en ce qui nous concerne, de prendre le relais pour encadrer les propositions.

Comment s'articule l'IMMA ?
L'IMMA dépend des Nations Unies, avec 5 permanents (autant qu'à l'ACEM) plus des experts bénévoles qui s'investissent dans les commissions techniques, au total une centaine de personnes y collaborent. On trouve une commission technique, une commission sécurité routière, une commission décarbonation… J'aime me rendre dans les commissions pour voir comment les gens travaillent.

Malgré le caractère vertueux de beaucoup de deux-roues motorisés, comme tu l'évoquais plus haut, certaines villes en France se ferment à leur accès, c'est injuste, non ?
Je trouve ce problème des ZFE *(Zones à faibles émissions, ndlr)* et ce pouvoir des maires absolument dingues. Je l'ai d'ailleurs récemment dit à la Commission européenne : *« Je ne comprends pas comment vous, Commission européenne, vous me demandez d'investir pour Euro 5b, Euro 6, pour produire des véhicules toujours plus propres et plus sûrs, ce qui représente à chaque fois un billet de 100 millions d'euros d'investissement, alors que vous ne maîtrisez même pas la libre circulation de mes véhicules en Europe ! »* 80 % des résidents en Europe habitent en villes, et si les villes décident de bannir les moteurs à combustion, tous les investissements réalisés pour mes véhicules ne toucheront que 20 % du marché ! Je leur ai donc rappelé que ça ne tenait pas la route. Je veux bien suivre les recommandations, mais à la condition

de me garantir l'accès à la totalité du marché, car ça ne doit pas être aux villes de décider qui ils acceptent ou non.

Et à cela, ils répondent quoi ?
Ils bredouillent un peu. J'ai rencontré il y a quelque temps la présidente des villes à qui j'exprimais ma position et elle m'a répondu : *« Mais monsieur ! Vous remettez en cause une réglementation qui date de Napoléon ! »* Mais je m'en fous de Napoléon ! Ce n'est pas le sujet : à cette époque, il n'y avait que des chevaux et des piétons ! Ce que je sais, c'est qu'aujourd'hui, tu ne peux pas avoir un élan d'investissement mondial colossal pour l'adapter aux réglementations si, dans les rues des villes, ce sont les maires qui décident. Alors il faut répéter, argumenter, démontrer, et moi, je suis obligé d'y croire.

La solution, c'est peut-être justement de se lancer… en politique ?
Peut-être… En attendant, on travaille sur le fond avec l'IMMA pour présenter, en novembre prochain, une recommandation extrêmement documentée et sérieuse pour les mettre face à leur responsabilité sur un autre volet. Parce que derrière les deux-roues motorisés, il y a aussi des enjeux sociaux importants, comme l'accès à une mobilité économe. Tout le monde ne peut pas mettre 40 000 € dans une voiture électrique pour répondre à la problématique des ZFE.

Pour Yamaha, cette nouvelle casquette, c'est une chance ou une difficulté ?
Une chance, évidemment. Avant d'accepter cette proposition, j'ai demandé ce qu'en pensait mon président. Il a trouvé ça super, puisque ça permet de faire le pont entre l'ACEM et l'IMMA, entre l'Europe et le reste du monde, pour entretenir un discours commun.

C'est quoi l'emploi du temps d'Éric de Seynes ?
Dès que j'ai été nommé chez Yamaha, j'ai veillé à être bien entouré. J'ai bâti une équipe de direction solide, avec une grande maturité, et mon management consiste à foutre la paix aux gens et leur laisser une grande autonomie. Pas assez manifestement, puisque je traite quotidiennement environ 200 mails *(rires)*… J'essaye de passer physiquement 3 jours à Amsterdam *(siège de Yamaha Europe, ndlr)* et je me montre disponible pour mes équipes, prompt à la discussion. Après, je me partage entre le Japon et les autres pays… Sur un mois, je suis entre 25 et 30 % de mon temps dans un pays autre que la France ou les Pays-Bas. Mon travail pour l'ACEM et mon poste de vice-président entretiennent une relation « épisodique ». L'ACEM te nourrit en informations au quotidien, donc si tu es d'accord avec la ligne, ça roule, sinon nous avons une journée de réunion programmée tous les deux mois. L'IMMA, depuis la présidence, me prend entre ½ et 1 journée par semaine, mais c'est un coup de collier nécessaire. C'est du temps, mais c'est important, car nous sommes à un carrefour dans la transformation, donc c'est excitant. À l'IMMA, on est vraiment sur des enjeux de société, de développement, d'avenir, des enjeux qui dépassent les marques ou les hommes : on réfléchit au monde et aux intérêts supérieurs, et c'est quelque chose qui me plaît.

Avec tout ça, tu trouves toujours le temps de pratiquer ?
Écoute, c'est dur, mais j'en ai besoin. J'étais à la Sunday Ride Classic récemment. Mais cette année, j'ai dû renoncer à participer à mon programme de courses automobiles…

Tant mieux ! Et sinon, on te voit beaucoup sur les compétitions où la marque est engagée, tu y fais quoi ?
En réalité, si je suis très honnête, et parce que je sais que ma femme ne lira pas l'article (!), je ne suis pas obligé de venir sur les courses… Nous avons sur place des personnes très compétentes en charge de nos engagements. Mais je considère qu'il est important que je sois présent, et puis ça me permet, au cours d'un week-end, de rencontrer et de prendre le temps de parler avec de nombreuses personnes qui font partie de mon environnement proche, c'est essentiel, et c'est ma responsabilité. Alors oui, c'est prenant, récemment j'ai eu 6 semaines – week-ends compris – absolument « full » pour une seule journée « off ».

Parmi tes apparitions, on t'a souvent vu dans le garage d'un Fabio Quartararo qui vit une saison compliquée…
Ce qui m'embête avec le MotoGP, c'est que c'est une discipline qui est devenue extrêmement chargée émotionnellement. Beaucoup de gens parlent trop, racontent tout et son contraire, avec un bruit de fond en permanence dont ne sortent que des inepties ! Je prends un exemple. À chaque fois que Fabio s'est montré sévère dans ses propos, le lendemain, il faisait un résultat. Le problème aussi, c'est que chaque parole en MotoGP est reprise, amplifiée, exagérée, et devient l'événement de la journée sorti de son contexte.

Tu parles des commentaires sur la M1 ?
Moi, je dis que notre moto est une bonne moto ! Ce que les gens ne veulent pas comprendre, c'est que la technologie du 4-en-ligne est celle que l'on maîtrise le mieux. Donc repartir sur une architecture en V pour un 4-cylindres comme on le lit ici ou là, c'est repartir de zéro et avec 10 ans de retard comparé à nos rivaux. Il faut bien comprendre qu'on est en compétition, et qu'on parle là d'un ou trois dixièmes au tour… Mais si on arrive avec un V4, on sera à 1 seconde ! Il est préférable de continuer dans ce que tu connais le mieux, en allant chercher le dixième partout où c'est possible de le faire, l'un dans l'aéro, l'autre dans l'entraînement, le dernier dans la sérénité de ton pilote et sa compréhension des réglages. Ce dont il faut se souvenir, c'est que lorsque Fabio est arrivé en MotoGP, il a bénéficié d'une moto archi connue. Les deux premières saisons, il n'y avait pas de réglages à faire, il pouvait se concentrer sur son pilotage. Cette année, la moto a connu beaucoup de changements, dans l'exploitation de sa puissance, dans sa vitesse de pointe, son aéro… Et une aéro qui privilégie la vitesse de pointe, ça veut dire que tu en perds un peu ailleurs, dans la vitesse de passage en courbes par exemple. C'est toujours une histoire de compromis. Les pilotes doivent s'adapter à cette nouvelle moto, et le travail de mise au point est plus important.

Apporter plus de sécurité en Afrique : voici l'une des missions du nouveau président de l'IMMA.

Ici, au guidon d'une MT-09, Éric de Seynes met le gant à la pâte pour comprendre le produit.

La direction de l'ACEM, avec à la gauche d'Éric de Seynes, Stefan Pierer (KTM), Michelle Colaninno (Piaggio Group) et Markus Schramm (BMW).

Avec des séances plus courtes cette saison…

Oui, avec la course sprint, il y a moins de séances d'essais, donc tout va plus vite et il faut mettre le doigt sur ce qui fonctionne plus rapidement. Ce n'est pas la moto qui est à mettre en cause, pas plus que le pilote, c'est l'adéquation entre les deux pour aller plus vite et aller chercher un temps qualif'. Car si tu pars loin sur la grille aujourd'hui en MotoGP, c'est cuit. À Jerez, aux essais du lundi au lendemain de la course, en se concentrant sur la mise au point, Fabio a amélioré de 4 dixièmes son meilleur temps du week-end, ce qui le place en 4e position sur les 4 jours. Ça prouve que ce n'est pas si mal. Mais si tu écoutes tout le monde, tu renvoies les ingénieurs, la moto, tu la mets à la benne, et tu repars à zéro ! Mais non ! Nous avons dans nos équipes beaucoup de talents qui nous ont rejoints, qui viennent de Suzuki, de Ducati, ce sont des gens compétents qui connaissent la course, et eux-mêmes reconnaissent la qualité de notre moto, on sait juste qu'il faut apprendre à progresser avec cette moto qui a plus changé que ce que les gens pensent.

Et sur la communication ?

J'ai juste dit à Fabio qu'il fallait qu'il fasse attention à ses mots. Fabio est un jeune pilote qui a du talent, et tout cela vient aussi avec l'expérience, avec un cuir qui s'épaissit. Il sait très bien que depuis 8 ans, Yamaha n'a jamais autant investi sur le MotoGP. L'équipe est extrêmement solidaire, les résultats vont suivre. Il faut de la sérénité, et un peu de mesure.

Et Toprak en MotoGP ?

Il était très motivé pour passer en MotoGP il y a quelques mois. Nous lui avons organisé un essai sur-mesure. Mais il faut bien comprendre qu'une machine de MotoGP n'a rien à voir avec une Superbike en termes de rigidité, de technologie, d'électronique, de pneumatiques... Du côté de Yamaha, on a été content de ces essais, il a été là où on l'attendait. Il n'a pas fait beaucoup mieux, mais il a fait ce qu'on prévoyait. Maintenant, à l'écouter, je ne suis pas sûr que ces deux jours d'essais intensifs lui aient donné tant envie que ça. Il s'interroge, se demande s'il ne ferait pas préférable de rester en Superbike à se faire plaisir, dans un environnement qu'il connaît, et en faisant ce qu'il veut avec sa moto. Parce que sur une moto de Superbike, Toprak, c'est un chat, il fait ce qu'il veut, ce qui n'est pas possible avec une MotoGP *(depuis cette interview, nous avons appris que Toprak allait poursuivre sa carrière en Superbike… Et chez BMW ! ndlr)*.

En *quid* d'une future équipe satellite MotoGP ? À quel horizon pourrait-elle être montée ?

Je ne peux pas dire autre chose que ce qu'a dit Lin Jarvis *(directeur de l'équipe MotoGP, ndlr)*, à savoir qu'on aimerait avoir une équipe satellite, certes, mais il y a des contrats en cours. Il faut voir quelles opportunités se présentent. Si on pouvait, il est évident qu'on aimerait avoir une équipe satellite, parce que 4 pilotes nous feraient progresser. Surtout dans une période où on investit beaucoup, parce qu'il y a la moto 2023, mais aussi la moto 2024 sur laquelle on travaille énormément. On essaye beaucoup de choses au Japon en ce moment.

Le temps des R6 en Supersport mondial semble révolu ?

Tu ne vas pas me dire que tu es surpris quand même ? Avant que le règlement ne sorte, je l'avais déjà dit. D'un côté, tu as 600 cm^3, de l'autre 950 cm^3 pour les Ducati. Tu peux faire tous les algorithmes que tu veux, tu baisses

Lors de la remise de la M1 championne du monde à Fabio Quartararo.

le régime en haut, tu as toujours ton excédent de couple en bas. La première année, pour Ducati, c'était une année d'apprentissage. Eh bien, ils ont appris, avec un avantage énorme en cylindrée. Notre moto est toujours dans le coup, donc nous ne sommes pas largués, mais face aux Ducati ou aux 3-cylindres, c'est compliqué. Tu avais une équivalence 3-cylindres à 675 cm^3 et 4-cylindres à 600, là, ils ont inversé les chiffres, l'équivalence, c'est 765 cm^3 ! Ce que je regrette, c'est que cette catégorie fonctionnait très bien, avec de très bons pilotes. Mais avec cette évolution, les coûts s'envolent, c'est dommage.

Si on parle rapidement produits, il y a toujours eu des cycles de succès pour les modèles : Bandit, Fazer, Z 750, MT-07, est-on entré dans celui de la Hornet ?

Non, je ne dirais pas ça. J'ai beaucoup écouté le réseau, et la clientèle de MT-07 est toujours là. La Hornet est une bonne moto, j'ai roulé avec, forcément, ils ont repris notre architecture moteur en lui collant de la cylindrée et de la puissance en plus. Mais c'est aussi une grande moto. La MT-07 garde son évidence, sa maniabilité. Je ne sais pas si nous sommes dans l'ère Hornet, mais ce dont je suis sûr, c'est qu'elle vient confirmer l'attrait pour cette catégorie, avec des motos sympas qui restent proposées à des prix abordables. Nous avons toujours voulu contenir les tarifs sur ce segment, dès le début de la MT-07, et je crois que nous avions raison. Le but est d'offrir une moto excellente, évidente, fun, maniable. Logique donc que Honda vienne sur ce créneau... c'est plus facile d'espérer siphonner des clients chez les Japonais que chez les Européens. Et depuis cinq ans, la stratégie de Honda est celle-ci : prendre les cinq Yamaha les plus vendues et proposer des modèles avec plus de performances et moins chères.

Il est vrai que les tarifs pratiqués par Honda sont agressifs…

Très agressifs. Chez Yamaha, on sait ce que nous coûtent nos motos, et quels prix nous pouvons pratiquer.

La Ténéré reste une moto un peu seule au monde, qui vous a presque débordés par son succès, non ?

Oui, c'est vrai, la Ténéré offre un panel d'utilisations énorme ! Une vraie communauté se l'est appropriée, et elle s'est élargie avec les années, voilà pourquoi nous déclinons aujourd'hui la Ténéré en 5 propositions, pour leur permettre de se rapprocher encore un peu plus de leur usage. C'est une très belle histoire, cette Ténéré. Le nom est adapté au concept de la moto, et son nom l'aide, mais ce qui est incroyable, c'est que depuis son lancement, certains pays en manquent toujours. L'image est belle, et nous la travaillons encore en proposant aux clients des expériences, comme les compétitions supportées par la structure de Marc Bourgeois qui emmène des propriétaires sur des rallyes.

Pour finir, Éric, autant de casquettes à porter, avec tout ce que ça implique en termes de responsabilité, de disponibilité, ça ne finit pas par être pesant ?

Il faut faire gaffe, savoir s'écouter pour ne pas pousser trop loin, même si ma philosophie est de faire les choses puisque j'ai accepté de les faire. Cette présidence, je l'ai prise comme un rebond et je me laisse surprendre par cet engagement professionnel. Chez Yamaha, la limite légale dans le groupe est fixée à 65 ans, pour les Japonais, c'est 60 ans. À 63 ans, je veux préparer la suite, c'est pour cette raison que j'ai nommé un vice-président européen. Petit à petit, je vais me détacher de l'opérationnel. J'ai tellement vu Jean-Claude (Olivier) dans la douleur à la fin de sa carrière... Il ne voulait pas vieillir, il ne voulait pas de la retraite, passer de 100 % à 0 %, c'était très compliqué pour lui, très douloureux. J'ai beaucoup préparé l'après. C'est clair dans ma tête, et puis j'ai d'autres fers au feu. Surtout, j'ai hâte de ne plus avoir de mails à gérer, ça oui, j'ai hâte *(sourire)*. ■

BSA Gold Star 650

Guns N'Roses

Les armes, ce sont celles d'un blason hérité de son passé bien plus que centenaire, une époque où BSA était connu comme fabricant de munitions. Les roses, ce sont celles que la Gold Star espère voir jalonner sa route. Un joli bouquet bien ouvert, aux reflets chics, à la robe classieuse, piquant aussi ?

Par Trac. Photos DR.

BSA Gold Star 650 / de 7 499 à 7 999 €

+ 150 km/h • 45 ch – 5,6 mkg • 213 kg en ordre de marche

Disponibilité immédiate

1 Volumineux sur l'image, le radiateur d'eau reste pourtant assez discret, et quasi invisible au moment de profiter d'une vue de profil. 2 Un bloc-cylindres imposant, le mono participe visuellement de la réussite esthétique de l'ensemble. En action, il se montre bonhomme, avec une plage d'utilisation agréable (et efficace !) comprise entre 2 500 et 5 500 tr/min.

Les lignes de cette Gold Star restent fidèles au modèle d'origine né il y a plus de 80 ans, elles sont aussi équilibrées. Le modèle Legacy brille ici de tous ses chromes. Pour une première année, Peugeot Motocycles (le distributeur de la marque en Europe) escompte en vendre 300 unités. Il pourrait y avoir de bonnes surprises.

« *Finalement, c'est la 125 Peugeot que je trouve réussie. La Gold Star, t'aimes bien, toi ? Je trouve que ça ne freine pas, que ce n'est pas bien suspendu, que le moteur vibre, et puis les finitions ne sont pas là... Franchement, la Royal Enfield peut voir venir.* » En plein milieu de cette séance photo de la nouvelle 125 PM-01 de chez Peugeot Motocycles (si la marque indienne BSA n'appartient pas à Peugeot Motocycles, c'est bien Peugeot qui possède l'accord de distribution de BSA dans l'Hexagone) qui nous retient à cet instant, je trouve que mon confrère a la dent dure. Une dent dure mais pas forcément aiguisée selon moi. Et je le lui dis. Parce qu'au contraire, cette BSA Gold Star, après l'avoir essayée la veille, moi, je la trouve réussie. Déjà son look. On peut saluer ici le travail des bureaux de design de Classic Legends – entreprise indienne propriétaire de BSA dont Mahindra (géant indien dans le secteur du deux-roues motorisé) possède 60 % du capital – qui ont su conserver au plus près l'esprit et les lignes de la Gold Star première du nom née en 1938. Franchement, avec les contraintes réglementaires actuelles, proposer un coup de crayon aussi fidèle à un modèle initial âgé de 85 ans relève d'un joli tour de force. La forme du cadre, de la ligne d'échappement, du bloc optique, des carters moteur, l'emplacement du combiné d'amortisseur, l'habillage de la fourche et la présence de ce gros monocylindre sont autant de fidèles références à la moto d'époque. Alors, bien sûr, le guidon est cette fois placé plus haut, la selle est plus plate, le réservoir s'est allongé, le kick comme le carburateur ou le refroidissement par air ont été remplacés par, successivement, un démarreur électrique, une injection électronique et un refroidissement liquide, mais la discrétion et l'intégration des éléments font que le charme opère. Évidemment, un œil à peine aiguisé relèvera les différences, mais l'interprétation est belle. Et quand on s'installe derrière les commandes, la position est bonne. Une selle plutôt confortable et spacieuse (et de seulement 780 mm de haut), un guidon relevé et bien placé, même s'il s'avère un peu loin du pilote. Avec mon mètre quatre-vingts, j'ai les bras bien dépliés, pas loin d'être tendus. Pour gagner un peu en sportivité, et dominer davantage l'ensemble, il suffit d'incliner légèrement son buste vers l'avant. Ce sera d'ailleurs une posture nécessaire pour espérer déchiffrer un tableau de bord dont l'inclinaison trop verticale réverbère les rayons du soleil. Pas facile de prendre connaissance des informations, d'autant que l'agencement des compteurs perturbe, avec des aiguilles qui partent cette fois de la droite pour remonter vers la gauche, à rebours de tout ce qui se fait dans le reste de la production. Une originalité assumée. Certains diront aussi qu'en 2023, faire le choix d'un monocylindre l'est tout autant. Pas faux. Mais là aussi, c'est assumé.

Plusieurs balles dans son chargeur

En premier lieu par la filiation historique à la Gold Star première du nom muée par un gros mono, ensuite par la dimension stratégique que cette architecture lui confère puisqu'elles ne sont que deux sur ce créneau avec la Mash 650. Alors, on pourra toujours la comparer avec des bicylindres qui, aujourd'hui, fleurent un peu partout, et spécialement dans le monde du néo-rétro, mais toujours avec la réserve due à sa singularité mécanique. Et c'est adroit, parce que ce monocylindre, s'il n'a par nature qu'un unique piston, possède plus d'une corde à son arc, ou peut-être, devrait-on dire, plusieurs balles dans son chargeur, rapport aux premières amours (forcément vaches) de la « Birmingham Small Arms », pour BSA, le fabricant de munitions. Dès le démarrage, la mécanique s'ébroue en douceur. Un bruit sympathique s'échappe du long silencieux. Un « poum poum » régulier dont les décibels

BSA en quelques dates

- **1861 : Birmingham Small Arms, fabricant de munitions**
- **1863 : construction d'une usine à Small Heath, Birmingham**
- **1901 : création de la division motocycles**
- **1910 : production de la première moto**
- **1914 : Première Guerre mondiale, BSA produit 1,5 million de fusils, des cycles, des motos, des voitures et des ambulances**
- **1920-1930 : BSA introduit le modèle Sloper dont sont dérivées la Blue Star, l'Empire Star et enfin, la Gold Star**
- **1939-1945 : pendant la Seconde Guerre mondiale, BSA produit des munitions, de l'artillerie, et 127 000 motos M20**
- **1948 : sortie de la Bantam, 500 000 exemplaires de cette moto seront produits au cours de sa carrière**
- **1953 : Triumph Engineering est acheté, BSA est le plus grand fabricant de motos au monde**
- **1960-1969 : le manque de développement à la fin des années 60 entraîne un déclin des ventes aux USA et en Europe**
- **1973 : après de nombreuses pertes financières, BSA ferme ses portes, mettant fin à 73 ans de production**

restent limités. Première enclenchée : le caractère tranquille revendiqué par l'esthétique se vérifie en action. Ce mono est souple, très souple, et doux ! Il accepte de repartir très bas dans les tours, à tel point que l'on ne sait plus si l'on est sur le 3e ou sur le 4e rapport (un indicateur de rapport engagé serait d'ailleurs bienvenu), et malgré une aiguille sous les 2 000 tr/min, il décolle comme un charme, plein de délicatesse. Étonnant pour un monocylindre. On peut d'ailleurs louer le travail opéré par le motoriste Rotax (à la base, ce bloc équipait la BMW 650 Funduro) et la bonne adéquation avec l'injection électronique qui « gomme » cet effet mono nettement plus marqué, il est vrai, à l'époque des carburateurs. Pour profiter pleinement de ce bloc, c'est entre 3 000 et 5 500 tr/min que ça se passe, une plage de régime pas spécialement étroite et qui correspond, de toute façon, aux limites de vitesses réglementairement autorisées.

85 ans plus tard, dans quelle case la ranger ?

Dans cette tranche, la mécanique se montre douce et volontaire, utilisable et disponible surtout. La boîte est précise, même si la course entre chaque sélection de rapport se révèle un tantinet longue. Ça verrouille bien en somme, mais à condition d'avoir une amplitude de cheville suffisante... L'embrayage est doux, progressif, et accompagne confortablement les évolutions à faible allure comme à rythme plus soutenu. Plus soutenu mais pas trop non plus, car peut-être était-ce à l'attaque que mon confrère cité plus haut espérait d'autres qualités dynamiques pour établir son jugement d'ensemble ? Certes, il est vrai que si on l'emmène en mode « supersport », la Gold Star crie rapidement grâce. Un moteur qui se met à vibrer fort passé 6 000 tr/min et sature au cap des 7 200 tr/min, des suspensions qui, poussées dans leurs retranchements, perdent de leur accord et proposent une lecture de route perfectible, des freins surchauffés qui ne jouent plus que le rôle de ralentisseur...

1

2

1 Vu comme ça, on l'imaginerait presque lisible, ce tableau de bord. Mais baigné par les rayons du soleil, son inclinaison rend les choses bien plus compliquées. Vu, les compteurs inversés ? Avec des aiguilles qui partent de la droite vers la gauche.
2 Les deux amortisseurs ne sont ni incroyables, ni mauvais, ils font le job sérieusement, à condition d'enrouler plus que d'attaquer.
3 Le dessin des commodos est un peu trop moderne. On aurait aimé un style plus daté, à l'image de celui de cette Gold Star.
4 Ports USB sur le guidon, prise allume-cigare sur le flanc : la BSA n'oublie pas de mâtiner le style néo-rétro d'appendices modernes.
5 Trois fusils faisant référence à la fabrique de munitions qui a rythmé la vie de BSA. Dommage que ce ne soit qu'un simple autocollant, une gravure dans la matière ou, *a minima*, une pièce 3D collée aurait eu bien plus d'allure.

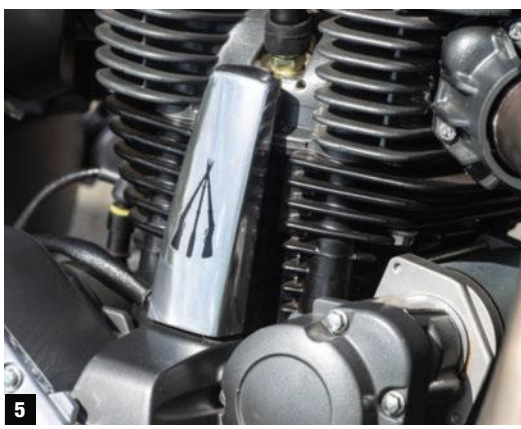
Bref, plus rien ne va quand on lui demande de faire ce pour quoi elle n'a pas été conçue... Eh oui, parce que tout vient de là ! Bien sûr que son nom porte le souvenir de courses épiques, mais c'était il y a 85 ans, à une époque où, avec la même moto, on faisait aussi bien de la piste que du motocross... Aujourd'hui, les technologies se sont multipliées et avec elles, les familles, et la Gold Star millésime 2023, c'est dans la case des néo-rétro qu'on la range. Pas dans la case sportive, ni même dans celle des roadsters. Cela dit, ce qu'on aime faire avec cette Gold Star 650, ce n'est pas la ranger, c'est la sortir ! Et profiter de tout ce qu'elle a à offrir : une bonhomie rassurante, des performances mieux que correctes, un bon caractère entretenu par un monocylindre polyvalent et une partie-cycle homogène. Maniable, stable, elle dispose d'un freinage suffisant tant que les actions d'urgence ne sont pas répétées. On trouve le frein arrière un peu trop amorphe, avec un déclenchement de l'ABS trop immédiat, mais le simple disque avant remplit son office tant que l'on reste dans le « flow », dans son rythme naturel qui consiste à enrouler et non à attaquer. En clair, cette Gold Star ne ment sur rien, et l'équilibre visuel qui transpire de ses lignes quand elle est posée sur sa béquille latérale se vérifie quand on respecte son mode d'emploi en action. ■

Verdict

La rose que les rugbymen anglais portent sur le cœur, on pourrait tout aussi bien la retrouver gravée sur le réservoir de cette Gold Star. Si elle est désormais indienne, l'esprit reste britannique, celui d'une moto née il y a 85 ans, d'abord en 350 cm³, puis en 500 cm³. La balle de l'époque a laissé place à une moto plus tranquille aujourd'hui, même avec 652 cm³ de cylindrée. À l'image de la Royal Enfield Interceptor, elle vient habilement compléter le marché du néo-rétro en jouant la carte du gros monocylindre. Proposée à partir de 7 499 €, elle culmine à 7 999 € en version Legacy (les différences se faisant pour l'essentiel au niveau des traitements et notamment, la part belle faite aux chromes), ce qui, vous en conviendrez, ne constitue pas une montagne quand on entend redonner vie au passé, tout en le mâtinant de solutions techniques actuelles.

3

4


5

Fiche technique — BSA Gold Star 650 / de 7 499 à 7 999 €

MOTEUR

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

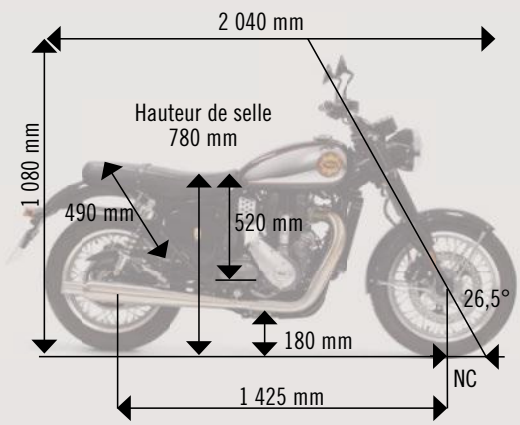
PUISSANCE ET COUPLE

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

PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire à double berceau
Suspension AR	fourche téléhydraulique conventionnelle ø 41 mm
Suspension AR	2 amortisseurs réglables en précharge
Frein AV	1 disque ø 320 mm, étrier 2 pistons / ABS
Frein AR	1 disque ø 255 mm, étrier 1 piston / ABS
Pneus AV-AR	100/90 x 18 – 150/70 x 17
Réservoir	12 litres (4 litres)
Garantie	2 ans pièces et MO
Coloris	rouge, noir, argent, vert et Legacy Edition

DIMENSIONS



Diamètre de braquage
4,9 m

Poids
NC kg à sec
213 kg en ordre de marche

LES ÉQUIPEMENTS

✔: disponible - ✘: pas disponible

Afficheur analogique	✔	Compteur numérique	✘	Ride by Wire	✘	Béquille centrale	✘	Réglage du levier de frein	✘
Afficheur LCD	✔	Horloge	✔	Amortisseur de direction	✘	Selle passager	✔	Crochets d'arrimage	✔
Jauge à essence	✔	Trip journalier	✔	Prise allume-cigare	✔	Repose-pieds réglables	✘	Repose-pieds	
Voyant de réserve	✔	Modes moteur	✘	Prise USB	✔	Guidon réglable	✘	avec caoutchouc	✔
Compte-tours numérique	✘	Température moteur	✘	Contrôle de traction	✘	Réglage du levier d'embrayage	✘	Clé avec transpondeur	✘

Les concurrentes

Dans la gamme néo-rétro, elles sont deux à challenger au plus près cette nouvelle Gold Star. Mais d'autres choix, à peine plus lointains, sont aussi possibles.

Par Trac. Photos DR.

Mash Six Hundred 650

Avec la Gold Star, la Mash partage pas mal de points communs, à commencer par un monocylindre de 643 cm³ développant une puissance approchante avec 40 ch annoncés. Fabriquée en Chine mais développée par la Sima, la Six Hundred avance dans une robe tout ce qu'il y a de plus rétro, sans oublier de répondre aux normes en vigueur édictées par Euro 5. Lors d'un prochain match, elle sera sa rivale toute désignée, et si les finitions de la BSA nous paraissent supérieures, la Mash a pour elle un prix de vente particulièrement intéressant puisque proposée à 5 599 €, soit près (ou plus en fonction de la version de la Gold Star retenue) de 2 000 € de moins.

Royal Enfield Interceptor 650

D'accord, ce n'est pas un mono qui l'anime mais un twin, mais quand on pense rivale de la BSA, on coche tout de suite la case Royal Enfield, et plus encore Interceptor qui partage avec elle une philosophie commune, tant dans l'approche visuelle globale, que pour la puissance approchante de 47 chevaux, ou encore du fait de leur nationalité puisque toutes deux sont indiennes. Avec l'Interceptor, la Gold Star trouve une rivale à qui parler, une moto qui ne cache pas son jeu et qui joue sa partition sans fausses notes. Même le prix est similaire puisqu'elle est affichée à 7 690 €.

Brixton Cromwell 1200

Plus chère, proposant une cylindrée largement supérieure à la Gold Star (et avec deux cylindres en prime), une puissance de 82 ch, cette Cromwell reste néanmoins une rivale crédible. Le look général d'abord, l'équipement ensuite (double combiné d'amortisseurs, cadre double berceau tubulaire en acier, fourche télescopique, bloc optique rond, longs silencieux d'échappement). Proposée au départ à 9 999 €, la Cromwell a subi l'inflation et voit son tarif enfler jusqu'à atteindre aujourd'hui 10 999 €.

Moto Guzzi V7 Special

Depuis toujours, la marque Moto Guzzi n'imagine pas le genre néo-rétro, elle le vit. Dans cette tradition, la V7 Special cultive les codes du passé, et même avec une mécanique moderne répondant aux normes en vigueur, elle conserve attrait et caractère avec ce couple de renversement qui lui est si particulier. Plus puissante que la BSA (65 ch), motorisée par un bicylindre en V (853 cm³), elle partage l'esprit, et quelques solutions techniques (fourche télescopique, simple disque avant, double amortisseur arrière, longue selle biplace et longs silencieux). Son prix ? 9599 €.

Kawasaki W800

Née 650 cm³ en 1999, puis 800 cm³ en 2011, la W avait disparu du catalogue avant de le retrouver en 2020, portée par une vague néo-rétro qui légitime complètement ce modèle. Avec son bicylindre en ligne et son bas moteur au dessin délicieusement d'antan, sa partie-cycle équilibrée, la W est une moto paisible qui glisse sur la route avec une facilité étonnante. Sa cylindrée de 773 cm³ et sa puissance de 48 ch la placent comme une rivale plausible de la BSA, mais à un prix largement supérieur (10699 €).

Triumph Bonneville T100

Alors, au niveau du prix, nous ne sommes pas du tout sur le même fuseau… Proposée à partir de 11595 €, cette Triumph est beaucoup plus chère que la BSA. Mais l'histoire entre les marques ayant été commune, il nous semblait naturel de vous la présenter ici. Et puis, la puissance proche (55 ch qui sortent certes d'un bicylindre de 900 cm³), le simple disque avant, la longue selle, la position de conduite, les deux amortisseurs, l'esprit et l'esthétique générale, etc. sont autant de références qui justifient sa présence ici.

Ducati Scrambler Icon Dark

Nous ne sommes plus là dans la concurrence directe, mais dans une évocation différente du genre néo-rétro (l'interprétation ici est plus néo que rétro), avec une moto plus moderne technologiquement (mais aussi esthétiquement), et un prix lui aussi largement supérieur (à partir de 10990 €, en concurrence ici avec la Brixton par exemple). Plusieurs déclinaisons pour cette Scrambler muée par un bicylindre en L développant 73 chevaux, le tout pour un poids tous pleins faits de 189 kg.

SHOEI
TRACER 9
GT+

Yamaha Tracer 9 GT+

Savant dosage et dosage savant

La Tracer 9 GT avait déjà renouvelé le genre et sa lignée en 2021, voici venir une version augmentée de la routière sportive selon Yamaha. Électronique poussée, régulateur adaptatif, ergonomie et commandes revues, nouvelle instrumentation digitale connectée, elle en propose plus pour plus cher. En fait-elle davantage pour autant ?

Par Benoît Lafontaine. Photos DR.

Yamaha Tracer 9 GT+ / 16 999 €

+ 200 km/h • 119 ch – 9,5 mkg • 223 kg tous pleins faits

Disponibilité immédiate

Que de chemin parcouru par la Tracer ! Née « MT-09 Tracer » en 2015, elle est devenue ce sémillant roadster demi-caréné offrant une position de conduite plus relax et un meilleur niveau de confort afin d'élargir son champ d'action. Son tarif ? 9999 €.
Il faisait immédiatement d'elle une moto au rapport qualités/prix imbattable et sans réelles concurrences dans la niche « routière mi-trail/mi-roadster sportif » occupée depuis 2012 par la seule Kawasaki Versys 1000. Elles seraient bientôt rejointes par un autre modèle animé par un 4-cylindres plus énervé encore : l'onéreuse et « sur-équipable » BMW S 1000 XR. Sobre, mais pourvue d'un antipatinage désactivable, cette première version de la Tracer jouait sur les sensations sans disposer toutefois d'un plein potentiel routier. La faute à un amortissement discutable et à un comportement dynamique moins sportif qu'espéré et souvent dépassé par sa motorisation à trois-cylindres toujours aussi pétillante et brute de décoffrage, notamment dans son fameux mode A : le plus nerveux possible. Devenue Tracer 900 en 2018, avec l'amélioration de points ergonomiques et l'intégration d'une bulle réglable manuellement à une main, sans oublier une dotation électronique plus « riche » (antipatinage réglable), la rouleuse continuait de séduire, tout en se rendant plus accessible physiquement. Elle modifiait au passage sa tenue vestimentaire mais sans corriger complètement sa tenue de route. Malgré la fourche KYB réglable, le mono-amortisseur arrière ne permettait qu'une modification déportée de la précharge, toujours bonne à prendre, quoiqu'insuffisante pour la rendre parfaitement sereine. Elle se montrait cela dit plus agréable à manœuvrer dans le flot de la circulation, notamment du fait de ses dimensions plus compactes. Elle affichait aussi davantage de stabilité grâce à son empattement rallongé. Du plus, donc, et du mieux, toujours, mais encore du chemin à parcourir. Surtout, son tarif contenu à 10599 € constituait alors un argument majeur. Cette même année, la version GT faisait son apparition. Équipée d'une nouvelle instrumentation TFT couleur spécifique et de valises de 22 litres, elle étrennait également un shifter de série, utilisable à la montée seulement, un régulateur de vitesse, sans oublier les poignées chauffantes indispensables pour les voyageurs tout temps. Bilan ? 12199 € et une prise de poids discrète. Il aura ainsi fallu attendre 2021 et un tarif de 13999 € pour que la Tracer GT arrive à maturité, fasse augmenter sa cylindrée de 847 à 890 cm^3 et passe les normes Euro 5. Pour marquer cette évolution majeure, elle prenait le nom de Tracer 9. Ce millésime faisait par ailleurs un bond significatif en matière de conduite sportive, d'équipements et d'assistances électroniques. Elle gagnait une paire de valises de 30 litres chacune, un shifter bidirectionnel et les actuelles suspensions semi-actives (électroniques et adaptatives en fonction du terrain). Des éléments impeccables dans leur fonctionnement et leur efficacité, entièrement réglables et accompagnés par une centrale inertielle 6 axes, un contrôle

1 Compromis entre protection et encombrement, la bulle est réglable en hauteur manuellement et à une main en pinçant le mécanisme intégré. Elle peut gagner 40 mm de hauteur. Si elle élimine bien les turbulences, on regrette le bruit généré dans le casque.
2 Entièrement revues, les commandes à la main sont nouvelles sur la Tracer, mais déjà connues sur le Tmax 560. Si le Joystick 5D (2 axes et clic de validation) est un régal, le clignotant est mal placé pour la plupart des pouces. Dommage.
3 Kayaba est à la manœuvre pour l'amortissement semi-actif. Le dispositif à électro-aimants réagit en direct à l'état de la route et adapte son réglage. Il peut aussi être géré manuellement depuis l'instrumentation. On évite la plongée de la fourche au freinage et la tenue de route est impeccable. Une réussite en mode confort comme en mode sport.
4 Le changer était une bonne idée ! TFT, 7' de diagonale, cet écran apporte une présentation modulable (3 modes), l'infodivertissement (appels, SMS) et intègre une prise USB à même d'alimenter un smartphone hébergeant l'application MyRide.
5 On ne le présente plus. Le trois-cylindres CP3 est reconnaissable à sa sonorité due au calage Crossplane du vilebrequin. Il développe 119 ch pour 93 Nm de couple, propose 3 niveaux d'accélération réglables et un shifter de 3e génération versatile, mais à brusquer au rétrogradage (accroche).

de traction évolué apportant une gestion de la glisse et du lever de roue avant, ainsi qu'un ABS au seuil de déclenchement paramétrable. Du «matos» de sportive, en somme. Mais cette version introduisait aussi une originale et peu heureuse instrumentation LCD en deux parties, certes lisible, certes «modulable» et commune avec le modèle de base, mais franchement clivante. Sans parler de la roulette de commandes à la main façon éperon de cow-boy à l'ergonomie et à l'utilisation discutables. Une moto à part, mais redoutable sur route et sans grands défauts, si ce n'est son tarif, en train de se corser. Depuis son lancement, Yamaha a ainsi écoulé plus de 50000 unités de son modèle à travers le monde, tandis que la marque aux diapasons nourrit toujours de grands espoirs pour la France. L'Hexagone concentre en effet près de 25 % des modèles vendus en Europe. Comme c'est le cas pour un Tmax, le tarif continue d'augmenter sans trop de crainte : le modèle a percé, le trou est fait alors... engouffrons-nous. Voici donc venir la Tracer 9 GT+ aux côtés de la Tracer 9 de base et de la Tracer GT. Avec un «+» comme dans + cher, mais aussi comme dans «madame +». Plus qu'une évolution significative du modèle, cette «+» apporte de grands – mais assez discrets – changements, comme toujours lorsqu'il est question d'amélioration des assistances actives et passives. En un sens, rien ne change sur la plateforme et le socle technique par rapport au modèle 2021 (pas même l'ergot de béquille centrale gênant le talon gauche en roulant) et pourtant, tout devient plus cossu et plus agréable. Sauf le tarif, en nette hausse : comptez à présent 16999 €, soit une augmentation de 3000 € par rapport au modèle 2021... Tout concourt cela dit à améliorer les sensations et à permettre au moteur CP3 de donner son plein, au sens propre comme au sens figuré. Surtout sur les tracés vertigineux du sud de la Sardaigne, lieu privilégié de cette présentation. On exploite avec envie et allégresse les 119 chevaux des tracés aux allures permanentes de courses

De + en + intelligente

La Tracer 9 GT+ inaugure une nouvelle assistance bluffante d'efficacité : le freinage UBS. En utilisant le radar mesurant une distance devant la moto et détectant une présence dans une zone fixée, en reliant l'information avec les données collectées par l'IMU (centrale inertielle 6 axes inscrivant la moto dans plusieurs dimensions) et en les croisant avec les valeurs scrutées par les suspensions tout en influant sur leur réglage, sans oublier une analyse de la force de freinage opérée aussi bien sur l'étrier avant que sur l'étrier arrière et enfin, une évaluation de l'adhérence de la roue arrière (et même avant *via* l'ABS), on parvient, à force d'électronique et d'algorithmes constituant une véritable intelligence artificielle, à rassembler toutes les informations nécessaires pour... freiner. Ou plutôt pour compléter un freinage insuffisant au regard d'une situation «accidentogène». En gros, on dérive l'anticollision du régulateur de vitesse, pour l'adapter à une action humaine, manifestement faillible. L'UBS supplée ainsi les mauvais freineurs sans même le leur dire. Ce qu'un cerveau (motard) devrait faire méthodiquement, systématiquement et instinctivement, on le délègue à présent à l'électronique pour réduire les risques et donner l'impression de savoir faire et d'être bon. Si la technologie est utile, transparente, elle n'en interroge pas moins sur l'autonomie et le degré de liberté qu'il nous restera prochainement sur nos motos, sur le risque en cas de changement de monture et sur le seuil de dépendance à ce qui nous facilite la vie, y compris au nom de la performance et de la sacro-sainte sécurité... et ce, même avec une désactivation possible. Pour l'instant.

1 Petite révolution, ce radar millimétrique pèse 200 g et apporte une nouvelle fonctionnalité inédite : le freinage couplé, auto-adaptatif et débrayable (UBS), en sus de sa fonction première de respect des distances de sécurité, en accord avec le régulateur de vitesse.
2 30 litres chacune, montées de série sur support « flottant » limitant la prise au vent, ces valises sont un atout voyage qui ne pénalise pas la conduite sportive, ni la garde au sol.
3 Retaillée, confortable et toujours réglable en hauteur mécaniquement sur 15 mm si l'on n'est pas pressé, la selle offre une bonne amplitude de placement et un confort appréciable et permet, en prime, de poser facilement le pied au sol.

Les spécificités de la Tracer 9 GT+ par rapport à la Tracer 9

- Instrumentation TFT couleur de 7 pouces de diagonale avec connectivité Bluetooth
- Suspension semi-active KYB à électro-aimants et préréglage manuel ou automatique
- Régulateur de vitesse adaptatif (ACC) à 3 niveaux de détection de distance réglables depuis le guidon *via* une gâchette dédiée
- Radar millimétrique utilisé par le régulateur de vitesse et le freinage UBS
- Freinage unifié UBS (Unified Braking System) utilisant le radar avant et assistant tout freinage (désactivable)
- Selle spécifique
- Valises de 30 litres étanches à support intégré
- Coloris Power Grey et Icon Performance

de côte, tout en vidant avec une gourmandise modérée le réservoir de 18,7 litres. La conso moyenne, supérieure à 6,4 litres/100 km en mode « jamais plus qu'à fond », descend rapidement aux alentours de 5,3 litres une fois que l'on mixe les rythmes. Elle met près de 375 km à portée de roues. Le rapport conso/plaisir est à l'avantage du plus irrationnel des deux paramètres. Les nouvelles jantes en aluminium, forgées sous pression, apportent au passage une maniabilité accrue et une précision de trajectoire renforcée, tandis que leur monte pneumatique Bridgestone T32 livre une prestation bluffante. Leur confort complète celui de suspensions aux performances indiscutables, lesquelles s'adaptent aussi bien au terrain de jeu qu'aux besoins des assistances. Quel que soit celui des quatre modes de comportement choisi (Rain, Road, Sport ou Custom), l'accord entre les différents contrôles est toujours à la faveur de la performance, y compris lorsque le terrain est dégradé : l'antipatinage n'intervient jamais sur le sec malgré une bonne santé dans les tours. La gestion de la glisse est également très agréable sur le mode le plus extrême pour replacer l'arrière d'un coup de gaz. Le moteur, à la souplesse impressionnante y compris bas dans les tours et sur les rapports supérieurs, fournit des sensations toujours intactes sans avoir besoin de taquiner une zone rouge débutant à 10 500 tr/min, juste après le pic de puissance maxi et peu avant le rupteur. L'enthousiasmante Tracer connaît toutefois un calme patent dans la montée crescendo de ses poussées moteur. Entre 4 000 et 5 500 tr/min, une phase passagère oblige à jouer de la boîte ou du poignet droit en conduite sportive ou dans les épingles serrées. La montée en régime suivant l'action n'en est que plus belle... D'autant qu'il est possible d'exploiter à fond l'accélération, du fait des garde-fous en place. Mais *quid* des nouveautés ? La face avant adopte un radar de distance à onde millimétrique. Placé sous l'optique lenticulaire, il est le signe extérieur d'un régulateur de vitesse adaptatif haut de gamme et compatible avec le passage de vitesses au shifter, lequel profite d'ailleurs d'une mise à jour importante permettant d'accélérer en descendant un rapport et de freiner en le montant. Bref, de faire ce que l'on veut, quand on veut ou presque. Dommage qu'il soit si rétif au rétrogradage. Enclenché, le régulateur respecte, sur trois niveaux depuis le guidon, une distance ou un temps paramétrable et séparant d'un véhicule roulant ou surgissant devant soi avec un différentiel de vitesse. La GT+ agit dès lors automatiquement sur l'accélération et le freinage afin d'empêcher toute collision. Elle adapte également sa vitesse en courbe pour éviter les sorties de route. Ce qui est inédit, c'est le freinage unifié actif et « indépendant ».

Sous l'acronyme UBS se cache une première mondiale sur une moto selon Yamaha. Lorsqu'on freine – et en fonction de ce qui entre dans le champ de vision du radar (l'équivalent d'une voie de circulation) et de ce qu'analyse la centrale inertielle, y compris en virage –, ce «super ABS» calcule la distance séparant la moto de l'obstacle et, si celle que l'on opère manuellement sur les étriers avant et arrière n'est pas suffisante, complète, répartit et module automatiquement la pression opérée. On sent alors dans les commandes le dispositif prendre l'initiative sans qu'il ne soit besoin d'intervenir plus avant. Le freinage dégressif devient une formalité. Seule limite trouvée : ne pas déclencher l'ABS arrière en asseyant la moto en courbe, faute de quoi elle se dandine malgré l'amortissement à électro-aimants conservant au maximum l'assiette de la moto. L'ensemble UBS/IMU (centrale inertielle) apporte quoi qu'il advienne un niveau de sécurité au freinage impressionnant, tout en offrant la possibilité d'être désactivé, comme le contrôle de traction, pour satisfaire les puristes. Enfin, jetons un œil au compteur, autre nouveauté du modèle. Ce retour à une valeur sûre apporte une flexibilité de présentation (3 graphismes différents), une exhaustivité des informations présentées mais surtout, une clarté et une pertinence en adéquation avec la vocation routière de la moto et ses possibilités de réglage, devenues plus simples. D'autant que les commodos sont enfin un régal pour les doigts – excepté le clignotant, trop haut et malheureusement sans arrêt automatique. Et si vous voulez rester connecté, vous le pouvez *via* Bluetooth (messages et multimédia pilotables) tandis que l'application MyRyde vous accompagne et retient vos trajets ainsi que les données mesurées à des fins de partage. ■

Verdict

La Tracer GT+ n'a de cesse de surprendre positivement. Autant d'intelligence (ingénierie, IA et assistances électroniques coordonnées) pour rouler comme un c, cela force le respect. Complète et complexe techniquement, elle le fait oublier de bonne grâce et conserve la simplicité des premiers jours au travers d'une conduite sereine, instinctive, intuitive et redoutablement secondée par une gestion électronique hors pair offrant la possibilité de s'affranchir des assistances (hormis l'ABS) et de provoquer au passage de bonnes chaleurs. Son côté sport l'emporte volontiers sur le côté GT, notamment du fait du moteur CP3 à la sonorité et à la personnalité réjouissantes. L'habillage, modérément protecteur, peut en effet progresser pour la longue route, tandis que la bulle réglable en hauteur sur 40 mm demeure bruyante. En revanche, position de conduite et équipements de confort, auxquels ne manquent qu'un démarrage sans clé ou une aide au démarrage en côte, sont autant d'atouts. Le radar adaptatif apporte, ni vu ni connu, un freinage UBS impérial. De fait, la Tracer GT+ navigue sur la route comme dans les catégories moto : avec brio, mais les qualités ont un prix... ++ lui aussi.**

Fiche technique — Yamaha Tracer 9 GT+ / 16 999 €

MOTEUR

Type	3-en-ligne, 4-temps
Distribution	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	890 cm³ (78 x 62,1 mm)
R. vol	11,5 à 1
Alimentation	injection électronique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

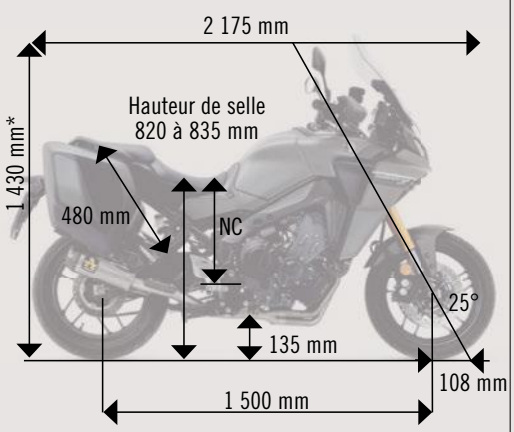
PUISSANCE ET COUPLE

119 ch à 10 000 tr/min
9,5 mkg à 7 000 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	type Diamant
Suspensions AV/ AR	fourche inversée Kayaba Actimatics semi-active ø 41 mm, triple réglage, déb. 130 mm/mono-amortisseur Kayaba, triple réglage, déb. 137 mm
Freins AV/AR	2 disques ø 298 mm, étriers 4 pistons, fixation radiale/1 disque ø 267 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV-AR	120/70 x 17 – 180/55 x 17.
Réservoir	18,7 litres
Coloris	Power Grey et Icon Performance

DIMENSIONS



*avec bulle en position haute

Diamètre de braquage
NC

Poids
NC à sec
223 kg pleins faits

LES ÉQUIPEMENTS

✔: disponible - ✘: pas disponible

Jauge à essence	✔	Modes moteur	✔	Contrôle de traction	✔	Guidon réglable	✔	Emplacement antivol sous la selle passager	✘
Voyant de réserve	✔	Température moteur	✔	Régulateur de vitesse	✔	Réglage du levier d'embrayage	✘	Crochets d'arrimage	✔
Compte-tours numérique	✔	Amortisseur de direction	✘	ABS	✔	Réglage du levier de frein	✔	Repose-pieds avec caoutchouc	✔
Écran TFT couleur	✔	Warning	✔	ABS déconnectable	✘	Béquille centrale	✔	Clé antivol	✔
Horloge	✔	Ordinateur de bord	✔	Hauteur de selle réglable	✔				
Trip journalier	✔	Indicateur de rapport engagé	✔	Repose-pieds réglables	✘				

KTM 890 SMT

Ce SM qui vous veut du bien

D'abord une claque et puis l'extase ! Le concept initié en 2009 par la 990 SMT nous avait d'abord cueillis à froid puis chauffés à blanc (enfin... à l'orange), nous régalant par sa sportivité et ses capacités à tout affronter. La 890 SMT de 2023 demeure-t-elle cette SuperMoto douée d'aussi belles attentions ?

Par Bertrand Gold. Photos DR.

Il y a ces motos que l'on oublie à peine après avoir bouclé l'essai, d'autres dont les moindres sensations palpitent encore en nous bien des années après. La KTM 990 SMT est de celles dont les prestations demeurent vives dans la mémoire, les fessées distribuées incrustées dans la chair à jamais. Plus qu'une moto, une Supermoto GT, un concept génial et improbable en même temps, mêlant sportivité, déconnade et praticité. SMT pour « Super Motard Traveler », la promesse d'un compromis *a priori* impossible et pourtant si bien réalisé. À cette époque, nous n'épiloguions guère sur l'absence « d'aides à la conduite », pas plus que ne le faisait KTM. Et tandis que l'ABS tendait à se démocratiser, chez les Autrichiens, alors tout fraîchement engagés sur le marché des motos de route, c'est le slogan « Ready to race » qui était choisi pour définir l'ADN de la marque. Une époque bénie où KTM clamait ainsi haut et fort ses préférences pour un matériel de partie-cycle haut de gamme visant à offrir un comportement dynamique irréprochable plutôt que de recourir à tout un tas de puces électroniques destinées à rendre la conduite d'une moto chichement construite plus sûre... OK, aujourd'hui, un ABS moderne trouve toute sa légitimité alors qu'il y a 15 ans, c'était encore un peu grossier... KTM le savait et montait donc ses motos autour d'éléments de suspensions WP terriblement efficaces, dont une fourche aux tubes de 48 mm de diamètre, un freinage Brembo radial du maître-cylindre aux étriers, et s'attardait à contenir la masse totale de ses produits. Quant à ce V-twin... Une véritable gourmandise plébiscitée par les fétichistes de la belle mécanique, et donc de ce V2 LC8 999 cm³ ouvert à 75° débordant de vie, capable de 115 chevaux pour près de 10 mkg de couple. Certes, ce bloc ultra-compact de seulement 58 kilos n'était peut-être pas adepte des faibles révolutions, cognant sous 2 500 tr/min, mais il était tellement jouissif dans ses envolées ! Et puis la SMT 990 nous offrait, en prime, confort de pilotage, protection correcte et toucher de selle très endurant. Mieux encore, cette 990 encourageait la pratique SM en duo. Le cheminement vers la succession d'une telle moto fut long : la SMT 890 débarque en effet dix ans après la fin de production des SMT 990 !

Les packs d'options de la 890 SMT

Track Pack : Il s'échange contre 244,92 € et propose à l'utilisateur de profiter du mode de pilotage Track permettant de régler le contrôle de traction sur 9 niveaux d'intervention (y compris le mode 0) et de désactiver la fonction antiwheeling.
Tech Pack : Contre 933,44 €, votre SMT 890 sera équipée des fonctions électroniques proposées dans le Track Pack, avec, en plus, le régulateur de vitesse, le Quickshifter up & down, ainsi que le MSR (gestion électronique du frein moteur).

Basée sur la 890 Adventure

2013 : dernière année au catalogue KTM pour la SMT 990. L'heure est aux Adventure 1090 avec roue avant de 19 pouces. La mode trail embarque tout sur son passage. Le V-twin LC8 qui propulsait alors les 990 Adventure, SMR, SMT et Super Duke sombre en même temps, laissant sa place à une nouvelle génération de moteurs en V de plus forte cylindrée, allant de 1 050 à 1 301 cm³. La « middle class » KTM est assurée par le monocylindre LC4 690 jusqu'à ce que surgisse le twin parallèle 799 cm³ de la Duke 790, celui qui deviendra 890 à partir de 2020. Ce bicylindre en ligne de 889 cm³ est alors proposé dans trois configurations : 105, 114 et 121 chevaux suivant l'application (respectivement Adventure et Adventure R, Duke, Duke R). Concernant la 890 SMT, cette dernière s'appuie sur la base de la 890 Adventure à laquelle elle reprend cadre,

1 On retrouve, à bord de la SMT, la fourche WP Apex avec réglages hydrauliques séparés (compression à droite, détente à gauche), sans outils. 2 Détente hydraulique réglable, ressort pas assez taré et réglage de précharge par molette coriace à visser. Pour l'usage solo, ça fonctionne, en duo, ce sera juste. 3 Une vraie selle prévue pour être partagée à deux ainsi qu'un porte-paquet avec poignées passager. Une SMT confortable, on apprécie.

KTM 890 SMT / à partir de 14 599 €

+ 220 km/h • 105 ch* – 10 mkg • 194 kg à sec*

*Disponibilité immédiate - *données constructeur*

3

KTM 990 SMT

Commercialisée de 2009 à fin 2013, la KTM 990 SMT nous avait sérieusement convaincus ! Le V-twin LC8 ouvert 75° ultra-compact nous gratifiait de ses 115 chevaux pleins de caractère. Le concept Supermotard avec réservoir de 19 litres, protection et selle confortable adapté au duo faisait de cette machine un outil inoubliable, une moto qui, aujourd'hui encore, vaut très largement le coup de rejoindre votre garage.

moteur et électronique. Pour faire d'une Adventure 890 une SMT 890, KTM a opté pour une fourche de 890 Duke R (c'est-à-dire avec double réglage hydraulique et tubes de 43 mm) à laquelle 40 mm de débattement ont été ajoutés et dont l'axe de roue n'est pas déporté vers l'avant. Derrière, on retrouve l'élément amortisseur de la 890 Adventure standard, lequel voit son débattement passer de 200 à 180 mm. Le ressort choisi semble provenir de la Duke 890 (le débattement est de 150 mm). Un ressort relativement court, qui impose au mécanisme de précharge commandé par molette externe d'être exploité sur la fin de sa course. Un réglage qui se révèle dur à manipuler et un ressort que l'on juge finalement pas assez fermement taré dans l'ensemble, et qui ne permettra pas d'envisager sereinement un usage en duo. C'est dommage parce qu'au-delà des actions marketing de KTM plaçant la SMT dans un créneau particulièrement sportif, l'idée de cette SuperMoto Traveler nous semblait intéressante.

Se laisser griser par son dynamisme

Par ses dimensions, la nouvelle mouture rappelle tout à fait l'ancienne. C'est le genre de moto que l'on perce à cœur au premier coup d'œil, qui mise sur l'accessibilité et suggère une facilité record. L'assise est certes un peu haute (860 mm annoncés) mais la selle est d'une étroitesse salvatrice sur l'avant et d'une largeur confortable en son milieu. Le guidon de la SMT fait par ailleurs preuve d'une prise en main agréable que les cintres ultra-larges présents à bord des gros trails ignorent. Ici, le triangle guidon/selle/repose-pieds promet une excellente adaptabilité à tous les gabarits. Les grands y seront à leur aise, les petits domineront leur sujet. Mais on comprend en moins de temps qu'il ne faut pour le dire qu'il faudra investir dans une bulle accessoire plus haute, *a minima* dans la rehausse proposée au catalogue accessoire du constructeur (127 €). L'équilibre de cette moto offre franchise et vivacité, misant sur sa précision de placement. En retenant la version 105 chevaux, identique à la configuration Adventure 890, la SMT répond à la moindre sollicitation de la poignée. Le twin est là, parfaitement là, disponible à tout instant pour satisfaire la moindre relance. Capable d'enrouler en 6e à moins de 60 km/h sans faire part d'un quelconque mécontentement à son pilote, il s'éteint en revanche en haut, s'essoufflant avant même d'atteindre les

1 Les récentes évolutions consenties aux afficheurs KTM sont pertinentes. La facilité d'utilisation demeure, l'agencement et les animations progressent.
2 Le freinage est confié à J-Juan, manufacturier espagnol. Puissance et mordant sont au rendez-vous mais la progressivité reste contestable.

Joueuse, stable et plutôt confortable, cette moto aborde la route avec un paquet de bons atouts. Pour le garde-boue avant typé cross, on vous laisse juge mais sachez que KTM a prévu la version basse dans son catalogue accessoire (en carbone certes mais à 344 € tout de même !). Question coloris, il n'y en a qu'un seul : celui-ci.

Quelques options au détail

- Régulateur de vitesse : 274,43 €
- Quickshifter : 392,46 €
- MSR (frein moteur électronique) : 392,46 €
- Paire de valises Touring rigides : 835,14 €
- Sacoche arrière souple : 195,78 €
- Rehausse bulle : 126,90 €
- Garde-boue avant bas en carbone : 344,22 €
- Tés de fourche Factory (orange ou noirs) : 589,20 €
- Amortisseur de direction : 589,20 €
- Kit de clignotants Leds : 372,84 €
- Kit de poignées chauffantes (2 propositions) : 264,60 € ou 195,78 €
- Levier taillé masse (frein ou embrayage) : 156,42 €
- Système de contrôle pression pneus : 195,78 €
- Silencieux Akrapovic : 1081,92 €
- Silencieux Remus : 835,14 €

9 000 tr/min, seuil d'entrée en zone rouge. Mais KTM a misé sur le couple et la rondeur d'une Adventure plutôt que sur l'explosivité dont est capable une Duke 890 R par exemple. Ça se tient, oui vraiment ça se tient, cette SMT faisant réellement preuve de la polyvalence promise sur le papier. On mesure la malice de cette moto à l'entrain que son pilotage suggère. D'abord la découvrir sous ses airs de « Traveler autrichien », ensuite se laisser griser par son dynamisme. Les gènes de la SMT sont clairement identifiés, l'ambiance à bord pouvant évoluer tranquillement, voire basculer d'un extrême à l'autre à la moindre « enflammade ». Cependant, il y a à redire... D'un concept extra à une réalisation prometteuse, on passe bien souvent par quelques petits désagréments, et la 890 SMT n'y coupe pas. Déjà, le freinage qui, s'il ne manque clairement ni de puissance, ni de mordant, ne brille pas par une progressivité record. L'amortisseur arrière, comme suggéré plus avant, aurait gagné à adopter un ressort plus dur. Côté boîte, on bute comme d'habitude sur une sélection rendue accrocheuse par ce Quickshifter KTM dit « sans contact », celui-ci faisant l'impasse sur le fameux capteur habituellement positionné sur la tige de sélection. Chez KTM, le signal de coupure fonctionne à la manière d'un capteur à effet « Hall », c'est-à-dire sans contact mais par champ magnétique. Alors, bien sûr, ça fonctionne mais c'est moins fin et moins onctueux en roulage « soft ». Et puis surtout, ça permet à KTM de vendre des « extensions de logiciel », à l'image de ce fameux Quickshifter pourtant présent à bord de toutes leurs motos mais seulement opérationnel une fois l'option payée, l'action électronique déverrouillée. Et ce n'est pas la seule « extension de logiciel » proposée, voyez plutôt dans l'encadré « options ». Enfin, la nouvelle proposition KTM 2023 consiste à livrer la moto équipée de toutes ces fameuses extensions de logiciel durant les 1000 premiers kilomètres. Ensuite, c'est à vous de payer pour celles que vous souhaitez conserver. ■

Verdict

Mélange de « super supermotard » et de trail routier, la SMT 890 flirte aussi avec celles que l'on peut appeler les « néo-sportivo-GT », ces motos dynamiques montées sur roues de 17 pouces, utilisables à deux, avec protection, grand guidon et capables de belles choses sur route. La SMT 990 avait vu juste en 2009, la SMT 890 ne fait pas moins bien aujourd'hui, rallongeant toutefois la note à l'arrivée. De 14 599 € en version de base, on arrive en effet à 15 532 € avec la machine équipée de l'incontournable extension de logiciel Tech Pack (+933 €) incluant le Quickshifter, le régulateur de vitesse et le réglage de l'antipatinage sur 9 niveaux. Pour ce prix, nous l'aurions voulu irréprochable comme l'était la SMT 990 en son temps. Mais au moins, elle ne manque ni de tempérament, ni de polyvalence.

Fiche technique — KTM 890 SMT / à partir de 14 599 €

MOTEUR

Type	bicylindre parallèle, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	899 cm³ (90,7 x 68,8 mm)
Taux de compression	13,5 à 1
Alimentation	injection
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

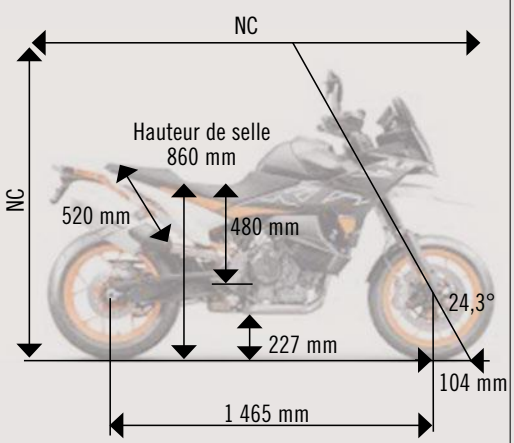
PUISSANCE ET COUPLE

105 ch à 8 000 tr/min
10 mkg à 6 500 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire en acier, moteur semi-porteur
Suspension AV	fourche inv. WP ø 43 mm, déb. 180 mm, réglable en compression et détente
Suspension AR	mono-amortisseur WP, déb. 180 mm, réglage en précharge et détente
Frein AV	2 disquesø 260 mm, étriers KTM 4 pistons
Frein AR	1 disque ø 240 mm, étrier KTM 2 pistons
Pneus AV-AR	120/70 x 17 – 180/55 x 17
Réservoir (réserve)	15,8 litres (env. 3 litres)
Garantie	2 ans pièces et MO
Coloris	noir/blanc/orange

DIMENSIONS



Diamètre de braquage
5,7 m

Poids
194 kg à sec
NM pleins faits

LES ÉQUIPEMENTS

✔: disponible - ✘: pas disponible - • : option

Afficheur couleur	✔	Horloge	✔	Quickshifter up & down	•	Hauteur de selle réglable	✘	Emplacement antivol sous la selle passager	✘
Jauge à essence	✔	Trip journalier	✔	Warning	✔	Guidon réglable	✔	Clé antivol	✔
Voyant de réserve	✔	Modes moteur	✔	Ordinateur de bord	✔	Réglage du levier d'embrayage	✔		
Compte-tours numérique	✔	Température moteur	✔	Régulateur de vitesse	•				
Compteur numérique	✔	Indicateur de rapport engagé	✔	Amortisseur de direction	•	Réglage du levier de frein	✔		

Les concurrentes

Moto pas si évidente à classer, la KTM 890 SMT navigue entre gros supermotard et trail routier. Une machine au caractère sportif qui tente de contenir l'exclusivité d'un usage radical en proposant un certain confort, lui-même agrémenté d'une bonne protection aux éléments extérieurs. L'idée étant également d'avancer quelques arguments propres à l'usage en duo. Un savant cocktail qui, en fonction du dosage de chacune de ces subtilités, laisse entrevoir quelques concurrentes possibles au moment d'opter pour une moto à roues de 17 pouces, grand guidon et assise relevée. Voici notre sélection.

BMW F 900 XR

Sorte de « petite » S 1000 XR, la F 900 XR repose sur la plateforme bicylindre en ligne calée à 90° de 105 chevaux, le tout reposant sur un set de roues en 17 pouces. Dans les faits, la moto se révèle moins sportive que ce que suggèrent ses lignes, bien moins incisive qu'une 890 SMT aussi. Selle creusée, suspensions souples, carénage généreusement dimensionné, la bavaroise tend surtout vers le Touring. Une 900 cm³ moins sportive qu'une SMT, plus docile, laquelle débute à 11 790 € mais qui, équipée du pack Finition Pro avec ESA, DTC, MSR, Riding Mode Pro, shifter pro, régulateur de vitesse, support de valises et Keyless, passe à 14 620 €. À comparer aux 15 500 € exigés par la 890 SMT dotée du Tech Pack.

BMW F 900 XR : 11 790 € • 895 cm³ • 105 ch à 8 500 tr/min – 9,2 mkg à 6 500 tr/min • 219 kg tous pleins faits

Ducati Hypermotard 950

La vraie rivale Ducati n'existe pas vraiment, à moins de mixer une Multistrada 950 et une Hypermotard 950 ! La première la joue GT avec roue avant de 19 pouces et promesses de confort maximal. La seconde incarne la belle crapule latine, celle qui tape dans l'œil et invite à la décadence ! L'Hypermotard porte bien son nom, laissant loin derrière elle les pseudos notions de routière, non sans proposer une petite place passager. Trois versions sont proposées : Hypermotard standard à 14 590 €, Hypermotard RVE avec déco d'inspiration Street Art et Quickshifter up & down contre 15 590 €, Hypermotard S avec jantes forgées Marchesini chaussées des Pirelli Diablo Supercorsa SP et suspensions Öhlins aux débattements réévalués (+15 mm devant et + 25 mm derrière) contre 18 490 €.
Ducati Hypermotard 950 : 14 590 € • 937 cm³
• 114 ch à 8 500 tr/min – 9,6 mkg à 6 800 tr/min • 178 kg à sec

Moto Guzzi V100

Une alternative surprenante ? Peut-être pas tant que ça, même si, en effet, la V100 se veut moins sportive que la SMT. Mais bien plus élégante ! L'inédit V2 Moto Guzzi à refroidissement liquide atteint 115 chevaux pour 10,5 mkg de couple et fait montre d'un tempérament particulièrement appréciable. Roues de 17 pouces, monobras oscillant et transmission par arbre et cardan, freinage maousse, demi-carénage aux allures dynamiques, feux de virage, régulateur de vitesse, configurée pour vraiment rouler à deux, électronique flatteuse, système aérodynamique adaptatif (principe inédit là aussi)… Certes, la moto est assez lourde mais elle fait preuve d'un bel équilibre. La version S réclame 18 000 € mais en échange, elle propose une suspension électronique Öhlins dernière génération.
Moto Guzzi V100 : 15 499 € • 1 042 cm³ • 115 ch à 8 700 tr/min
10,5 mkg à 6 750 tr/min • 235 kg tous pleins faits

Yamaha Tracer 9

Un carénage qui descend bas, une bulle haute et réglable, un triple en ligne qui pétille : la Yamaha Tracer 9 se bouge à l'aide de ses 119 chevaux et soyez-en sûr, ça déménage ! La Tracer 9 se distingue aussi par une électronique bien pensée ainsi qu'une partie-cycle dynamique. Ça manque toutefois de garde au sol et de tenue d'amortisseur en usage duo mais l'outil autorise tout un tas d'orientations. Yamaha a su faire de sa Tracer 9 une machine séduisante à plus d'un titre, mêlant esthétique sportive à potentiel sport-GT pour un tarif plutôt convaincant. La Tracer 9 GT avec Quickshifter, kit valises et suspensions actives réclame 14 990 €, une proposition pour le moins flatteuse !
Yamaha Tracer 9 : 12 499 € • 890 cm³ • 119 ch à 10 000 tr/min
9,5 à 7 000 tr/min • 213 kg tous pleins faits

La Six Hundred 650cc, une moto unique qui présente un style classique avec tous les avantages des composants modernes. Une maniabilité et une agilité déconcertantes pour ce gros mono de 650cc. C'est le résultat d'un savoir-faire développé depuis 10 ans par Mash et d'une volonté de créer une moto accessible au design intemporel.

4499 €*

TROUVER UN REVENDEUR SUR
www.mash-motors.fr

@mashmotorcycles
@mash_motorcycles
@mashmotorsfrance

Sima
simamoto.fr

MARQUE FRANÇAISE

Partenaires : IPONE JP DISTRI BIKE

CRIT'AIR 1

PERMIS COMPATIBLE A2

3 ans Garantie

*Tarif TTC public hors frais de mise à la route. Photos, cartes, tarif et description non contractuels. Sous réserve de modifications sans préavis. Dans la limite des stocks disponibles.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Fantic Caballero 700

Au diapason

En se tournant vers Yamaha pour motoriser son nouveau scrambler, Fantic ne s'est pas trompé : l'accord du twin CP2 hérité de la MT-07 et d'une partie-cycle italienne soigneusement élaborée sonne on ne peut plus juste et révèle l'une des motos les plus pétillantes de l'année.

Par Thomas Loraschi. Photos DR.

CABALLERO

C'est mal barré. Oh, pas du côté de la Caballero 700 qui, dans le hall de notre hôtel italien, trône fièrement sur sa béquille. C'est mal barré du côté de la météo : ciel noir de nuages et hallebardes annoncées pour le lendemain, jour de notre roulage.
Du côté du staff Fantic, le sourire est aussi jaune que la plaque numéro qui orne les flancs de la machine. C'est que le lancement de ce nouvel engin n'a rien d'anodin. Non seulement, il s'agit du modèle le plus ambitieux de la gamme Caballero mais en outre, c'est le premier à délaisser les monocylindres fournis par le chinois Zongshen (de 125 à 500 cm³) pour un bloc à la réputation autrement plus flatteuse : le twin CP2 de chez Yamaha. Oui, ce bicylindre de (presque) 700 cm³ qui met le sourire aux lèvres des possesseurs de MT-07, Tracer, XSR 700 et autre R7. Comment le petit Fantic est-il parvenu à convaincre le géant japonais de lui vendre des moteurs alors même que ce dernier connaît des problèmes de production depuis deux ans ? Mariano Roman, le patron de la marque, me le dira un peu plus tard *(voir son interview)*. Une chose est certaine, en tout cas : c'est une sacrée aubaine, car un tel moulin, c'est exactement ce qu'il manquait à Fantic pour entrer frontalement en concurrence avec les ténors du segment au premier rang desquels parade le Scrambler 800 de chez Ducati. Marquer les Bolonais à la culotte était d'ailleurs visiblement tout en haut du cahier des charges de la petite équipe Fantic (12 personnes seulement dédiées au développement de ce modèle). Même puissance, couple quasiment identique (avec un petit avantage pour le Caballero), partie-cycles et dotations électroniques très proches, poids à peu près équivalents (sous les 190 kg tous pleins faits)... Difficile de croire, à la lecture de la fiche technique, à une expression du hasard. Mais impossible cela dit d'étayer le moindre soupçon de plagiat. Car visuellement, cette Caballero ne cherche absolument pas à ressembler à la Ducati. Elle a sa personnalité propre, dans la droite ligne de ses frangines de 125 et 500 cm³. Nettement plus typée scrambler que la native de Borgo Panigale : silencieux d'échappement hauts, assise plus élevée et jantes rayonnées de grand diamètre à l'avant (19 pouces).

Alu taillé masse

Une personnalité qui laisse aussi deviner une conception plus artisanale. Visez les tés de fourche et les platines latérales en alliage d'aluminium, c'est du taillé masse. Double avantage : sur une fabrication en petite série, c'est moins coûteux que de faire des moules et c'est beaucoup plus flatteur au coup d'œil. Flatteuse, cette Caballero l'est, de la pointe

1 Admirez ce beau té de fourche inférieur taillé dans un bloc d'aluminium ! Le cerclage du phare – en plastique – est moins noble. On se console avec l'éclairage à Leds. 2 Ce petit afficheur couleur s'avère aussi lisible que complet. Entièrement pilotable au guidon, il peut, en outre, communiquer avec un smartphone et cela, sans passer par une application dédiée. 3 Platines latérales fraisées, protection d'échappement en carbone, câblage bien intégré : ce twin Yamaha n'a jamais eu droit à autant d'égards... 4 Un seul disque mais pincé par un très efficace étrier radial à quatre pistons signé Brembo. Au passage, remarquez le soin apporté à la finition du pied de fourche... 5 Cette poignée centrale est une invitation au duo mais le passager devra composer avec une selle assez courte et des repose-pieds placés relativement haut.

du garde-boue avant à l'extrémité de son double silencieux : fourche inversée Marzocchi de gros diamètre, commandes aux pieds en aluminium, bras oscillant du même métal, protections de la ligne d'échappement en (vrai) carbone. Les belles pièces sont nombreuses sur l'italienne et surtout, aucun détail disgracieux ne vient jurer avec ces dernières. Même l'intégration du câblage et du faisceau électrique – exercice toujours délicat sur une machine dénudée – s'avère convaincante. En l'observant, on en vient d'ailleurs à songer à une cousine de la Caballero, nettement moins bien lotie sur ce point, la Yamaha XSR 700 (même moteur, mais partie-cycle spécifique). La japonaise est certes moins chère (de 1 000 €) mais en termes de qualité perçue, l'écart qui la sépare de l'italienne est considérable. Sachant que les ressources de Fantic sont sans commune mesure avec celles de Yamaha et que la Caballero est – comme les autres modèles de la marque – fabriquée en Italie, on ne peut être qu'impressionné. Mais l'est-on autant au guidon de l'engin ? Confronté à des prévisions météo de moins en moins engageantes, le patron de Fantic a décidé d'avancer notre roulage au jour même alors qu'il est déjà 18 heures. Nous voici donc, ma Caballero 700 et moi, sur le départ, dans le couchant. Les petites routes des collines de Prosecco, au nord de Venise, ont beau serpenter à souhait, entre la lumière qui décline à vue d'œil, le ciel de plus en plus bas et les 12 petits degrés affichés par le thermomètre de la moto, il y a de quoi être sceptique quant au plaisir à attendre d'une telle balade, d'autant qu'il n'y a rien à espérer de la Fantic en termes de protection. Non seulement l'italienne est pourvue du minimum d'habillage mais en plus, elle est étroite au possible. À sa décharge, elle est cependant bien proportionnée : relativement haute de selle certes mais suffisamment fine

La Caballero 700 est également proposée dans un élégant bleu mat.

Fantic Caballero 700 / 9 990 €

+ 180 km/h • 74 ch – 7 mkg • 175 kg à sec*

*Disponibilité : immédiate - *donnée constructeur*

«Produire local est au cœur du projet»

Ingénieur de formation puis directeur technique passé par Laverda, Aprilia et Moto Guzzi, Mariano Roman dirige Fantic depuis la relance de la marque il y a une dizaine d'années. Il revient pour nous sur la genèse de cette Caballero 700, la relation particulière avec Yamaha, mais aussi son attachement au *made in Italia*.

C'est la première fois depuis 1969 qu'une Caballero ne recourt pas à un monocylindre de moins de 500 cm³. Qu'est-ce qui a décidé la marque à se tourner vers un twin de plus forte cylindrée ?
C'est l'évolution de la demande. Aujourd'hui, les scramblers qui plaisent le plus sont des twins. Depuis la relance de la gamme en 2018, nos Caballero monocylindres ont rencontré le succès, nous en avons vendu plus de 18000. Mais pour franchir une marche supplémentaire, il nous fallait un bicylindre. C'est la conclusion qui nous a conduits à lancer ce projet il y a trois ans.

Le choix du twin CP2 de Yamaha s'est imposé d'emblée ?
Absolument. Ce moteur possède toutes les qualités que nous recherchions : caractère très présent, large plage de couple, fiabilité. Nous n'avons pas hésité une seconde.

Mais comment êtes-vous parvenu à convaincre Yamaha de vous vendre ce moteur ?
Ça s'est fait de façon assez naturelle : on se connaît depuis près de 40 ans. À la fin des années 90, lorsque j'étais directeur technique d'Aprilia, nous nous fournissions en moteurs chez Minarelli, qui appartenait alors à Yamaha. J'ai toujours gardé de bons liens avec eux à tel point qu'il y a un peu plus de deux ans, c'est Fantic qui a racheté Minarelli à Yamaha. C'est d'ailleurs là-bas qu'est produit le nouveau Booster. L'arrivée du CP2 dans notre gamme, c'est un privilège que Yamaha nous accorde. Un privilège qu'on doit à la direction japonaise mais aussi à Éric de Seynes, qui a soutenu le projet.

Combien de twins Yamaha a-t-il accepté de vendre à Fantic pour cette nouvelle Caballero ?
On n'a pas de chiffre définitif : c'est encore en discussion. Mais nous avons de grosses ambitions pour cette moto.

Fantic assemble toutes ses motos en Italie, alors que beaucoup de concurrents – Benelli, Moto Morini, Triumph, Ducati pour certains modèles – font fabriquer en Asie. Qu'est-ce qui motive ce choix et, vu l'évolution du marché, pensez-vous pouvoir tenir cette position longtemps ?
C'est un choix, disons, éthique. Quand on a décidé de relancer Fantic, c'était au cœur du projet : produire local. Nos moteurs viennent d'Asie, mais pour le reste, on essaie au maximum de travailler avec des sous-traitants italiens ou européens. Aujourd'hui, Fantic emploie 600 personnes en Italie et nous comptons bien nous développer en restant sur place.

pour qu'à l'arrêt, mes pieds reposent à plat et que mon mètre 73 s'y sente bien. La mise sous contact se fait sans effet de manche technologique, une petite clef qu'on tourne, une pichenette sur des commandes classiquement agencées, un afficheur couleur qui s'illumine sans animation tape-à-l'œil. Mais le bruit qui sourd de la double sortie d'échappement est autrement plus démonstratif : ça chante et nettement mieux qu'une MT-07 ! Pas plus fort mais d'une voix plus métallique. Rien d'étonnant à vrai dire, si le twin est le même, l'échappement, la gestion électronique et la boîte à air sont différents sur l'italienne. Les performances moteur s'en trouvent-elles autant dopées que la sonorité ? Difficile à dire sans avoir une Yamaha sous la main. Une chose est certaine, en termes d'agrément et d'expressivité, c'est remarquable. Et il ne me faut pas cinq kilomètres pour parvenir à cette conclusion : dès les premiers mètres et les plus basses rotations, le charme agit. Ça ne vaut d'ailleurs pas seulement pour le moteur, mais pour la moto dans son ensemble. Il fait presque

Voilà ce à quoi ressemblait une Caballero il y a très exactement... 50 ans.

nuit, il fait froid, je vais sûrement prendre la flotte mais cette Caballero me met d'emblée le sourire. À quoi ça tient ? C'est simple, sur la Fantic, tout a l'air léger, simple et bien réglé. La sélection et la commande d'embrayage sont précises et douces, les freins Brembo dosables, les suspensions Marzocchi travaillent en souplesse sur les petites compressions sans pour autant s'affaisser lorsqu'on prend le levier droit. J'ai l'impression d'être au guidon d'une XSR 700 avec de super liaisons au sol : une petite puce se plaçant au regard, facile à balancer, toujours prompte à improviser (ou à corriger une entrée de virage un peu optimiste). Un jouet très marrant, dont la seule limite, sur ces routes soumises à de premières averses, est celle de la monte pneumatique, des Pirelli Scorpion Rally STR, très convaincants sur le sec, mais qui, sur le mouillé, répondent aux prises d'angle un peu franches, par de petites amorces de glisse. Rien de méchant cela dit, d'autant que la Caballero dispose d'assistances électroniques (Traction Control et ABS virage) censées l'aider sous la pluie. Vu la puissance et le couple somme toute modestes de l'engin, le contrôle de traction ne semble pas indispensable mais au moins a-t-il le bon goût d'être déconnectable, tout comme l'ABS sur le frein arrière. Intéressante sur route, cette possibilité est plus pertinente encore en off-road. C'est d'ailleurs là que nous mène notre parcours, le staff Fantic tenant absolument à nous montrer que cette Caballero

est aussi à son aise sur les chemins que sur le bitume. Sur les premières centaines de mètres roulantes et peu minérales, l'argument tient à peu près. L'italienne, débarrassée de son antipatinage, motrice correctement et son poids relativement léger ne se fait pas sentir. Quand le terrain devient plus accidenté, les limites en revanche apparaissent clairement : l'amortisseur arrière arrive vite en butée de compression et surtout, la position debout s'avère inconfortable du fait d'un guidon trop bas. En outre, en l'absence de sabot de protection, le carter d'huile est aux premières loges pour se faire caillasser. Si cette Caballero 700 était la mienne, il est certain que je ne m'aventurerais pas sur ce type de chemin à son guidon. Mais difficile de jeter la pierre à l'italienne, ces limites sont celles de la catégorie scrambler et parmi les modèles de plus de 500 cm³ actuellement commercialisés, je n'en vois pas d'autres qui, en off-road, seraient capables d'en faire plus, ni même autant. ■

Du côté de l'électronique

Prévenante mais pas envahissante : ainsi peut-on résumer l'électronique embarquée de cette Caballero 700. Recourant à une centrale inertielle (dispositif rare à ce niveau de cylindrée), l'italienne propose en effet :

- **Un contrôle de traction, déconnectable à l'envi**
- **Un ABS virage, déconnectable à l'arrière**
- **Trois modes de conduite (route, off-road et 1 mode personnalisable)**
- **Un afficheur couleur de 3,5 pouces de diamètre pouvant communiquer en Bluetooth avec un smartphone.**

Tout ceci est aisément pilotable au guidon. Simple et efficace. À la mesure de cette charmante petite moto.

Verdict

Vous rêvez d'un scrambler et lorgnez du côté de Bologne ou de Hinckley ? Faite une pause, respirez et allez essayer cette Fantic : vous risquez de changer de point de vue et, au passage, d'économiser quelques deniers. Vous songez plutôt à un roadster de moyenne cylindrée, amusant, correctement suspendu et bien fini ? Pareil : faites une pause, respirez...

Fiche technique — Fantic Caballero 700 / 9 990 €

MOTEUR

Type	bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	689 cm³ (80 x 68,6 mm)
Taux de compression	11,5 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

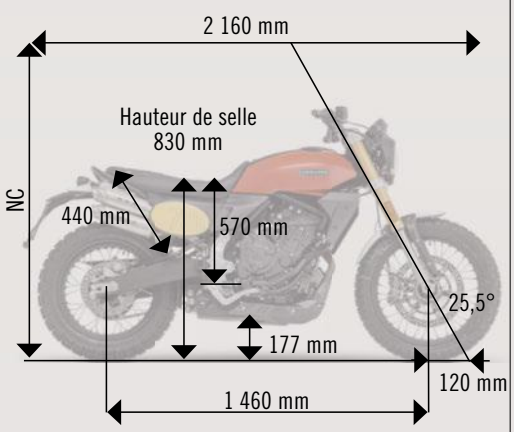
PUISSANCE ET COUPLE

74 ch à 9 000 tr/min
7 mkg à 6 500 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire en acier au chrome molybdène
Suspension AR	fourche inversée Marzocchi ø 45 mm, déb. 150 mm, non réglable
Suspension AR	mono-amortisseur Marzocchi déb. 150 mm, réglable en précharge
Frein AV	1 disque ø 330 mm, étrier radial Brembo 4 pistons
Frein AR	1 disque ø 245 mm, étrier Brembo simple piston
Pneus AV-AR	110/80 x 19– 150/70 x 17
Réservoir	13 litres
Garantie	2 ans pièces et MO
Coloris	rouge, bleu mat

DIMENSIONS



Diamètre de braquage
4,8 m

Poids
175 kg à sec
NC kg pleins faits

LES ÉQUIPEMENTS

✔: disponible - ✘: pas disponible

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

Les concurrentes

Look baroudeur, aptitudes à l'off-road très variables (mais jamais bien impressionnantes), tarifs disparates souvent plus corrélés au blason qu'aux prestations : tels sont les scramblers qui font face à cette nouvelle Caballero 700.

Par Thomas Loraschi. Photos constructeurs.

Ducati Scrambler 800 Icon

Rival le plus direct de la Fantic, le Scrambler 800 de chez Ducati a pour lui, outre le prestige de son blason, un look craquant, une belle finition et un emblématique V-twin refroidi par air, bien calmé cela dit par les normes de dépollution. Un peu moins tourné vers le tout-chemin que la Caballero, il s'échange contre 10 990 € dans sa version de base dite Icon. Plus huppé que TT donc, cet acidulé scrambler bolonais.

Triumph Street Scrambler

À le voir, on le sent prêt à sauter un mur de barbelés teutons façon McQueen dans *La Grande Évasion*. Ce Scrambler Triumph n'est pourtant pas des plus aptes au tout-chemin, du fait, notamment, d'un poids élevé. Gratifié d'un twin parallèle de 900 cm³, plein comme un œuf, et d'une finition remarquable, il s'avère bien plus à l'aise sur route ou à la terrasse d'un café. Attention toutefois : à 11 495 €, l'addition servie par cet anglais *made in* Thaïlande est plutôt salée.

Benelli Leoncino 800 Trail

Gros twin, grosse fourche inversée, esthétique reprenant les fondamentaux du genre : visuellement, ce scrambler Benelli en impose. Mais en dynamique, le soufflé servi par cette italienne fabriquée en Chine a vite fait de retomber du fait d'un moteur sans charme, d'un poids élevé et d'un frein avant à l'agrément peu convaincant. À 8 899 €, autant dire que ces lacunes sont difficiles à avaler.

CFMOTO 700 CL-X Adventure

Articulée autour d'un twin parallèle agréable à emmener et généreusement équipée (régulateur de vitesse, fourche réglable, jante Tubeless, petit pare-brise), cette chinoise ne manque pas d'atouts, d'autant que son tarif ne plafonne qu'à 7 990 €. Malgré une monte pneumatique identique, elle s'avère moins tournée vers l'off-road que la Fantic. La position de conduite qu'elle propose est en outre un peu atypique.

Yamaha XSR 700

La Yamaha partage avec la Caballero le réjouissant twin CP-2. Posée sur des suspensions à plus faibles débattements, des jantes moulées de 17 pouces et des pneus au dessin routier, la japonaise n'affiche pas de prétentions off-road. Sa finition et son équipement (notamment électronique) sont en outre un gros cran en dessous de ceux de l'italienne. Plus une cousine qu'une rivale directe, donc. Son atout face à la Fantic ? Son tarif de 8 999 € et les quelque 1 000 € qu'elle fait épargner à son acquéreur.

Moto Morini Seiemmezzo SCR

Forte d'une bonne gueule et de liaisons au sol de qualité, cette petite Moto Morini est l'une des belles surprises de cette année. L'italienne fabriquée en Chine fait de surcroît preuve d'une qualité de finition très correcte, à la mesure des 7 399 € qu'elle exige de ses acquéreurs. Moins apte à l'off-road que la Fantic, elle pèche surtout par son moteur (un twin parallèle CFMOTO d'ancienne génération), certes acceptable en termes d'agrément, mais manquant de couple.

Belles

de match

Sur le terrain des best-sellers européens, la bataille fait rage. Le tournoi qui se joue ici consiste à déterminer lequel de ces roadsters est le mieux affûté pour truster les podiums des marchés du Vieux Continent. Alors, à qui la balle en 2023 ?

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.

Deux motos inédites bourrées d'ambitions, une revenante revancharde et une doyenne au palmarès impressionnant : voici la liste des engagées de ce comparatif. Dans l'ordre, cela nous donne la Honda Hornet, la Suzuki GSX-8S, la KTM 790 Duke et la Yamaha MT-07. Duke « la revenante » parce que sortie du catalogue en 2021 puis réintroduite en 2023 sous une nouvelle forme, une nouvelle réalisation plus exactement. Inédite, la Hornet ? On peut la considérer comme telle dans la mesure où elle n'a plus rien à voir avec les codes revendiqués par son aïeule à 4-cylindres de la fin des années 90. *Idem* concernant la GSX-8S qui recourt à une toute nouvelle appellation et pour cause, elle n'a plus rien de commun avec la SV 650, ni même la Bandit 600 (et 650). Ces trois-là n'affichent qu'un objectif : décrocher la timbale. Nuire à la Yamaha, piquer des parts de marché à la MT-07, telle est leur ambition suprême. Chez Honda, le projet est clair et net : monter sur le trône. Pour y parvenir, la Hornet fait appel à de sérieux arguments. Et se donne les moyens de déboulonner le socle pourtant solidement érigé par la Yamaha. Un twin parallèle de 750 cm^3, une puissance de 92 chevaux, de l'électronique et un prix de lancement canon (revu à la hausse depuis) capable de faire sauter toutes les barricades soigneusement dressées par la miss aux diapasons. Et comme prévu, elle signe un démarrage en trombe. La Hornet, ou une météorite tombée du ciel.

Faites vos jeux !

Pour la reprise de volée, c'est chaud... La favorite au titre 2023 ne lâchera rien mais ses rivales ont le mors aux dents. Commençons par KTM qui croit fort

en sa nouvelle Duke 790 – dorénavant entièrement assemblée en Chine chez CFMOTO – en misant sur un rapport poids/puissance au top et un tarif placé. Moins chère aujourd'hui qu'à sa sortie en 2018 (8 999 € contre 9 690 € en 105 chevaux il y a 6 ans), elle avance ses billes dans « le game » avec habileté, grâce, notamment, à l'offre LOA (Location avec Option d'Achat) concoctée par KTM France. 2023, c'est également l'année Suzuki. Le constructeur japonais ne s'en laissera pas conter : il a remonté une équipe, une vraie. La plateforme GXS-8S & V-Strom 800 DE propose en effet un nouveau twin parallèle qui devrait faire date. Et puis l'une comme l'autre affichent non seulement un excellent niveau de finition mais aussi une dotation moderne intéressante. Ce ne sera probablement pas suffisant pour battre les chiffres de ventes de la Hornet pour cette première année de match mais le score final devrait fort logiquement s'en trouver modifié et en l'occurrence, venir renforcer les rangs de Suzuki. Maintenant que l'on connaît les forces en présence, il reste un écueil à éviter : celui qui consisterait à reléguer la Yamaha MT-07 à un niveau qui n'est pas le sien. Certes, ses rivales ont du répondant et il ne serait donc pas étonnant qu'elle fasse prochainement l'objet d'une réelle mutation pour revenir disputer la gagne. Sauf qu'en attendant d'opérer une métamorphose aussi coûteuse, c'est un intéressant joker qu'elle joue cette année : celui du dédoublement de personnalité. Car ce n'est pas une, mais deux MT-07 que Yamaha avance sur le terrain : une standard légèrement modernisée par l'utilisation d'un afficheur couleur TFT connecté de 5 pouces (7 999 €), et cette version Pure similaire à la moto de 2022 toute de noir vêtue et qui offre ses services pour 7 599 €. Seront-elles plus fortes à deux ? Faites vos jeux ! ■

Honda Hornet / Suzuki GSX-8S / KTM Duke 790 / Yamaha MT-07 Pure

Moto stable et bien suspendue, puissante dans les tours, la Hornet 750 élève le niveau de la catégorie mid-size.

Vous vous souvenez ce mois de mai si capricieux ? Pluie, vent, fraîcheur persistante, une météo versatile qui, à défaut de nous faciliter la tâche, aura permis de réhydrater le pays. Nous visions l'Auvergne pour ce comparatif mais il se jouait là-bas une fête à la grenouille à laquelle nous n'avions pas spécialement envie de participer. Direction l'Ardèche du Sud, donc. Mais les monts environnants agrippant encore de gros nuages, le match s'est joué à basse altitude. Le terrain est resté sec, les concurrentes ont transpiré. La partie valait le détour.

Présentation

Honda
KTM
Suzuki
Yamaha

Palettes de couleurs et de gabarits nous accrochent au premier regard. Immédiatement, des choix et des tendances se dessinent. Il y a ce jaune pétillant, ce bleu chatoyant, cet orange punchy, ou ce noir élégant. Le match est peut-être déjà joué pour ceux qui fonctionnent exclusivement au coup de cœur esthétique. C'est sûr que là, on ne s'embarrasse pas de fiches techniques et autres propositions tarifaires… Mais il y a le gabarit tout de même, on ne peut pas occulter le gabarit, encore moins la hauteur de selle ! À ce chapitre, la Hornet en impose pour une mid-size : c'est valorisant sans être impressionnant. La KTM Duke 790 n'est pas petite non plus mais sa finesse d'ensemble saute aux yeux. La GSX-8S paraît plus courte que ces deux-là, plus compacte en longueur et presque trapue. La MT-07, de son côté, semble toute petite, sa teinte sombre renforçant sa frêle silhouette. Lorsque l'œil qui

Gros couvercles de carter, haut moteur étroit (avec culasse Unicam), le dernier-né des twins Honda n'est pas particulièrement beau mais il marche fort et sonne bien. Songez à raccourcir le braquet final et vous disposerez d'une balle !

On dit également du bien de cet amortisseur qui ne propose pourtant qu'un réglage de précharge du ressort. Un ressort justement bien choisi, tout comme l'hydraulique interne.

La fourche est signée Showa, il s'agit d'une SFF-BP sans réglages extérieurs mais avec de vrais bons settings à l'intérieur, et c'est ça qui compte. Notez que les disques ne disposent pas de frettes, les pistes étant directement apposées sur la fonderie de roue.

Il existe des commodos moins austères et plus intuitifs que ceux-là. On finit par s'y faire mais la logique Honda appliquée depuis quelques années à la gestion des interfaces n'est pas des plus ludiques.

les observe est avisé, il scanne rapidement le niveau d'équipement embarqué par ces motos. Ça oscille pas mal dans le viseur : la Yamaha est à la ramasse, pas seulement à cause de son afficheur monochrome (assumé puisqu'ici dans sa version Pure), mais aussi du fait de sa fourche télescopique, ses étriers à fixation axiale, son absence de commande de gaz électronique et donc des options qui peuvent y être liées (modes moteur, contrôle de motricité, régulateur de vitesse, Quickshifter bidirectionnel, etc.). Attention, cela ne l'empêche pas d'être une bonne moto et ça lui permet même d'être une moto moins chère ! Si la Honda n'oublie

Honda Hornet 750

Beau jeu

200 € plus chère qu'à sa sortie il y a peu, la Hornet 750 atteint dorénavant les 7 999 €. Il fallait s'attendre à une remontée du tarif, la proposition était trop belle pour durer. Celles et ceux l'ayant touché pour 7 799 €, bravo à vous ! Aux autres, n'attendez pas trop, ça risque de monter encore. En attendant, elle demeure le produit phare Honda du moment. Un sacré bon produit qui en donne vraiment des tonnes en échange du prix demandé. Cette nouvelle génération de Hornet fait fi des idéaux esthétiques et techniques propres à la coqueluche de la fin 90, début 2000 : la CB 600 F Hornet. Oublié, le 4-cylindres en ligne de 599 cm³ de 97,5 ch (et 13 000 tr/min !), place au bicylindre en ligne Unicam (simple arbre à cames en tête avec basculeurs) calé à 270° de 755 cm³ pour 94 ch et 7,5 mkg de couple. La Hornet 750 reçoit une fourche inversée KYB SFF-BP non réglable mais parfaitement calibrée (même remarque concernant son combiné amortisseur KYB réglable uniquement en précharge mais très performant), des étriers radiaux Nissin à quatre pistons, un afficheur couleur TFT, une gestion électronique plutôt bien dotée puisque retenant une commande des gaz type Ride by Wire, qui offre des réglages de réactivité moteur, de contrôle de traction et même du frein moteur, le tout selon plusieurs niveaux. Au passage, Honda l'a chaussée en première monte des Michelin Pilot Road 5 dont l'arrière s'affiche en 160 mm quand toutes les autres misent sur des 180 mm. Précisons ici que notre moto d'essai disposait du pack Sport facturé 625 €, qui propose un Quickshifter up & down, un saute-vent, des repose-pieds pilote courts en alliage, ainsi qu'un capot de selle.

Honda CB 750 Hornet / 7 999 € (modèle essayé : 8 624 €)

+ 200 km/h • 92 ch* – 7,5 mkg* • 190 kg tous pleins faits*

**données constructeur*

KTM Duke 790

L'achat sensation

Initialement, c'est-à-dire lors de son apparition en 2018, la KTM Duke 790 inaugurait ce fameux bicylindre parallèle aux manetons de vilebrequin décalés de 75° afin d'imiter l'architecture en V préférée de la maison (twin en V ouvert à 75°). Les cotes internes affichaient 88 x 65,7 mm (799 cm³) pour 105 chevaux (à 9 000 tr/min) et 8,8 mkg (à 8 000 tr/min). Entre-temps sortie du catalogue au profit de la gamme 890, voilà la 790 de retour en cette année 2023. Elle s'en tient cette fois à 95 chevaux afin de coller aux exigences A2 (bridage à 47,5 ch seulement possible sur une moto ne dépassant pas le double de cette puissance dans sa version « full power »). Dorénavant entièrement assemblée en Chine chez CFMOTO (signe distinctif d'un véritable partage de valeurs industrielles), cette nouvelle Duke 790 reprend à son compte les évolutions techniques consenties aux versions 889 cm³ des KTM 890, à l'image de la rampe d'alimentation type Ride by Wire conçue chez Dell'Orto, dont le diamètre des volets d'admission est passé de 42 à 48 mm. S'ajoute à cela une somme de spécificités internes destinées à servir la fiabilité globale de cette mécanique compacte et légère. Les suspensions WP sont celles d'entrée de gamme, c'est un peu juste pour faire briller une moto de 95 chevaux. Pour le reste, l'équipement est plutôt à l'avenant, mais n'oubliez pas que chez KTM, on pratique le jeu des options pour libérer les fonctions électroniques. Pour jouir du Quickshifter bidirectionnel, il faut payer, *idem* pour libérer les modes moteur les plus sportifs. Neuve, la moto est livrée avec toutes les extensions de logiciel, ensuite, à compter de la première révision, il faut payer pour celles que l'on désire conserver.

Vieux quoiqu'efficace, ce commodo KTM avec ses simples pavés de commande. En ce qui concerne les deux leviers réglables par molettes, là aussi, c'est simple et efficace.

Joli, ce bocal transparent ! Le mordant est agréable, la puissance flatteuse mais la progressivité un peu gauche.

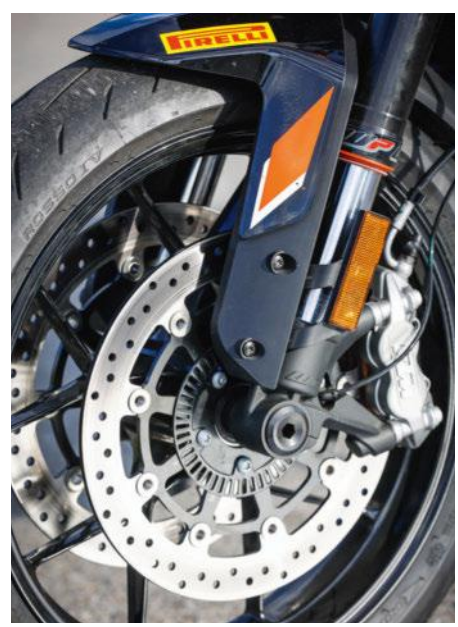
Sélection rapide et légère mais toujours un peu accrocheuse chez KTM, notamment sous les ordres du Quickshifter.

pas grand-chose dans sa dotation, elle ne suscite pas pour autant d'émotions particulières dans nos cœurs. En revanche, avec leur partie arrière de cadre indépendante, les GSX-8S et Duke 790 allument le curseur du dessus. Ça fait quand même moins *cheap* que de se pointer avec un cadre acier entièrement soudé de la colonne de direction jusqu'à la boucle de selle passager ! Cette Duke *made in China* présente vraiment bien dans le détail mais c'est surtout la GSX-8S qui nous a émoustillés : elle est à la hauteur du retour de Suzuki dans le jeu. Qualité de peinture, de fonderie, de revêtement, d'assemblage, finition globale et dose d'équipements font d'elle une jolie moto tout à fait recommandable.

KTM Duke 790 / 8 999 € (modèle essayé : 9 785 €)

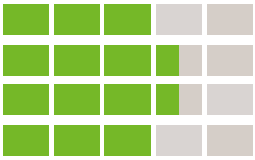
+ 220 km/h • 95 ch* – 8,7 mkg • 170 kg à sec*

**données constructeur*



Mal accordée en ressorts de suspensions (dur devant, mou derrière), hydraulique pas super calibrée, notre Duke 790 d'essai pouvait en revanche compter sur ses Pirelli Diablo Rosso IV... alors que d'origine, elle est livrée en Maxxis Supermaxx ST, moins convaincants...

Ergonomie & confort



795 mm, soit la valeur de hauteur de selle la plus faible. La Hornet semble avoir été conçue autour de cette particularité, exactement comme si la phrase «Hauteur de selle sous 800 mm» était inscrite en lettres clignotantes en haut du cahier des charges Honda. Ce choix est stratégique, bien sûr. Pour faire d'un roadster mid-size un best-seller, il faut contenir sa hauteur d'assise pour convaincre aussi les plus petits(e) et/ou les débutant(e)s, c'est un fait (tout comme opter pour un levier d'embrayage à écartement réglable, détail oublié chez trois d'entre elles...). La contrepartie de ces 795 mm, pour les plus grands d'entre nous, c'est de se retrouver avec les jambes très repliées. Et lorsque je dis «plus grands», j'entends aussi des pointures dépassant le 42, ce qui entraîne logiquement le «nez» des semelles à frotter dans les virages ! Cela dit, la moto reste confortable d'assise et de suspensions, tout en s'offrant au plus grand nombre et ce, malgré son gabarit assez généreux. D'ailleurs, toutes les quatre sont plutôt conciliantes en matière de rembourrage de selle. À l'inverse, les 825 mm de la Duke pourraient faire peur mais il n'en est rien grâce à sa finesse d'ensemble. Et puis au moins, les longues guibolles y trouvent leur place. En prime, la KTM propose une selle passager au confort étonnant. Avec un amortisseur moins mollasson, ça pourrait presque donner des ailes pour un usage duo. La MT-07 Pure oscille elle aussi pas mal du cul, lorsqu'on est seul à son guidon et plus encore à deux. Qu'est-ce que c'est mou par là... OK, au moins ça ne tabasse pas les lombaires sur les raccords mais il faut aimer quand ça tangue. Cette moto se destine aux moins grands – qui sont donc généralement les moins lourds – et offre une prise en main d'une facilité déconcertante. Moins étriquée dans ses mensurations, proposant un triangle guidon/selle/repose-pieds exemplaire,

Dorénavant calibré en 95 chevaux, le twin Duke 790 se révèle super réactif, à défaut de faire preuve d'allonge. On regrette que l'amortisseur ne soit pas à la hauteur de cet excellent moteur.

Le match était serré : ici, ça grogne, ça tracte, ça galope et ça s'accroche à la meute !

Si l'on n'ose pas trop aller chatouiller le grip des Dunlop de première monte, tout le reste profite d'un bel équilibre. Une moto assurément bien née.

tout aussi facile à appréhender que la MT, miss GSX-8S allume le bouton «coup de cœur». C'est une belle surprise que nous découvrons là, même si le compromis relativement ferme des suspensions écaille le vernis appliqué sur la zone confort. Au moins, la moto conserve-t-elle une assiette stable mais sur un revêtement dégradé, ça vient taper un peu trop sèchement.

Équilibre & précision

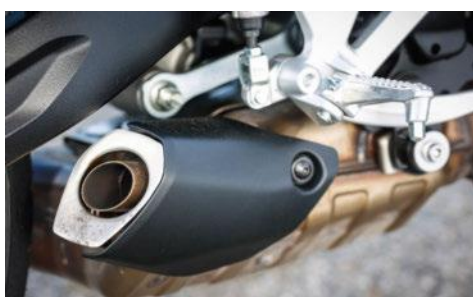
Les Michelin Pilote Road 5 ne sont pas doués d'un grip phénoménal mais l'accord orchestré par la partie-cycle Honda fait de la Hornet la moto la plus précise, la plus stable et la plus efficace du quatuor. C'est elle la mieux suspendue et ça, c'est indiscutable. Et puis elle freine vraiment bien, mêlant habilement mordant, progressivité et puissance. Elle accepte de rentrer sur les freins sans chercher à foncer tout droit, et permet d'improviser à tout moment. Elle digère les bosses, va là où on veut aller, tout en faisant preuve d'une réelle neutralité. La MT-07 peut tenir la comparaison, mais... en mode promenade uniquement ! Non, restons indulgents parce qu'en réalité, en roulant «normalement», c'est-à-dire tranquillement, dans un simple objectif de balade, ça fonctionne. Et c'est même très agréable considérant que le moteur est coupleux, que le guidage n'exige aucun effort, que la position de pilotage est plutôt relax et qu'il est possible de compter à tout moment sur un freinage efficace. Tant que le rythme est paisible, ça roule, et bien en plus.

Le tout est de ne pas jamais chercher à se prendre pour un pilote, à moins d'en pincer fort pour le rodéo. La Duke 790, cette moto vive et puissante, aurait pu – aurait dû – convaincre mais voilà, son combiné amortisseur s'acquitte seulement du strict minimum : il ne propose rien d'autre qu'un réglage de précharge et manque cruellement de tenue hydraulique. Oubliez la grosse attaque, oubliez le duo (dommage, vu le confort de selle réservé au passager), à moins d'opter pour un amortisseur de seconde monte ou celui de la Duke 890 R. Notre moto d'essai pouvait toutefois compter sur sa monte pneumatique, ses Pirelli Diablo Rosso IV qui ne seront malheureusement pas les vôtres à l'achat, la moto étant livrée en Maxxis Supermaxx ST. Ces Diablo-là, on les doit à un partenariat signé entre Pirelli France et KTM France. Forcément, ces gommards améliorent son comportement. L'autrichienne oscille sur son ressort arrière

Pas vraiment sensationnel mais parfaitement opérationnel, l'inédit twin parallèle Suzuki devrait connaître un bel avenir.

Des suspensions plutôt fermes, un freinage performant, il ne manque que de la bonne gomme pour attaquer sereinement.

Un petit bloc de commande familier puisqu'il équipe une large gamme chez Suzuki. Quand la simplicité profite à l'efficacité.



Il est vrai que ça sonne assez discrètement par ici, en sortie, mais plus que l'échappement, attardez-vous sur les nouvelles fonderies Suzuki : elles ont vraiment progressé.

Suzuki GSX-8S

Petite pilule revigorante

Il y a de la joie dans l'air, une espèce d'entrain excitant à la vue de cette jolie petite pilule bleue que l'on espère pleine de vigueur. Suzuki est de retour aux affaires, une chose aussi réjouissante pour les clients que les revendeurs. Pour nous aussi, les journalistes spécialisés. Au menu proposé par Suzuki : un plat qui nous avait malheureusement été servi trop souvent tiède ces dernières années. Bon, soyons honnêtes, nous nous sommes régalés des recettes proposées par les V-Strom 1050 et Hayabusa, même s'il leur manquait cette saveur mid-size synonyme de grands banquets. Cela dit, on a eu chaud en apprenant l'arrivée de cette nouveauté en même temps que l'offensive Honda (pas d'bol...) puisque la GSX-8S est à la fois plus chère, plus lourde et moins puissante que sa rivale. Inquiétude vite oubliée lors de notre première rencontre, pour un premier essai, qui nous a révélé une moto particulièrement réussie. La finition est flatteuse, la Suzuki embarque un afficheur couleur et une électronique bien garnie, avec, de série, un Quickshifter bidirectionnel. La partie arrière du cadre est en alliage et démontable, les suspensions KYB sont fermes, les fonderies sont inédites et de qualité et les traitements de surface soulignent le sérieux de construction. Taillée dans un gabarit à mi-chemin entre la petite MT-07 et la plus généreuse Hornet, la GSX-8S tape juste, incitant à venir la découvrir avec le plus grand des intérêts.

mais en dessous, il y a du grip. Les mêmes pneus, avec un bon amortisseur, et la Duke 790 tartinait la Hornet ! Là encore, on sait parfaitement que la majorité des utilisateurs ne se serviront pas de leur moto pour bombarder dans tous les coins et que la majorité d'entre eux pourraient même se contenter des 47,5 ch du bridage A2. OK, sauf que nous, en face d'un billet de 9000 €, on est moins souples. La GSX-8S n'est pas non plus exempte de défauts, à commencer par sa monte pneumatique imposée d'origine. Des Dunlop commandés au manufacturier suivant un cahier des charges dicté par le constructeur, lequel stipulait vraisemblablement un prix d'achat insolemment bas... Le profil est bon, mais pour le grip, c'est non. Même topo que chez Kawasaki (on pense à la Z 900) : on obtient alors des motos qui ne peuvent s'exprimer réellement. Un mot sur les suspensions de la Suz' : c'est ferme, la moto est tenue sur des ressorts bien

Suzuki GSX-8S / 8 899 €

+ 200 km/h • 84 ch* – 7,9 mkg • 202 kg tous pleins faits*

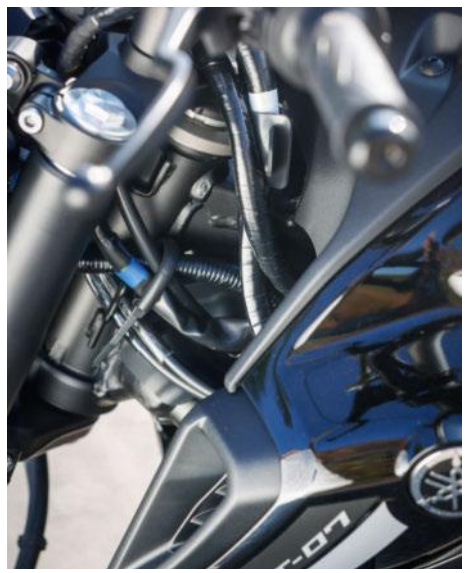
**données constructeur*

Yamaha MT-07 Pure

Il en reste sous le capot

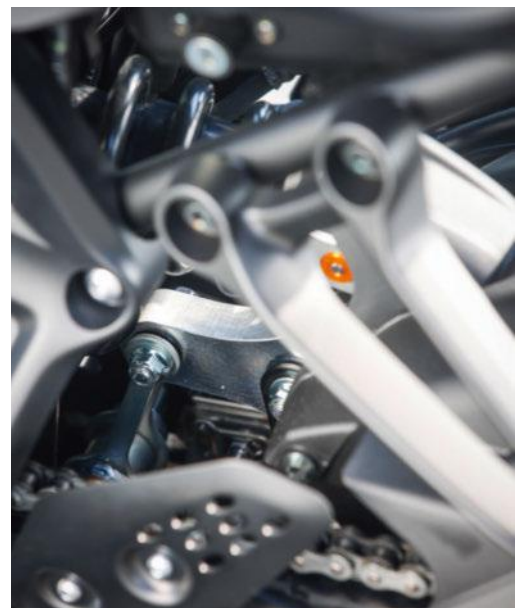
N'enterrez pas trop vite la petite coqueluche de ces « presque » dix dernières années, la Yamaha MT-07 en a encore sous le capot ! Et, pour que l'aventure perdure, cette version Pure est intelligemment placée côté tarif. Retour sur la lignée : une naissance qui remonte à 2014, symbolisée par l'arrivée de ce merveilleux petit bouilleur à 2-cylindres, le twin CP2 de 689 cm³, puis une première refonte esthétique en 2018 (nouvel habillage et optique avant des premières MT-09), synonyme du passage à la norme Euro 4. 2021 marque le passage à la nouvelle norme en vigueur : Euro 5. Et de nouveau, Yamaha gratifie sa petite poule aux œufs d'or d'évolutions (prudentes) en matière de design : écopes de réservoir redessinées pour relever l'aspect sportif, rétroviseurs, leviers et couvercles de carter moteur revêtus de noir, collecteur d'échappement avec catalyseur plus proéminent, chemin de câblage autour de la colonne de direction repensé, phare à Leds dont un feu diurne, guidon relevé et élargi de 32 mm. En 2023, on remet ça, avec un accent ciblé cette fois sur l'afficheur qui passe (enfin) à la couleur. Une dalle TFT de 5 pouces, connectée qui plus est ! Mais uniquement réservée à la version standard, affichée à 7 999 €. Pour faire face à la guerre des prix, Yamaha a acté l'arrivée d'une nouvelle déclinaison : cette MT-07 Pure, ici présente en action. Signes distinctifs : un coloris unique « full black » et le maintien de l'afficheur monochrome. À 7 599 €, c'est tentant.

La commande déportée Yamaha joue la carte de la simplicité. Une évidence vite apprivoisée et qui profite à la convivialité d'ensemble.



La MT-07 a pris un petit coup de vieux face aux nouvelles machines dont le niveau de finition est globalement meilleur.

tarés et une hydraulique bien présente. C'est efficace, ça guide la moto et ça évite le mal de mer, mais ça ne fait pas tout. Sur les gros raccords, ça tape et ça, c'est assez inconfortable. Mais à deux et/ou sur bon revêtement, la GSX-8S est là, et bien là. Moins vive que la concurrence du jour, elle semble assez peu basculée sur l'avant, privilégiant la stabilité avant tout. Nous lui aurions volontiers remonté les fourreaux de fourche dans les tés, histoire qu'elle nous montre de quoi elle est réellement capable. Une prochaine fois peut-être...

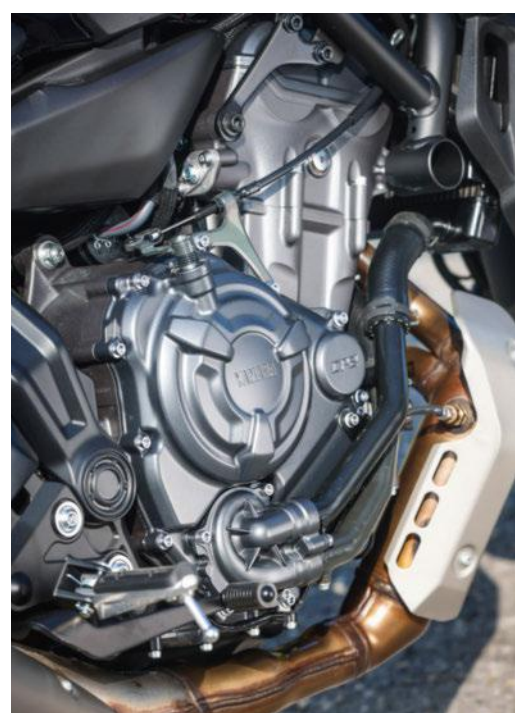


Critiquée depuis 10 ans, la suspension ne nous a jamais convaincus. Bon sang, ça ne coûte pourtant pas bien cher d'ajouter un ou deux clapets sur le piston hydraulique !

Yamaha MT-07 Pure / 7 599 €

+ 180 km/h • 73,4 ch* – 6,8 mkg* • 184 kg tous pleins faits*

**données constructeur*



Plus tout jeune, le twin CP2 n'a pourtant pas grand-chose à envier au reste de la production. Alerte, coupleux, volontaire dans les tours et sonorité agréable : il est toujours d'actualité en 2023.

Groupe motopropulseur

Honda
KTM
Suzuki
Yamaha

Des deux blocs de plus de 90 chevaux, c'est celui de la KTM le plus énergique, le plus démonstratif, le plus vivant. Ça grogne, ça répond, ça tracte, entre 3000 et 7000 tr/min, ça vit ! Au-delà, ça s'essouffle, normal, il faisait 105 chevaux initialement, et le voilà ramené à 95. Son défaut, c'est sa sélection, accrocheuse. C'est mieux en décomposant mais franchement rugueux sous les ordres du Quickshifter. La Honda marque l'ambiance sonore d'un timbre vocal viril. Dans les tours, ça galope, mais moins entre les bas et mi-régimes. C'est simple, lors d'un test de reprise en 6e vers 90 km/h, elle se fait toiser par la petite MT-07. La faute à un braquet secondaire plutôt long. Il suffirait de lui greffer un pignon de sortie de boîte avec une dent en moins pour qu'elle passe dans une autre dimension ! Trop long n'est pas le braquet de la MT-07 mais son tirage de gaz. C'est étonnant, comparé aux trois autres, à quel point il faut tortiller le caoutchouc pour enrouler le câble d'accélérateur à fond ! C'est aussi sûrement parce qu'elle est la seule du quarté à utiliser encore un câble de gaz quand les autres recourent au potentiomètre et à la commande électronique. Se passer du Ride by Wire, c'est aussi se priver de différents modes de gestions moteur, d'un antipatinage, d'un shifter up & down, et même d'un régulateur de vitesse. Sauf qu'en réalité, à part le Quickshifter bidirectionnel auquel on prend facilement goût (Yamaha en propose néanmoins un en option pour la montée des rapports à 209 €), le reste n'est pas vraiment indispensable dans une vie de roadster. Ici, ce qui régale, c'est le bicylindre CP2. Connu, archi reconnu, vanté 1000 fois, on en remet encore une couche : on l'adore, ce moteur !

Ce n'est pas vraiment la rage dans les hauts régimes mais quelle disponibilité et quel rendement ! La boîte n'est pas en reste, à peine pourrait-on espérer voir la pente de progressivité d'embrayage s'améliorer pour encore plus de douceur de fonctionnement mais une fois oubliés ces chipotages, c'est top ! Et ça ne consomme presque rien. Le moteur de la Suzuki GSX-8S ? Une agréable surprise, un bon petit bourrin comme on les aime. Déjà, il est joli ce bloc, ensuite, il reçoit de série son shifter pour la montée et la descente des rapports. Dans l'exercice des reprises sur le dernier rapport, il est présent. OK, pas dans les sensations mais dans les faits : devant la MT à partir de 90 km/h, devant la Hornet également et pas loin de tenir le choc face à la Duke. Celle-ci creuse ensuite l'écart mais jusqu'à 130 km/h, la Suz' s'accroche. Ils l'ont juste un peu trop bien élevé, leur inédit twin en ligne chez Suzuki. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir quelques cousins un brin caractériels dans la famille... À voir avec un échappement libéré. On a dit libéré, pas libre, hein ? ■

Petite moto, courte et compacte, qui se faufile et se laisse emmener en toute simplicité. Mais mieux vaut y aller mollo, plus vite, elle se dandine exagérément, la faute à un amortisseur aux abonnés absents.

Merci à

... Motosprint 71, concessionnaire Suzuki à Chalon-sur-Saône (Seuvrey, plus exactement) pour la mise à disposition de cette Suzuki GSX-8S. Merci également à nos trois rouleurs de compète : Florian Meuret, Julien Toniutti et Nicolas Deruffray, trois excellents compagnons de comparo auxquels est venu se joindre, le temps d'une belle matinée, notre camarade Stefan Houben. Merci à vous, les garçons.

Honda CB 750 Hornet

À DEUX : Pas simple d'apporter une note duo à une moto non-équipée de sa selle passager... Question confort, on s'est donc basé sur une expérience précédente : ça n'était pas si mal, sans être extra non plus. Les jambes ne sont pas à l'étroit et le passager n'est pas « collé » au pilote mais n'a qu'une écope de coque arrière pour s'agripper. Et sinon, il devra aller chercher loin le réservoir placé bien bas. Petits bras, s'abstenir !

TABLEAU DE BORD : Moderne, complet (mais il manque la température extérieure), ce tableau numérique couleur reprend le graphisme et l'affichage des Africa Twin et NT 1100. Tout y paraît simple mais rien ne l'est vraiment. Il faudra prendre ses marques pour tout maîtriser. Le petit saute-vent dont on profite ici est une option catalogue (98 € au détail ou inclus dans le pack Sport à 625 €).

KTM Duke 790

À DEUX : Peu de roadsters se montrent conciliants avec le passager qui se contentera souvent d'un transport de dépannage. Or, avec la Duke 790, on peut planifier une virée sur la journée. L'assise est confortable avec cette vraie selle dédiée. Il y a de la place : on n'est pas collé au pilote et les repose-pieds sont placés bas. Certes, il manque une poignée mais le réservoir offre une belle préhension.

TABLEAU DE BORD : La Duke 790 ne profite pas des derniers afficheurs, que l'on retrouve à bord des nouvelles 890 Adventure et 890 SMT mais celui-ci reste convivial à défaut d'être ludique. La navigation y est évidente, le niveau de lisibilité assez convaincant et les informations tout à fait suffisantes. Pas de zèle, pas d'originalité farfelue : cette bonne vieille petite dalle digitale TFT fait le job, et elle le fait bien.

READY TO RACE

IL EST DE RETOUR
NOUVELLE KTM 890 SMT 2023

À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR KTM

KTM VALENCE
100, avenue de Marseille
26000 VALENCE
T. 04 75 60 25 86
ktmvalence@live.fr

KTM SAINT MAXIMIN
12, rue Saint-Just
60740 SAINT-MAXIMIN
T. 03 75 00 75 15
ktm-saint-maximin.fr

ALP'MOTO
2 bis, rue Germain Sommeiller
74100 ANNEMASSE
T. 04 50 38 10 13
alpmoto.fr

SPORTMOTOS#50
67 ZA Fernand Finel
50430 LESSAY
T. 02 33 19 12 20
sportmootos.fr

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

KTM

Page réalisée à l'initiative du service commercial de Moto Revue. Distributeurs KTM agréés participant à l'opération. Retrouvez tous les distributeurs KTM agréés sur ktm.com/fr

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

Suzuki GSX-8S

À DEUX : Un score très honorable que la GSX-8S doit à la position offerte au passager. Jambes peu repliées, altitude raisonnable et appuis sur le réservoir possibles. La position y est très correcte pour un passager d'1,75 m, voire 1,80 m. Petit bémol, si l'inclinaison de l'assise est bien calibrée pour contrer les accélérations, la dureté est, elle, trop marquée.

TABLEAU DE BORD : Bravo, petite dalle, vous assurez ! Joli compte-tours orné du « bleu Suzuki », taille de l'affichage, lisibilité, évidence de navigation, mise sur « off » du contrôle de motricité qui reste en mémoire, couleur de fond à adaptation rapide en fonction de la luminosité, on se demande bien pourquoi personne, au développement, n'a insisté pour placer quelque part un indicateur de température extérieure ?

Yamaha MT-07 Pure

À DEUX : L'assise passager se caractérise par des repose-pieds placés assez haut et une proximité marquée avec le pilote. La selle est courte, mais la garniture homogène. Cette MT-07 n'interdit pas la pratique du duo pourvu qu'elle reste occasionnelle. Ajoutez à cela un amortissement déjà mou en solo, alors imaginez en duo...

TABLEAU DE BORD : La MT-07 Pure permet à ce bon vieux tableau de bord monochrome de poursuivre sa (déjà) longue carrière. On préfère le nouvel élément couleur retenu à bord des MT-07 standard 2023 mais c'est plus cher... Cela dit, ça reste cohérent, lisible, pas mal fourni avec, d'ailleurs, un indicateur de température extérieure. Et puis, bien sûr, tout est piloté depuis le commodo gauche. Le choix de Yamaha s'entend, en proposant cette version Pure à 400 euros de moins.

LE VOYAGE MOTO ÉVÉNEMENT 100% PASSION

LA TRANS USA

UNE GRANDE TRAVERSÉE OFF ROAD DES US

LA TRANS USA - MT / WY / CO / NM
17 JOURS / 16 NUITS - 4000 KM OFF ROAD
EN TÉNÉRÉ 700 À TRAVERS 4 ÉTATS - LE VOYAGE D'UNE VIE ! VOLS ET MOTO INCLUS.

DÉPARTS 2023 DISPONIBLES
8 JUILLET AU 23 JUILLET (NORD-SUD)
12 AOUT AU 27 AOUT (SUD-NORD)

En partenariat avec

Moto revue

Larivière Voyages
LARIVIERE-VOYAGES.COM

BILAN

Notations Moto Revue /20
**dans les versions comparées ici*

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrément général	Confort	Duo	Équipement	Qualité/finition	Budget*		Note finale	
Honda	15	16	16	16	15	15	13	15	15	16		15,2	1re
KTM	16	14	15	16	15	15	15	15	15	14		15	2ex
Suzuki	14	15	15	17	15	15	13	16	16	14		15	2ex
Yamaha	14	13	15	17	14	14	11	13	14	17		14,2	3e

**hors options*

Entretien

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

	Filtre à huile	Filtre à air	Bougie	Huile	
Honda	16 €	45 €	2 x 42 €	3,8 L	145 € *(hors huile)*
KTM	12,72 €	28,20 €	2 x 25,50 €	2,9 L	91,92 € *(hors huile)*
Suzuki	20 €	38 €	NC	3,9 L	NC €
Yamaha	15,70 €	31,50 €	2 x 14,16 €	2,6 L	75,52 € *(hors huile)*

	Plaq. AV (2 jeux)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
Honda	250 €	53 €	213 €	173 €*	69 €	35 €	73 €	897 €	693 €
KTM	75,60 €	37,80 €	164,82 €	243,36 €*	61,20 €	62,64 €	41,76 €	384 €	1 166,40 €
Suzuki	240 €	NC	350 €	NC	NC	52 €	80 €	NC	NC
Yamaha	90 €	45,50 €	179 €	184,50 €	57 €	46,50 €	39 €	910 €**	325 €

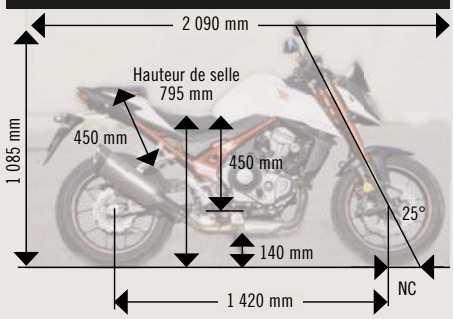
**disques lisses et garnis et ressorts - **ligne complète*

ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS

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

Honda Hornet : Paris : 351 € - **Province :** 274 €
KTM Duke 790 : Paris : 372 € - **Province :** 278 €
Suzuki GSX-8S : Paris : 356 € - **Province :** 274 €
Yamaha MT-07 Pure : Paris : 352 € - **Province :** 272 €

HONDA CB 750 HORNET



- Puissance et couple
92 ch à 9 500 tr/min - 7,5 mkg à 7 250 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5,50 litres/100 km
- Diamètre de braquage
5 m
- Poids **NC kg** à sec
190 kg pleins faits

MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 755 cm³ (87 x 63,5 mm). **Taux de compression :** 11 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Transmission finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre : tubulaire en acier type Diamant. **Suspensions AV/AR :** fourche inversée Showa SFF-BP ø 41 mm, déb. 130 mm, aucun réglage/mono-amortisseur Showa, déb. 150 mm, réglable en précharge. **Freins AV/AR :** 2 disques ø 296 mm, étriers 4 pistons/ 1 disque ø 240 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV-AR :** 120/70 x 17 – 160/60 x 17. **Réservoir (réserve) :** 15,2 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 2 ans pièces et MO. **Coloris :** noir, blanc, gris mat, jaune mat

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 000 km / 12 mois. **Filtre à huile :** 24 000 km. **Bougies :** 48 000 km. **Distribution :** pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 24 000 km. **Huile de fourche :** pas de préconisation. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 36 mois

Verdict

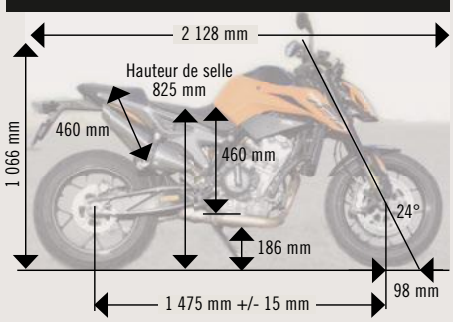
Un match serré, pas si simple à trancher. La MT-07 est globalement dominée et ce n'est pas la version standard avec afficheur couleur qui pourra réduire l'écart. Cette Pure est sans doute la plus légitime des deux, misant sur un tarif attractif pour offrir ses excellents services aux débutants les plus humbles, les moins portés sur la technologie qui, d'ailleurs, soyons honnêtes, ne dope pas massivement le sex-appeal de ces roadsters. Le Quickshifter qui monte et qui descend, ça oui, c'est drôlement sympa. Mais justement, à part la GSX-8S qui le propose d'origine, il s'agit encore trop souvent d'un appât incitant à payer des options aux constructeurs (c'qu'ils sont malins, n'empêche...). Cette Suzuki, elle est chouette. Valorisante, bien construite, facile et rassurante, elle aurait gagné à être moins sérieuse. Ce qui n'est pas le cas de la Duke, elle. Enfin, question conception, si, mais poignée en main, il y a moyen de bien délirer. Mais dotez-la d'un vrai combiné ! La Hornet, première aux points de notre bilan, ça n'a rien d'étonnant : c'est elle qui offre le comportement dynamique le plus sûr. Et c'est aussi elle la plus complète. Il est donc logique qu'elle sauve la balle de match et arrache la victoire.

l'équipement

	Honda	KTM	Suzuki	Yamaha
Afficheur couleur	✘	✔	✔	✔
Jauge à essence	✔	✔	✔	✔
Voyant de réserve	✔	✔	✔	✔
Compte-tours numérique	✔	✔	✔	✔
Compteur numérique	✔	✔	✔	✔
Horloge	✔	✔	✔	✔
Trip journalier	✔	✔	✔	✔
Modes moteur	✔	✔	✔	✘
Température moteur	✔	✔	✔	✔
Température extérieure	✔	✔	✘	✔
Indicateur de rapport engagé	✔	✔	✔	✔
Quickshifter	•*	•*	✔*	•**
Warning	✔	✔	✔	✔
Ordinateur de bord	✔	✔	✔	✔
Régulateur de vitesse	✘	•	✘	✘
Amortisseur de direction	✘	✔	✘	✘
Réglage du levier d'embrayage	✘	✔	✔	✘
Réglage du levier de frein	✔	✔	✔	✔
Emplacement antivol sous la selle passager	✘	✘	✘	✘
Clé antivol	✔	✘	✘	✔

✔ : Oui - ✘ : Non - • : Option - * : up & down
** : up shift uniquement

KTM DUKE 790



- Puissance et couple
95 ch à 8 000 tr/min - 8,7 mkg à 6 500 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5,50 litres/100 km

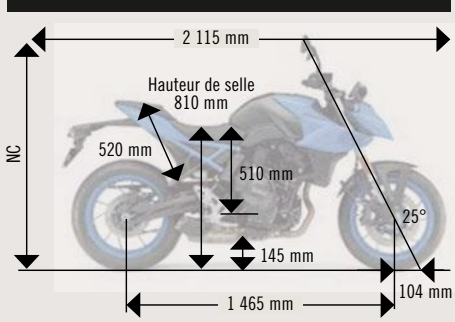
- Diamètre de braquage **5,7 m**
- Poids **170 kg** à sec **NC kg** pleins faits

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 799 cm³ (88 x 65,7 mm). **Taux de compression :** 12,7 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Transmission finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire en acier, moteur semi-porteur. **Suspensions AV/AR :** fourche inversée WP ø 43 mm, déb. 140 mm, non réglable/mono-amortisseur WP, déb. 150 mm, réglage en précharge. **Freins AV/AR :** 2 disques ø 300 mm, étriers KTM 4 pistons/1 disque ø 240 mm, étrier KTM 2 pistons. **Pneus AV-AR :** 120/70 x 17 – 180/55 x 17. **Réservoir (réserve) :** 14 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 2 ans pièces et MO. **Coloris :** gris, orange

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT
Huile moteur : 12 mois / 15 000 km. **Filtre à huile :** 12 mois / 15 000 km. **Bougies :** 30 000 km. **Distribution :** pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 30 000 km. **Huile de fourche :** 24 mois / 15 000 km. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 48 mois

SUZUKI GSX-8S



- Puissance et couple
84 ch à 8 500 tr/min - 7,9 mkg à 6 800 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5,35 litres/100 km

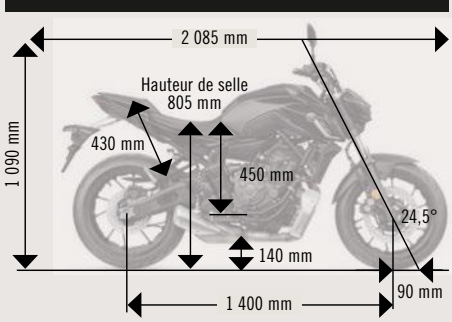
- Diamètre de braquage **4,8 m**
- Poids **NC kg** à sec **202 kg** pleins faits

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 776 cm³ (84 x 70 mm). **Taux de compression :** 12,8 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Transmission finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire en acier. **Suspensions AV/AR :** fourche inversée KYB ø 41 mm, déb. 130 mm, non réglable/mono-amortisseur KYB, déb. 120 mm, réglage en précharge. **Freins AV/AR :** 2 disques ø 310 mm, étriers Nissin 4 pistons/ 1 disque ø 240 mm, étrier Nissin 1 piston. **Pneus AV-AR :** 120/70 x 17 – 180/55 x 17. **Réservoir (réserve) :** 14 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 2 ans pièces et MO. **Coloris :** bleu, blanc, noir

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT
Huile moteur : 12 mois / 12 000 km. **Filtre à huile :** 12 mois / 12 000 km. **Bougies :** 24 000 km. **Distribution :** 60 000 km. **Contrôle jeux aux soupapes :** 24 000 km. **Huile de fourche :** 40 000 km. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 24 mois

YAMAHA MT-07 PURE



- Puissance et couple
73,4 ch à 8 750 tr/min - 6,8 mkg à 6 500 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5 litres/100 km

- Diamètre de braquage **4,25 m**
- Poids **NC kg** à sec **184 kg** pleins faits

MOTEUR
Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution :** double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course) :** 689 cm³ (80 x 68,6 mm). **Taux de compression :** 11,5 à 1. **Alimentation :** injection. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Transmission finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE
Cadre : tubulaire en acier type Diamant. **Suspensions AV/AR :** fourche télescopique ø 41 mm, déb. 130 mm, aucun réglage/ mono-amortisseur, déb. 139 mm, réglable en précharge et détente. **Freins AV/AR :** 2 disques ø 298 mm, étriers 4 pistons/1 disque ø 245 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV-AR :** 120/70 x 17 – 180/55 x 17. **Réservoir (réserve) :** 14 litres (env. 3 litres). **Garantie :** 2 ans pièces et MO. **Coloris :** Tech Black

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT
Huile moteur : 10 000 km. **Filtre à huile :** 20 000 km. **Bougies :** 20 000 km. **Distribution :** pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes :** 40 000 km. **Huile de fourche :** vérifier tous les 10 000 km. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide de refroidissement :** 36 mois ou 10 000 km

Mash X-Ride Trail sur le Paris-Dunkerque

La pelle de la forêt

J'aurais pu la jouer bobo-néo-ruraux-rétro, et te parler de la Mash X-Ride comme d'un retour aux sources, à l'essentiel. Te raconter le fameux Paris-Dunkerque comme une évasion bucolique printanière, un accouchement depuis une banlieue urbanisée qui t'emmènerait jusque dans les contours de la côte d'Opale. Mais la vérité, c'est que je suis un ours, et que comme à chaque sortie d'hiver : J'AI FAIM !!

Par Morgan Govignon.

Sima
Sima

Grrrooooaaaarrrrrr !!!!! Ben ouais, je suis ours, je t'ai dit. Fais pas ta boudeuse, c'est top comme intro. Et l'hiver, pour un ours, c'est long, bien que je sois le seul de mon espèce à refaire une couche de graisse pendant l'hibernation... Mais là, c'est le printemps, je le sens. Depuis quelques jours, ma caverne résonne au son des 4-en-ligne qui s'ébrouent dès les premiers rayons de soleil et fleurissent aux terrasses des troquets. Mais moi, je suis un sauvage. Le goudron, je ne le prends plus que pour changer de territoire, à fond, mais je ne supporte plus les photographes cachés dans les fossés. C'est lourd, faut faire disparaître les corps à chaque fois, c'est du boulot et je digère mal le képi... Ma liberté, je l'ai retrouvée dans les bois et les champs, il y a quelque temps. Tu ne vas pas trop vite, tout change en permanence, tu voyages tout le temps. Les pénibles sont moins nombreux et le joggeur égaré est bien meilleur pour la santé. Bon, point de situation : j'ai des puces plein le sif, faut que je me bouge et me remplisse la panse d'aventures, de bon air, de vie. Un check de la boîte aux lettres : de la pub, une carte postale de Boucle d'or (devenue influenceuse à Dubaï) et une invit' : *« Cher Michka, si tu sais pas quoi faire fin avril, viens essayer la Mash X-Ride Trail 21 dans les chemins de Cocoricorando. PS : c'est de la bonne, et on a du miel de CBD. »* GRrrrooarrrjjjjaaarrrive !!!!!!

Mash et Michka

Paris, c'est pas vraiment Paris, tu vois. On est dans le Nord-Ouest, 95 représente, ça sent la chaumière bourgeoise et l'ultra-centre commercial. J'en ai rien à foutre, parce que mon joujou est là, devant moi : la Mash

1

2

3

1 Une Gilles Lalay, deux Dakar, 4 Bol d'or, le trophée Andros... On pourrait penser que la vie doit être bien fade après tout ça, et pourtant Nicolas, boss de la concession éponyme à Annonay, s'est amusé comme un gosse avec la X-Ride !
2 et 4 Jean-Michel Paquient sait ce qu'il veut : pilote d'enduro, le «DG» n'hésite pas à prendre le guidon pour développer et promouvoir les produits maison. Et il a déjà quelques idées pour l'avenir...
3 Alex et Yann, les Gentils Organitraceurs de Cocoricorando : rassurants, souriants et dispos, de nombreux trailistes leur doivent beaucoup !

X-Ride Trail et sa roue de 21 pouces. Pourtant, ils se sont foutus de moi les copains du rade « Des Plantis » : *« Quoi, tu vas rouler une Mash ? Ah ! Ah ! Une 125 toute molle, ça va jamais t'emmener, gros ! Et t'as prévu combien de litres de Loctite ? Paraît que ça perd ses boulons ces machins-là ! Je dis pas niveau gueule, mais pour le reste, alors bon, quoi ! »* J'ai demandé s'il en avait déjà essayé une, de Mash. Ayant répondu par la négative, je la lui ai refaite à lui, sa gueule. S'agirait de pas me gâcher le plaisir, parce que d'un, c'est une 650, et deux, je ne suis pas gros. Alors oui, bon, c'est vrai qu'elle est belle. En même temps, il faut dire que le coup de crayon est plus qu'inspiré des années 70 : il est officiellement revendiqué, et y'a pas à chier, j'ai bien l'impression d'avoir un 500 XT devant moi. D'ailleurs, y en a un qui traîne parmi les 200 bécanes au départ de ce Paris-Dunkerque. C'est fou de constater que pour deux trucs qui se ressemblent énormément, au final, rien n'est identique. Ça se fait par des positionnements de pièces, des choix de couleurs, des arrondis qui se respectent et pas mal d'harmonie, même avec les soufflets de fourche et les protège-mains spécialement montés pour l'occasion. Plutôt qu'une Marylin Monroe qui se la jouerait 2023 à coups d'acide hyaluronique dans les lèvres et de botox dans les rides, la Mash est une vraie moto de son temps. Je vais te le dire tout de suite, c'est typiquement mon genre : belle, simple, sans complexité. Juste charmante, pas pétasse, pas prise de tête, tout est là, sans excès de maquillage, sans arrogance. Par contre, il y a ses copines. Je sais pas toi mais moi, j'ai toujours du mal avec les copines...

Cocoricorando, la voie des sales

Beaucoup d'entre vous connaissent déjà Cocoricorando, car toute la presse y a forcément mis les pieds. La raison de ce succès ? Proposer aux possesseurs de trail qui ne savent pas comment prendre la clé des champs, une formule sécurisante et bon enfant permettant d'enfin salir dignement leur monture. Quand tu n'en as jamais fait, c'est déjà toute une aventure que de savoir où rouler ! Ici, pas de prise de tête, pas de mesurage de q..., chacun roule comme il veut en sélectionnant la trace adaptée à ses envies : bitume, aventure ou extrême. Avec plus de 200 bornes possibles par jour, les difficultés sont toutes mesurées, même sur la trace extrême, pensée pour qu'un débutant sur un gros trail puisse passer et rejoindre le bivouac et le feu de camp du soir (au prix de quelques suées, hein, faut quand même avoir des trucs à raconter !). L'ambiance est exceptionnellement chouette, chaque participant étant en recherche d'informations, de découvertes, et forcément plus tourné vers l'échange et les autres. C'est avec eux que j'ai découvert le trail (Vercingétorix en 2017), et même si j'ai bien progressé depuis, j'y retourne dès que je peux avec plaisir !
Leurs prochains rendez-vous :
• Cathare Moto Trail : du 26 au 28 mai
• La Grande Vadrouille : du 30 juin au 2 juillet
• Rock'n'trail : du 22 au 24 septembre
• La Royale : du 20 au 22 octobre
Infos : www.cocoricorando.fr

La tribu de la Sima

Elles sont 8, venues de toute la France. Des concessionnaires Sima (importateur Royal Enfield, Morini, et fabricant de la Mash) sont venus se mettre au vert en testant les machines qui ornent leurs vitrines. Dans l'idée, je trouve ça génial mais le problème, c'est que le Directeur général est aussi de la partie. Et quand t'es un ours, que tu quittes ta grotte que pour te bâfrer et t'en mettre plein les poils, t'imagines bien qu'il n'y a qu'au royaume des pouilleux que tu serais son roi. Poli, je me renseigne pendant qu'il trifouille pour remettre le 39e et dernier cheval à sa place dans le moteur : *« Moi ? Oh, c'est simple, j'étais passionné de moto, et un jour de vacances vers Beaune, j'ai poussé la porte de la Sima pour proposer mes services. N'importe quoi, tu vois, balayeur, livreur, je voulais juste travailler là. Et je ne suis plus jamais ressorti. »* Ben dis donc, avec les rides qui commencent à poindre, ça doit faire un moment qu'il balaye, le DG ! Je tente : *« Ah, mais c'était à l'ère Seurat alors ? – Oui, c'était à l'époque de Monsieur Seurat. »* Cloué, mon p'tit bec. Parce que Seurat, vu de mes magazines, c'était un importateur, une institution où des pilotes fabuleux (Chambon, Pidoux !) vivaient dans une communauté entièrement dédiée à notre passion. Marcel Seurat, je l'ai toujours imaginé en ogre motocycliste, portant à bout de bras des marques – qui n'intéressaient plus ou peu à ces époques – jusqu'aux sommets, avant que Frédéric Fourgeaud, disparu lui aussi, ne prenne le relais de cette veine passionnée et exotique. La marque Mash, c'est d'ailleurs à Monsieur Fourgeaud qu'on la doit, si tu pensais encore qu'on avait affaire à un truc chinois sans âme... Eh oui, c'est Monsieur aussi, car quand j'écoute le tintement des verres tendus à sa mémoire au bistrot qui nous sert de bivouac, et le silence des regards de mes camarades de route, je comprends, sans l'avoir connu non plus, que le Monsieur devait être tout approprié...

Poumon d'alu

Une famille, une meute plutôt. On a déjà avalé 100 bornes et je ne t'ai rien raconté, honte à moi.

4

Tout s'est passé très vite. La patte coincée dans un pot de miel, je suis arrivé à la bourre, sautant sur la bête. Mais dis donc, c'est qu'elle est à ma taille ! Les baloches à 890 mm du sol, je me sens à l'aise avec mon mètre 77, les pieds bien en appui, les sus-pattes assez fermes, la selle large pile comme il faut : pas trop pour éviter de danser d'un pied sur l'autre à chaque feu rouge, mais bien plus que sur un enduro pour avoir du confort. Le guidon large, dénué des boutons à options qui vous allongent la facture, le garde-boue qui danse la gigue à l'avant et les larges repose-pieds finissent de vous mettre dans l'ambiance : c'est bien un trail. À l'ancienne ? Pas vraiment... Pour ça, il faudrait un kick, un moteur rugueux prêt à caler sur le coup du piston au ralenti, inchiable à bas régimes, dessoudant son cadre haut dans les tours. Là, que dalle. L'injection Delphi arrive à lisser le « poum » du moteur (d'inspiration Honda 650 XR) pour en faire un sage petit jouet, prévisible et rassurant. Et si tu sens que le démarreur se sort les doigts à chaque action sur le bouton, c'est pour mieux t'emmener mon enfant.

Chaînon manquant

Une fois debout, pas de doute, j'y suis. Le regard au loin, la X-Ride montre enfin ce que j'attends d'un trail, l'espèce de chaînon manquant dans la gamme actuelle. Pour avoir mangé de la TET en préparation d'un (vrai) raid au Maroc, il y a pour moi un trou dans la raquette : entre la Honda 300 CRFL et la 1250 GS, il y a quoi ? OK, la Ténéré 700, qui fait rêver la terre entière, et peut-être bientôt la Transalp. À plus de 10 000 balles. Je ne dis pas que ça les vaut pas (tu peux faire plein de trucs avec !), je dis que la Mash, c'est l'entre-deux à rayons qu'il manquait, à quasi moitié prix. Pas trop lourd, puissant juste ce qu'il faut, facile dans les chemins. Cette moto, elle me fait penser à deux autres : la Honda 650 SLR pour la simplicité (un trail passé quasiment inaperçu à la fin des années 90), et une vieille pub MZ (me fais pas chier si t'es trop jeune, et va voir sur Internet) qui, vantant le prix plancher de son mono 2-temps, titrait : *« Et avec le reste, faites le tour du monde. »* Voilà, tu prends les deux, tu secoues, et t'as la X-Ride Trail.

Mea cool papa

En attendant, les 220 bornes de la première étape sont passées sans qu'on y pense. Ce que les orgas ne manquent pas de venir nous rappeler le soir. Faut dire, avec mon retard du matin, on ne voulait pas se taper la honte au camping en arrivant derjos, et on a passé la journée à dépasser des triples quintaux bavarois Touratechisés et des T7 qui prenaient les champs de colzas pour des dunes. Et ils ont raison, les patrons. Un, parce qu'Alex et Yann sont des types en or, et deux, parce que dans l'équipe, ils ont tous un niveau de fou (on a quand même un finisher de la Gilles Lalay, un autre du Dakar...) et que les Mash, hyper maniables grâce à leur poids, avalent toutes les aspérités avec leurs crampons en 18 pouces à l'arrière et 21 à l'avant. On essaie de faire notre *mea culpa*, d'expliquer qu'on ne représentait aucun danger vu les bêtes et les motos en dessous, et puis on trinque un coup, parce que pour eux comme pour nous, c'est du jus de passion, de l'amour, et un moment d'évasion. C'est vrai que j'ai bien senti, quand on a sorti la sangle pour me tracter, quelques regards moqueurs dans les gens qu'on venait de doubler. Quoi, une panne ? Oui. Un truc bête, ma moto ayant servi un peu à tout dans les ateliers de Beaune, une cosse mal rebranchée est venue me mettre à pied. Voilà, du lourd, hein ? Ça leur fera de quoi commérer aux pinpins du rade mais moi, je m'en balance : Manu, le mec-à-nous, a réparé en 3 minutes. C'est la 2e étape, j'ai toujours faim, et je m'éclate.

Biroute

En entrant dans la Somme, les routes sont devenues plus marrantes. Avec une répartition 50 % terre et tarmac, je n'ai pas encore eu le temps d'aller jouer sur le bitume avec la X-Ride. J'ai bien tenté un exter' à Rémi,

1 Orion nous avait sorti une chouette prépa de la X-Ride : plaque phare rectangulaire, échappement, peinture, feux additionnels, pour un petit goût de Dakar des années 80. Son atelier Ormotors (95) personnalise à peu près tout ce qu'importe la Sima ! 2 Jusque-là, je prenais mon pied ! Ce n'est que 5 fractures plus tard que je me suis rappelé mon léger manque de souplesse... Fait chier, moi je voulais Masher jusqu'à Dunkerque ! 3 et 4 Le temps m'a manqué pour approfondir « l'esprit Sima », mais j'espère pouvoir retrouver cette équipe et me faire conter toute l'histoire, de Marcel Seurat à Frédéric Fourgeaud, en attendant l'avenir. 5 Emmanuel a deux amours : la mécanique, et, euh... On n'a jamais su ! Un grand merci à lui pour l'assistance au top et la visite à l'hosto !

2

3

la veille, pour renouer avec mon passé (excité mais non glorieux) de rallye-man, mais le panneau d'entrée de village m'a bien trop vite sauté à la gueule. Avec un peu plus d'espace aujourd'hui, j'ajoute les dernières notes à mon essai : ben mon kiki, la pince et le disque 280 mm à l'avant font largement l'affaire. La fourche en 43 mm saute du chemin à la route sans faire le yoyo. Le pignon de 13 (spécialement monté pour l'occasion) donne de quoi esquisser un sourire à la sortie des virages. Bref, je ne vais pas te dérouler la fiche technique, ni te faire le comparo avec la 640 KTM qui me jette dans tous les sens d'habitude, et je vais être honnête : c'est une chouette bécane. Elle a l'humilité saine, ce qu'il faut (39 ch, 180 kilos, une prise USB) là où il faut. Elle a le corps d'une égérie des années 70 sans en avoir les défauts (c'est-à-dire 50 ans de plus et du poil aux pattes en souvenir de sa période beatnik...) et ravira autant les jeunes poètes qui rêvent de lendemains bucoliques, que les plus âgés qui cherchent une moto pas trop lourde, pas trop haute, pas trop chère, capable de les conduire aussi bien au boulot que dans les chemins, quand les récits de Fenouil leur seront nostalgie. Pour le tiers d'une GS et la moitié d'une Ténéré, la Mash la joue placée. Oui, mais la fiabilité ? J'en sais rien, il me faudrait 30 000 bornes pour te le dire. Mais c'est garanti 3 ans, alors bon... J'en étais là, tout content d'avoir trouvé une machine qui n'a trop de rien et juste ce qu'il faut. J'en prenais plein la truffe, l'imaginant avec un guidon 3 cm plus haut, un réservoir deux fois plus gros pour faire 220 bornes de plus, et 15 chevaux de mieux pour passer de 150 à 170 km/h. Et il y aurait eu le désert tout autour, et j'aurais sauté des dunes, et j'aurais bu le thé avec les Berbères...

Faim

Mais ce matin-là, c'était une descente à la con sur l'herbe mouillée, à 20 km/h, à la sortie du bois. Et je me suis ramassé, la faute à pas de chance, même pas aux Michelin Anakee qui assuraient jusque-là très bien. L'herbe mouillée, un piège à ours, tout le monde le sait. Ramassé comme une loche, même pas une égratignure, que dalle. Sauf le pied, qui a tapé dans je ne sais quoi. Et ce connard d'os qui a décidé de voir le soleil en vrai, entouré de ce carmin dégoulinant annonçant des lendemains douloureux. Ouaip, c'est là que je l'ai prise, la pelle de la forêt. Et que j'ai abandonné ma Mash, après 300 bornes d'un amour simple et sans chichis, pour les couloirs de l'hôpital d'Abbeville. Si. Je te jure, assis dans son chemin, le pied dans les mains et la blague au bec pour pas trop saper l'ambiance, on n'avait jamais vu un ours aussi triste de ne pas avoir visité Dunkerque... ■

4

5

10 ans de Paris-Dunkerque !

Les « joyeux anniversaires » ont été chantés à tue-tête... 10 piges, ça se fête ! Surtout quand tu es né un soir d'apéro... Antoine Deswart, revenant de son concessionnaire et d'essayer un trail, raconta à ses potes de tablée les yeux horrifiés du revendeur au retour de la testée, repeinte par lui-même et de boue. Les bouteilles descendant au rythme du soleil, l'idée fut lancée de remettre leurs trails dans les droits chemins pour faire le Paris-Dakar des sans blés, soit un Paris-Dunkerque. Les 16 potes alors au départ ne se doutaient pas qu'ils seraient à la base d'une boîte, Cocoricorando, qui donnera le sourire à des milliers de motards que la résurrection du trail pousserait dans les prés. Depuis, Antoine s'est tourné vers d'autres défis, laissant Alexandre Dupret et Yann Lacante guider la troupe de pèlerins dans ces aventures initiatiques. Affichant complet ou presque sur chaque épreuve, ils auraient pu en faire une usine et surfer sur la vague... Ils ont choisi pourtant de limiter le nombre de participants pour que la taille reste comme l'ambiance : humaine... Bon anniversaire, et merci les mecs !!!

Jorge Martin *(à gauche)*, et heureux second, Marco Bezzecchi, vainqueur *(au centre)*, qui regarde un Johann Zarco, troisième, transformé en héros de tout un peuple venu célébrer ce 1000e Grand Prix au Mans.

Grand Prix de France

Trois Ducati pour un podium inédit

Millième épreuve des championnats du monde de vitesse, le Grand Prix de France a été à la hauteur de l'événement. La fête a été belle, les courses animées, et la conclusion inattendue.

Par Michel Turco, LBSM.
Photos Jean-Aignan Museau.

C'est Johann Zarco qui le dit. *« J'avais déjà vécu des podiums au Mans, mais là, c'était vraiment spécial. Tout ce public, c'était incroyable. Quand j'ai vu le drapeau des 1000 Grands Prix, j'ai réalisé que c'était un jour spécial, et faire partie de l'histoire de cette course me fait vraiment plaisir. J'ai pris le temps de faire le tour d'honneur, de profiter avec les spectateurs. C'était un rendez-vous important et c'est bien d'être là. »* Marco Bezzecchi a tout autant apprécié l'événement. Et il n'en a pas voulu à Johann Zarco lorsque ce dernier lui a chipé le fameux drapeau du 1000e GP dans le tour d'honneur. Vainqueur pour la deuxième fois en cinq courses, le pilote du team Mooney VR46 vire au premier quart du championnat à la deuxième place du classement général avec seulement un point de retard sur Francesco Bagnaia, parti de nouveau à la faute en s'accrochant avec Maverick Viñales qui venait de le doubler. Cette place de dauphin, Bezzecchi était loin de l'imaginer en début de saison. *« Mon objectif était de pouvoir décrocher ma première victoire,* confie l'Italien. *J'y suis parvenu dès la deuxième course, en Argentine, sous la pluie. Mais je ne pensais pas pouvoir récidiver aussi vite sur le sec. Au-delà de ces deux victoires, je suis content de ma régularité, même si nous avons eu plus*

Moto3
Holgado fait briller Tech3

Après avoir offert à son équipe sa première victoire en Moto3 lors de l'ouverture du championnat au Portugal, Dani Holgado a permis au team Tech3 de décrocher, au Mans, son premier succès sur le sol français. Par le passé, Olivier Jacque en 250 et Johann Zarco en MotoGP avaient failli gagner sur les terres de l'écurie d'Hervé Poncharal. Le premier en 1997 sur le circuit Paul-Ricard, le second en 2018 sur le circuit Bugatti. Une panne moteur avait ruiné les ambitions du futur champion du monde 250, une chute celles du double champion du monde Moto2. Cette année, Dani Holgado a donc vaincu le signe indien en tenant tête jusqu'à la ligne d'arrivée à une meute de furieux lancée à ses trousses. *« J'avais un rythme incroyable. J'ai eu encore un peu mal aux bras dans les derniers tours, mais je n'ai rien lâché. Je suis très heureux de gagner ici, sur les terres de mon équipe. »* Un succès qui permet par ailleurs à l'Espagnol de conforter sa place en tête du classement général. Bien évidemment, Hervé Poncharal ne tarit pas d'éloges au sujet de son nouveau protégé. *« Je l'avais signé en septembre 2021 pour qu'il coure chez nous l'année suivante,* rappelle le patron du team Tech3. *On lui avait d'ailleurs fait faire deux remplacements sur la fin de saison. C'est à ce moment-là que KTM négociait avec Raul Fernandez. Celui-ci avait mis dans la balance un guidon pour son frère. C'est comme ça qu'on nous a refilé Adrian et que Dani s'est retrouvé chez Ajo. Il était tout aussi déçu que nous car il avait très envie de travailler avec Hector Tetsuri, l'un de nos chefs mécaniciens Moto3. Ils se connaissent depuis longtemps et ils s'adorent. »* Le résultat est là.

1 Johann Zarco *(n° 5)* ne s'est pas ménagé pour aller chercher ce podium. En même temps, qui se ménage en MotoGP ? On attend toujours une victoire française dans la classe reine du MotoGP. **2** Il était dit que ce 1000e GP de l'histoire devait aussi rendre hommage à son acteur le plus fidèle, Valentino Rossi, qui aura disputé 432 de ces 1000 GP... Énorme ! Comme la victoire de Marco Bezzecchi qui permet à Valentino, *via* son team VR46, de planer toujours un peu plus sur cette discipline. **3** Devant la foule des très grands jours, Bezzecchi a donné un récital. Le voilà qui recolle au championnat. Avec deux victoires et une troisième place, il est, au soir du GP de France, le meilleur performer de ce début de saison. **4** En souffrance cet hiver, les KTM sont plus que jamais dans le jeu, et Binder *(photo)* comme Miller brillent à leur guidon.

Si le bilan comptable n'est pas aussi bon qu'en 2022, Aleix Espargaro reste un concurrent rapide et âpre au combat.

Fabio Quartararo en dédicaces, un moment fort de communion avec un public venu en masse.

Notre champion du monde 2021 aura vécu un GP de France compliqué. Une chute en course sprint et une 7e place le dimanche. Pas suffisant pour contenter Fabio.

Impressionnant sur les terres mancelles, Augusto Fernandez (Gas Gas) a montré qu'il apprenait vite. Un essai à transformer pour le champion du monde Moto2 2022.

de problèmes à Jerez. Tout fonctionne super bien avec l'équipe et nous avons le soutien de Ducati, ce qui est aussi très important. »
Le pilote a également mûri. Meilleur débutant l'an dernier, Marco a gagné en assurance. *« J'ai un an d'expérience en MotoGP et cela signifie que j'aborde toutes les courses avec un peu plus de confiance,* témoigne-t-il. *Le nouveau format change quand même pas mal les choses. Il faut être rapide dès le vendredi matin. Il n'y a pas de place pour une erreur, un incident ou une chute. Pour prétendre à la victoire, il faut être immédiatement compétitif. C'est pour ça que l'équipe joue un rôle crucial. Les mecs sont fantastiques : Matteo et Sergio, mes techniciens, tous les mécaniciens, Vale à la maison, Pablo et Uccio, les gars de Ducati, et tous ceux qui font partie de ce projet. Et puis la Ducati GP22 est très rapide. »* Preuve en est, malgré les chutes de Francesco Bagnaia, de Luca Marini et d'Alex Marquez, ce sont trois Desmosedici qui ont conquis les trois marches du podium du circuit Bugatti.

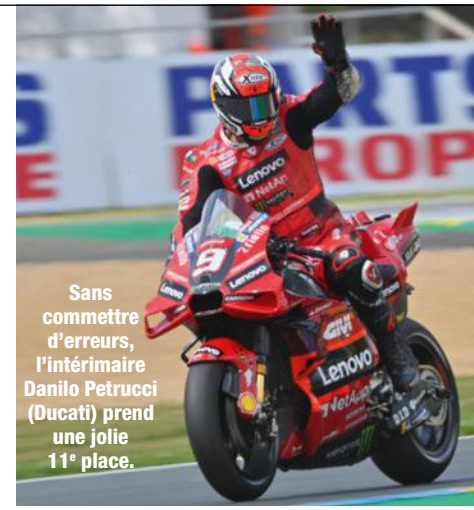
Promoteur de ce millième Grand Prix de l'histoire des championnats du monde de vitesse, Claude Michy a apprécié le spectacle. Avec 278 805 spectateurs sur les quatre journées de festivités, dont 116 692 pour le seul dimanche, le Grand Prix de France a fait exploser tous les records établis depuis la création de la compétition en 1949. Une telle affluence méritait bien un exploit tricolore, et cette année, c'est Johann Zarco qui s'en est chargé. Neuvième sur la grille de départ, sixième à l'arrivée du sprint du samedi après-midi, le pilote Ducati Pramac est parvenu dimanche à décrocher un podium qui,

Moto2
Arbolino, rapide et régulier

Que beaucoup aient déjà fait de Pedro Acosta le champion de la saison 2023 ne semble guère émouvoir Tony Arbolino. Pourtant, lui aussi flanqué d'un ego plus costaud que ne l'est son palmarès, l'Italien taille tranquillement sa route depuis l'ouverture du championnat au Portugal. Sur le premier quart du championnat, Arbolino n'aura jamais terminé au-delà de la quatrième place. Et sur ses trois podiums, le pilote du team Elf Marc VDS ne compte rien de moins que deux victoires, dont la dernière, obtenue sur le circuit Bugatti, mérite à elle seule une mention très bien. Tony a en effet mené la course du premier au dernier tour sans jamais faiblir. *« Ce fut physiquement difficile,* a-t-il commenté une fois la ligne d'arrivée franchie. *J'ai pris froid aux essais, et dès le troisième tour, j'ai commencé à ressentir de la fatigue. Mais j'ai tout de même réussi à me maintenir à la première place. Je dois cette victoire à l'équipe qui a fait un super boulot. Nous n'étions pas au mieux vendredi mais nous avons trouvé des solutions techniques qui m'ont énormément aidé en course. »*

Alors qu'il était revenu au contact d'Arbolino au classement général, en s'imposant pour la deuxième fois de la saison sur ses terres espagnoles, Acosta a de nouveau failli au Mans en partant à la faute : *« Je tiens à m'excuser auprès de l'équipe car je pense que nous aurions pu au moins monter sur le podium. Ils méritaient ce résultat, mais des erreurs peuvent être commises et aujourd'hui, c'était à notre tour de les commettre. Il faut retenir les points positifs de ce week-end, et notamment le fait que nous soyons compétitifs dans toutes les conditions. »*
Aron Canet et Sam Lowes toujours irréguliers, on ne voit qu'Alonso Lopez pour se mêler au duel que sont partis pour se livrer cette saison Tony Arbolino et Pedro Acosta. Troisième au Mans derrière l'étonnant Filip Salac, le pilote Speed Up est déjà monté à trois reprises sur le podium.

à la fin du premier tour, tenait pourtant du mirage. Alors dixième, le Français a dû cravacher sa monture pour remonter dans le classement et regagner les avant-postes. *« J'ai pris un meilleur départ que samedi,* explique-t-il. *Mais quand j'ai vu Alex Marquez freiner très tard au virage six, j'ai préféré m'écarter pour éviter l'accrochage. Il me restait alors vingt-sept tours pour remonter. »* Et profiter des malheurs d'une flopée d'adversaires moins habiles que lui dans l'évitement des pièges d'une course particulièrement mouvementée. Ce sont tout d'abord Maverick Viñales et Francesco Bagnaia qui se sont accrochés et ont fini dans le bac à gravier, puis Luca Marini qui a été percuté par Alex Marquez alors qu'il venait de se récupérer d'une monumentale glissade. Ces deux nouvelles chutes ont permis à Johann Zarco de récupérer la cinquième place et de se lancer à la chasse d'un quatuor composé de Jack Miller, Marc Marquez, Marco Bezzecchi et Jorge Martin. Une fois encore, la réussite a été du côté tricolore. Alors que Jack Miller



Sans commettre d'erreurs, l'intérimaire Danilo Petrucci (Ducati) prend une jolie 11e place.

Troisième de la course sprint samedi, Francesco Bagnaia *(à droite)* sera parti à la faute dimanche...

Bagnaia lassé des polémiques

Sur les cinq Grands Prix à ce jour, Francesco Bagnaia s'est imposé à deux reprises. Ce sont les deux seules victoires à mettre au compte d'une équipe officielle durant le premier quart du championnat. Marco Bezzecchi, vainqueur en Argentine et au Mans, et Alex Rins, vainqueur au Texas, ont gagné les trois autres, le premier sous la bannière VR46, le second sous celles de LCR. Cette virtuosité des équipes indépendantes a été soulignée au Mans par le tir groupé de Bezzecchi, des pilotes Pramac Martin et Zarco, et de Fernandez, le pensionnaire de la structure Tech3. Du jamais vu qui en dit long sur le niveau de performance général du plateau MotoGP. Impliqué au Mans dans un accrochage avec Viñales, Bagnaia s'est dit préoccupé par le nombre croissant d'incidents. Le pilote Ducati a ainsi émis l'hypothèse que cette recrudescence d'accrochages serait due à ce resserrement des écarts entre les machines des équipes officielles et celles des équipes indépendantes. La presse italienne à laquelle il s'est confié après la course a ainsi rapporté ces propos : *« À mon avis, nous devrions réfléchir et faire quelque chose pour améliorer la situation. Ça n'est pas idéal pour la sécurité. Je pense que de la première à la dernière moto, tout le monde peut gagner, il n'y a plus ces six ou sept dixièmes d'écart qu'il y avait avant entre les motos d'usine et les motos satellites. Aujourd'hui, le niveau est extrême, tout est à la limite et n'importe qui peut gagner. »* Ce genre de polémiques alimentant les audiences, certains sites n'ont pas hésité à utiliser le discours de Bagnaia pour faire réagir des patrons de teams indépendants. Ce qu'a fait Hervé Poncharal en s'insurgeant des déclarations de l'Italien. Devant l'ampleur prise par la polémique, Bagnaia a dû remettre l'église au centre du village en s'en prenant aux rois des « putes à clics ». *« Ce qui a été publié est hors contexte en raison de l'interprétation faite par certaines personnes,* a expliqué le champion du monde auprès d'un journaliste d'*Autosport*. *On m'a interrogé sur la sécurité et les raisons de l'augmentation des accidents et j'ai simplement essayé de faire une analogie en disant que cela n'arrivait pas avant. Je pense qu'il y a quelques années, il y avait moins de contacts parce qu'il y avait une grande différence entre les meilleurs pilotes et les autres. Aujourd'hui, tout est beaucoup plus serré. Je suis arrivé en MotoGP avec une équipe indépendante, comment pourrais-je suggérer de créer un fossé entre les motos d'usine et les motos satellites ? »*

DISPONIBLE EN KIOSQUE

GP RACING

LE MAGAZINE MOTO 100% SPORT

DISPONIBLE EN KIOSQUE ET SUR BOUTIQUELARIVIERE.FR

1 De retour après sa blessure contractée au Portugal, Marc Marquez *(n° 93)* aura été fidèle à sa réputation, sans rien lâcher, même au-delà de la limite. 2 Chez Pramac, on a le sourire : avec Martin et Zarco, les podiums se succèdent.

rétrogradait, gêné par la sueur ruisselant à l'intérieur de son casque, que Marc Marquez finissait par partir à la faute en tentant coûte que coûte de résister aux assauts de Jorge Martin, Johann Zarco se voyait offrir une inespérée 3e place : *« À ce moment-là, je faisais le forcing pour essayer de ramarrer Jorge. Quand Marc est tombé, j'ai pensé à attaquer pour aller chercher la 2e place. Mais Jorge était rapide et je n'avais pas envie de perdre le podium en commettant une erreur. Troisième, au Mans, devant tout ce public… C'est quelque chose qui s'apprécie. »* De quoi rendre jaloux Fabio Quartararo qui, en difficulté dès les essais comme il l'avait été deux semaines plus tôt à Jerez, a dû, lui, se contenter d'une plus modeste 7e place. ■

LA CHRONIQUE DE NICO

NICOLAS GOYON, TEAM MANAGER TECH3

"Les Japonais à la traîne"

« Cela fait maintenant une paire d'années que plus aucune usine japonaise n'a décroché le titre de champion du monde des constructeurs. Pire que ça, la saison passée, deux des trois marques japonaises encore présentes en MotoGP ont terminé aux deux dernières places de ce classement. La tendance se confirme, l'Europe a pris l'ascendant sur des constructeurs nippons qui étaient jusque-là incontournables. Ayant longtemps travaillé avec Yamaha avant de collaborer avec KTM, j'ai vu les deux mondes et leurs différences. Les Japonais ont longtemps dominé les Grands Prix en profitant de leur expérience et de leur travail de fourmis. Avec eux, tout doit être fiable, il n'y a pas de place à l'erreur. Tout est testé, retesté… Le revers de la médaille, c'est qu'il n'y a pas d'innovation. La dernière nouveauté apportée par les Japonais remonte à plus de dix ans avec la boîte seamless de Honda. À ce moment-là, Ducati avait vite emboîté le pas en confiant un projet similaire à une entreprise extérieure. Chez Yamaha, il avait fallu attendre plus d'un an pour voir arriver cette technologie. Déjà, les Européens démontraient leur réactivité. Dans la foulée, Ducati a repris le flambeau de l'innovation avec ces éléments aérodynamiques devenus incontournables en MotoGP. Aprilia s'y est mis en développant l'effet de sol quand KTM s'est associé à Red Bull F1 pour trouver de nouvelles solutions. Contrepartie de cette réactivité, des problèmes de fiabilité peuvent faire jour, comme Aprilia l'a vécu avec ses moteurs il y a deux ans. Les Européens n'hésitent pas à prendre des risques. En 2020, avant que le Covid ne frappe, Ducati se préparait à attaquer le championnat avec un nombre limité de pièces pour avoir attendu le dernier moment pour figer ses spécifications. C'est d'ailleurs ce qu'a fait KTM cette saison en attendant les tests de Sepang pour arrêter sa configuration moteur. Aujourd'hui, les Japonais ne sont pas capables de prendre ces risques-là, et en ayant qui plus est raté le virage de l'aéro, devenu primordial en termes de performances, ils se retrouvent à la traîne. »

BOL D'OR
CIRCUIT PAUL RICARD
— 15 / 16 / 17 SEPTEMBRE 2023 —
INFOS ET RÉSERVATIONS SUR BOLDOR.COM
EWC
FIM
MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
AXA Passion
MOTUL
Moto revue
Tourtel Tonic
La Provence
bleu
WBD | Sports
DUNLOP
NEXTHASH
Web!ke
Larivière Organisation
CIRCUIT PAUL RICARD

RAW
fast trade
racer
MICHELIN
aprilia
#be a racer
Kabuto
CASE II
IXON
DELLORTO

Aleix Espargaro

« Tout est beaucoup plus stressant que par le passé »

À bientôt 34 ans, Aleix Espargaro participe à sa quatorzième saison de MotoGP. Toujours aussi passionné quand il parle de compétition, le vétéran des GP s'efforce de s'adapter à l'évolution de la discipline sans nostalgie.

Aleix, alors que tu disposes cette année d'une Aprilia plus performante, ton début de saison n'est pas aussi brillant qu'en 2022. Comment l'expliques-tu ?
En termes de vitesse pure, de performances et de sensations, j'estime que ce premier quart de championnat est meilleur que celui de l'an passé. Je me sens plus rapide et plus solide que la saison dernière. Mais c'est vrai qu'en fin de compte, ce n'est pas important de savoir comment je me sens. L'important, c'est le nombre de points que j'ai au classement du championnat, et il faut reconnaître que j'en ai moins que l'an dernier. Je pense qu'il y a eu beaucoup de circonstances qui ne m'ont pas permis de récolter les points que j'aurais dû prendre le dimanche, mais dans l'ensemble, j'ai plus de vitesse grâce à une meilleure moto.

De quelles circonstances parles-tu ? Tu estimes avoir manqué de réussite ?
Non, je n'aime pas parler de malchance. Je n'ai simplement pas été suffisamment performant le dimanche. La moto est très bonne, mais le dimanche, pour dépasser, nous rencontrons des problèmes avec la pression du pneu avant. J'ai du mal à rouler en course à mon meilleur niveau comme j'arrive à le faire aux essais quand je peux rouler seul. C'est la plus grande différence. Mais ce ne sont pas des excuses. L'important est d'être rapide pour la course et actuellement, nous n'arrivons pas être aussi performants le dimanche que le vendredi ou le samedi.

En quoi l'Aprilia est-elle meilleure cette année ?
Je pense qu'elle est meilleure partout. On n'a pas progressé sur un point précis, tout est mieux… On va dire 5 % au niveau du freinage, 5 % en vitesse de passage en courbe, 5 % en performances moteur… Globalement, la moto est plus rapide que l'an dernier.

Et pourtant, les résultats ne sont pas là…
En effet, parce que les autres aussi ont progressé. Ducati s'est encore amélioré, et avec huit pilotes, qui ne sont plus aujourd'hui des débutants, il est très difficile de tenir la comparaison.

L'Aprilia semble avoir un vrai problème au départ…
Oui, c'est exact, ça reste l'un de nos points faibles. Si j'ai du mal le dimanche, c'est en grande partie à cause des départs et des premiers tours.

Qu'est-ce qui est en cause ?
Nous ne sommes pas au niveau de la concurrence sur le lancement. C'est un ensemble avec l'embrayage, l'électronique… Nos adversaires ont progressé plus que nous sur ce secteur qui est devenu très important.

Avoir quatre Aprilia sur la grille, c'est un vrai plus ?
Pour l'instant, pas vraiment… L'équipe satellite ne nous a pas vraiment aidés à essayer de nouvelles choses, parce que Miguel n'a pas eu de chance et que Raul a du mal à s'adapter à la moto depuis le début de la saison. Mais il y a quand même eu de bonnes courses, comme celle de Portimao, avec trois Aprilia dans les dix premiers.

De quelle manière le nouveau format des Grands Prix change-t-il l'approche du week-end ?
Tout est beaucoup plus stressant que par le passé. C'est vraiment, vraiment stressant. C'est la plus grande différence. Je pense que nous devons encore nous adapter pour essayer d'être plus à l'aise. Pour moi, c'est très important de profiter et pour l'instant, je n'y arrive pas parce qu'à chaque séance, il faut se précipiter pour être suffisamment rapide afin de figurer dans le Top 10. Cela fait parfois perdre en concentration et au final, on ne parvient pas à préparer correctement la course.

Aimes-tu la course sprint ? Est-ce que tu l'apprécies ?
Ce sont deux questions distinctes. L'aimer et l'apprécier sont deux choses différentes… J'ai dit dès le début que je n'aimais pas cette course sprint pour ce qu'elle engendrait. Mais bien évidemment, j'aime piloter ma moto à la limite comme on le fait en qualification. Or, ça n'est pas quelque chose qu'on peut faire en course le dimanche à cause de la dégradation des pneus, de la consommation d'essence et de beaucoup d'autres facteurs. En revanche, on peut le faire sur les courses sprint parce qu'elles sont très courtes et qu'on ne se préoccupe pas des pneus et de tout le reste. On se contente de rouler à fond. En ce sens, ça procure du plaisir. J'aime vraiment piloter ce type de moto à la limite. Mais à cause de l'agressivité générale et des trajectoires que tout le monde prend, il est parfois difficile de s'amuser. Je sais que c'est une réponse un peu contrastée…

Tu es là depuis un bon moment. Penses-tu que le MotoGP est sur la bonne voie ?
C'est une bonne question. En termes de popularité, pas tout à fait. Nous ne sommes pas dans notre meilleure période, parce que je me souviens que lorsque j'ai débuté dans ce championnat, il y a une quinzaine d'années, tous les circuits faisaient le plein de spectateurs. En fin de compte, il s'agit d'un spectacle. Nous courons pour les fans qui viennent nous voir.

Donc si on fait des courses sur des circuits où il n'y a personne, cela veut dire que notre sport n'est pas aussi populaire que ça. C'est quelque chose qu'il faut améliorer, et cela passe certainement par plus d'engagement avec le public. C'est la chose la plus importante.

Les changements apportés cette année par le promoteur du championnat vont donc dans la bonne direction…
Oui, mais il aurait fallu réagir plus tôt. C'est la première année où je vois des choses bouger. Je pense que nous avons pris la bonne direction, mais il va falloir du temps pour avoir des résultats. J'espère vraiment que tout cela portera ses fruits.

Quand tu courais avec une ART en 2017, cette MotoGP était équipée d'un moteur Aprilia dérivé de la RSV4 de série. Imaginais-tu, à cette époque, que les constructeurs italiens en seraient là aujourd'hui ?
Pas du tout ! Le monde est fou. Tout va si vite… Quand je suis passé de Suzuki à Aprilia, beaucoup de gens pensaient que c'était la fin de ma carrière. J'ai toujours cru à ce projet. Je crois vraiment en moi, en mes compétences et en mon travail. Aujourd'hui, six-sept ans plus tard, j'ai placé la moto au sommet, c'est l'une des meilleures du plateau. Nous gagnons des courses. Nous nous battons pour le titre. Nous sommes montés sur de nombreux podiums. Pas seulement moi, mais aussi mon coéquipier. Je suis donc très fier de ce que nous avons accompli au cours de cette aventure avec Aprilia.

Ne penses-tu pas que Ducati, et plus particulièrement Dall'Igna, sont en train de tuer le championnat ?
Gigi est juste plus intelligent que les autres, mais ce n'est pas de sa faute ! Il fait mieux que les autres, c'est tout. Lui et Romano (Albesiano) font mieux que les Japonais. Il est difficile de trouver un compromis entre l'amélioration des performances de la moto et le spectacle. Les progrès technologiques ne sont pas toujours créateurs de plus de spectacle, mais les ingénieurs ne se soucient pas vraiment du spectacle. Ils veulent de la performance. C'est leur job.

Le développement de l'aérodynamique est-il une bonne chose pour le sport ?
Non, pour deux raisons. La première est que les circuits ne sont plus adaptés parce que nous sommes trop rapides partout et que les pistes deviennent trop petites et trop dangereuses. La deuxième, c'est qu'il est de plus difficile de dépasser. Alors oui, les motos sont meilleures. Elles sont très, très rapides, mais en fin de compte, les gens qui regardent les courses à la télé se fichent pas mal de savoir si nous tournons en 1'55 ou en 1'36. Ce qu'ils veulent, c'est du spectacle, et je pense que l'aérodynamique ne favorise pas le spectacle.

Ton frère Pol, Bastianini, Oliveira, Marquez… Il y a eu beaucoup de blessures sur ce premier quart de championnat. La sécurité est-elle désormais un vrai problème en MotoGP ?
Le problème, c'est que nous sommes très proches. Tout le monde essaie donc de prendre un peu plus de risques pour faire la différence, plus que par le passé. C'est pourquoi il y a beaucoup de chutes, beaucoup plus de tension avec le nouveau format. Cela ne joue évidemment pas en faveur de la sécurité, et c'est la raison pour laquelle il y a beaucoup de blessés. Je pense qu'il est difficile de changer ça. Nous devons vivre avec ce type de courses. Nous devons faire face à plus de blessures que par le passé, c'est certain, et pour autant, je ne pense pas que cela va changer.

As-tu été surpris par la performance de Dani Pedrosa à Jerez ?
Pas vraiment.

Cela faisait tout de même quatre ans qu'il n'avait pas pris un départ…
Le talent de Dani est colossal. Il a fait beaucoup d'essais à Jerez et la KTM a énormément progressé. Avec un tel cocktail, il était clair pour moi qu'il serait capable de se battre pour un Top 10. Je ne m'attendais peut-être pas à ce qu'il soit aussi rapide lors de la première séance d'essais libres mais pour moi, Dani est l'un des meilleurs pilotes de l'histoire de ce sport. Je n'ai donc pas été vraiment surpris par sa pointe de vitesse.

Qu'est-ce que ça dit de la compétition ? Que la jeune génération n'est pas aussi talentueuse que ce que l'on dit ou que les motos sont plus faciles à exploiter et que c'est cela qui rend les courses aussi serrées ?
Tout est dans le détail… Si tu regardes bien, Dani a été très performant, mais il n'a pas battu les deux pilotes officiels KTM. Cela signifie qu'il était rapide mais qu'avec la même moto, les bons pilotes l'étaient plus que lui. Et ceux que Dani a battus ne disposaient pas de la même machine… Donc son niveau reste très bon, mais il n'y a quand même rien de fou là-dedans.

Penses-tu qu'Aprilia aurait besoin d'un pilote de test de son niveau ?
C'est une très bonne question. Les tests sont de plus en plus importants, car nous ne pouvons pas vraiment faire d'essais pendant la saison à cause du règlement. Et maintenant, avec ce nouveau format, nous ne pouvons même plus en faire pendant le week-end parce qu'on doit être super rapide dès le vendredi et qu'on a déjà une course le samedi. Donc, même pendant les week-ends de Grands Prix, on ne peut plus rien tester. Les essais sont très importants. Plus l'équipe de test est performante, plus ses ingénieurs sont compétents, meilleurs sont les résultats, ce qui facilite grandement la tâche de l'usine.

Cela pourrait-il être un travail pour toi à la fin de ta carrière ?
C'est possible. Je n'ai pas envie de me couper de ce milieu lorsque j'en aurai terminé avec ma carrière de pilote MotoGP. Je ne me vois pas passer de tout à rien parce que j'aime vraiment ce que je fais, j'aime essayer des nouvelles

pièces, discuter avec les ingénieurs, développer de nouvelles solutions techniques… Devenir pilote d'essai pourrait être une bonne option.

Quand vois-tu la fin de ta carrière ? J'ai lu que tu aurais dit que la saison 2024 serait ta dernière…
Non, ce que j'ai dit, c'est que lorsqu'un contrat se termine, on est toujours un peu stressé par les négociations, par le choix entre rester ou aller voir ailleurs. L'an dernier, ces tensions avec Aprilia se sont ressenties sur mon début de saison. Ce que j'ai dit, c'est que 2024 sera ma dernière année de contrat et qu'il n'y aura pas de stress autour de ça. Si je suis dans le Top 5 sur le début saison et qu'Aprilia veut me garder, je prolongerai mon contrat. Si ça n'est pas le cas, je rentrerai chez moi. Je pense que j'ai fait ce que j'avais à faire dans ce paddock, et je n'ai plus à m'inquiéter de quoi que ce soit. Je veux m'amuser. Si je suis devant et qu'ils veulent m'offrir une année de plus, d'accord. Sinon, je penserai à faire d'autres choses.

Penses-tu que le stress que génère aujourd'hui le MotoGP sur ses pilotes peut raccourcir à terme leur carrière ?
Tout à fait. En tout cas, pour les pilotes des anciennes générations. Nous verrons ce que ça donne avec les jeunes qui arrivent du Moto2 et du Moto3 et qui n'auront connu que cette nouvelle formule. On sait que l'être humain a la faculté de s'adapter à tout. J'ai discuté de ça avec Dani à Jerez après la course. Il m'a dit c'est fou, la tension et le stress sont dix plus fois plus élevés pour les pilotes qu'à l'époque où nous courions ensemble. Le calendrier, l'ajout du sprint, le niveau de la compétition… Tous ces éléments ont une influence. Dans un mauvais jour, Dani finissait quatrième. Aujourd'hui, ça serait une autre histoire.

Plus tout ce que le promoteur vous demande aujourd'hui avec la télé, les réseaux sociaux, le public…
On perd beaucoup d'énergie avec tout cela, mais c'est nécessaire. Nous avons besoin de plus d'engagement avec les fans. Nous devons offrir un meilleur spectacle. Nous sommes en 2023. Nous ne sommes plus en 2010, et le stress est certainement beaucoup plus élevé. La seule chose qui n'a pas progressé, ce sont les salaires. ■

Aleix Espargaro n'a jamais été aussi performant qu'au guidon de l'excellente Aprilia.

Aleix Espargaro en 12 dates

1989 : naissance le 30 juillet à Granollers, Espagne
2005 : 16e du championnat du monde 125
2007 : débute la saison en 125 et la termine en 250 avec l'Aprilia de Porto
2008 : 12e du championnat du monde 250
2009 : dispute 4 Grands Prix MotoGP avec le team Pramac Ducati
2010 : 14e du championnat MotoGP
2011 : 12e du championnat du monde Moto2
2012 : retrouve le championnat MotoGP avec le team Aspar et termine premier pilote CRT
2015 : rejoint le team Suzuki, de retour en MotoGP, et se classe 11e du championnat
2017 : signe chez Aprilia, 15e du championnat MotoGP
2021 : obtient son premier podium en MotoGP
2022 : première victoire en Grands Prix, 4e du championnat MotoGP.

Claude Michy

« Je ne suis pas à la course aux records »

Avec plus de 278 000 spectateurs recensés sur le week-end, dont 116 000 sur la seule journée de dimanche, le Grand Prix de France a battu le record d'affluence du championnat MotoGP. Un succès que la manche tricolore doit en grande partie au travail de son promoteur.

Claude, jamais encore un Grand Prix n'avait accueilli autant de spectateurs sur l'ensemble d'un week-end. Qu'est-ce que cela signifie selon toi ?
Je ne suis pas sur ces chiffres-là qui sont ceux utilisés par la F1, les 24 Heures du Mans ou encore la Dorna. C'est une addition des spectateurs présents chaque jour sur le circuit. Pour moi, ça n'est pas la bonne façon de compter. Je reste donc sur les 116 000 personnes qui étaient présentes le dimanche. Ils étaient déjà 90 000 le samedi et 65 000 le vendredi. Ce qui compte, à mes yeux, c'est la durée du séjour des personnes qui viennent passer un bon moment.

Quoi qu'il en soit, au-delà du record, c'est un véritable succès…
Je ne suis pas à la course aux records. L'an dernier, nous avions déjà atteint un très bon chiffre puisque nous avions accueilli un peu plus de 110 000 spectateurs. Disons que l'on connaît une progression de 2 ou 3 % cette année. Le fait qu'il s'agisse du 1000e Grand Prix a aussi été un facteur car tout le monde a bien travaillé autour de cet événement, je pense notamment à la parade que nous avons pu organiser grâce à la ville du Mans et à la préfecture.

Tu penses que le fait que ce Grand Prix ait été le 1000e de l'histoire a attiré davantage de monde ?
C'est difficile à dire… Nous avons commencé à mettre les places en vente à partir du mois de septembre et nous avons toujours été en avance. Les gens ont réservé assez tôt. Ça a pu jouer un peu car il y a eu beaucoup de promotion autour du Mans grâce à ce 1000e GP.

Que peux-tu encore améliorer ?
L'an dernier, on a demandé une nouvelle homologation à la préfecture pour les tribunes, et nous l'avons obtenue début mai. Nous sommes donc en train de regarder comment en agrandir certaines sur les belles zones comme la Chapelle et à deux ou trois autres endroits. On travaille là-dessus pour apporter plus de confort au public.

Tu penses que ce circuit peut aller jusqu'où en termes d'accueil de spectateurs ?
On est un peu au taquet aujourd'hui. Encore une fois, l'objectif est d'améliorer l'accueil, pas forcément le nombre de spectateurs. C'est aussi pour ça qu'on a beaucoup travaillé cette année sur les problèmes de rupteurs dans les campings avec ceux qui ne se tiennent pas bien. Ça a déjà bien avancé grâce au travail des casques jaunes, les médiateurs, et des agents de sécurité. On a trié tous les trucs impossibles qui font qu'on a des accidents, avec des gens brûlés qu'il faut emmener à l'hôpital. En ce sens, le week-end s'est mieux passé que l'an dernier. Par notre position, les gens n'hésitent plus à intervenir avec ceux qui ne se tiennent pas bien pour leur dire de se calmer.

La composition du public est-elle en train de changer ?
Quand on voit les vidéos tournées par la Dorna, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de parents qui viennent avec leurs enfants. Je pense que cette dimension familiale existe, c'est ce qu'il faut retenir en plus du rajeunissement de la clientèle. Et c'est très bien pour la moto.

Le nouveau format instauré par le promoteur du championnat va-t-il dans le bon sens, selon toi ?
On l'a vu le samedi, on s'est retrouvé avec une très belle ambiance parce qu'il y avait une course. Je pense que c'est rentré dans les mœurs. Après, tout ce que la Dorna a proposé, comme le Hero Walk, n'a pas eu pour nous une grosse incidence dans le sens où nous avions déjà mis en place, depuis

1 Désormais, après le warm up, les pilotes du MotoGP font un tour de circuit saluer les spectateurs. Vous étiez 116 000 sur le tracé manceau pour assister au GP de France. **2** Claude Michy, lors de la présentation du Grand Prix de France, entouré de Fabio et Jojo. Et Claude n'hésite pas à promouvoir les produits de son Massif Central. **3** La foule est toujours enthousiaste au moment de rencontrer les pilotes chaque vendredi.

longtemps, une proximité entre les pilotes et le public. Je crois que les pilotes sont satisfaits de voir du monde et d'être soutenus. C'est une chose qu'ils apprécient.

Il y a quand même beaucoup de tension, de chutes et de blessés depuis le début de la saison…
C'est la course. Je suis navré, mais c'est la course ! Et quand tu as deux épreuves durant le week-end, c'est mathématique, il y a plus de risques.

Comment trouver le bon dosage entre le sport et le spectacle ?
Les blessés, il y en a surtout eu en début de saison. Et à Portimao, on a vu que la sécurité du circuit avait besoin d'être améliorée.

Mais il y a beaucoup d'accrochages…
Il faudra faire le bilan en fin de saison. Mais ça n'est pas à moi de le faire.

Revenons à ce magnifique Grand Prix de France. Il n'a finalement manqué qu'une victoire française pour que la fête soit totale…
La façon dont a été accueilli Johann à l'arrivée, on avait l'impression qu'il avait gagné la course ! Il y avait une vraie « Zarcomania ».

L'absence de relève tricolore ne t'inquiète-t-elle pas pour l'avenir ?
Non. D'abord, il y a la Fédé qui travaille. Il y a des jeunes qui arrivent en ETC et qui montrent le bout de leur nez. Il faut être patient, ça ne peut pas se faire du jour au lendemain. Et maintenant qu'il faut avoir 18 ans pour arriver en Moto3, ça laisse un peu de temps.

Les initiatives de la FFM sont-elles suffisantes ?
Elles ont le mérite d'exister, c'est le premier point. Je n'ai pas regardé tous les classements de l'ETC, mais on m'a dit qu'on avait des jeunes qui commençaient à se qualifier, ce qui n'était pas le cas auparavant. Je pense que c'est comme tout : il faut qu'ils s'habituent au combat et aux exigences de la performance.

Est-ce qu'un GP de France sans pilotes français serait aussi populaire ?
Non, c'est évident qu'il faut des pilotes français. Et c'est pour cela qu'il faut faire des efforts pour aider les jeunes.

Tu reprends cette année l'organisation des 24 Heures de Spa. Quelles sont tes ambitions par rapport à cette épreuve ?
Il faut donner du temps au temps. Je pars de zéro, il faudra deux ou trois ans pour que ça soit bien installé.

Pourquoi t'être lancé dans cette organisation ?
J'étais impliqué au départ des discussions entre François Ribeiro (alors patron d'Eurosport Events), la FIM et le promoteur du circuit de Spa pour reprendre l'organisation de cette épreuve.

Comment vois-tu l'évolution de l'endurance ?
Je pense que c'est une discipline qui a de l'avenir, on voit des pilotes avec du palmarès, les marques sont là… C'est une discipline qui mérite d'exister. Avant l'arrivée d'Eurosport, le Bol d'Or ne marchait pas, les 24 heures Motos non plus, il n'y avait pas de liens avec les Japonais… Or, les choses évoluent depuis quelques années.

Ne serait-il pas temps de rassembler l'EWC et le WSBK dans un même championnat ?
Oui, ça ferait sens. Ça a été discuté avec la Dorna. Intégrer le Superbike avec l'endurance pourrait être un bon plan. C'est la Dorna qui a la réponse… Les choses prennent du temps. ■

Giacomo Agostini sur la Yamaha qui lui a permis de décrocher son dernier titre mondial en 1975.

Giacomo Agostini

« La première victoire, c'est comme le premier amour, ça ne s'oublie pas »

Pilote le plus titré de l'histoire des championnats du monde de vitesse, Giacomo Agostini a eu droit aux honneurs sur le circuit Bugatti. L'occasion, pour les spectateurs présents au 1000e Grand Prix, de revenir sur le parcours de l'icône italienne.

1

Avec sa gueule d'ange, son allure de play-boy et ses manières de fils de bonne famille, Giacomo Agostini a déboulé dans les championnats du monde de vitesse comme un chien dans un jeu de quilles. Dans les années 1960, le Continental Circus vit sous le joug des pilotes britanniques, Mike Hailwood en tête. L'Italien possède plusieurs points communs avec la star de l'époque de la catégorie 500. Doté d'un talent naturel comparable, il est, lui aussi, issu d'un milieu aisé. Mais si le père d'Hailwood a tout fait pour aider son fils à se lancer dans le bain de la course, celui de Giacomo s'y est au contraire largement opposé. Mais rien n'y a fait. Malgré la voiture de sport qui lui était promise s'il renonçait à ses projets, l'Italien a préféré s'offrir une 175 Morini. *« J'ai commencé avec une moto privée et un mécanicien qui était boulanger,* se souvient-il. *Il y avait quarante pilotes au départ de ma première course et j'ai terminé deuxième. Ma famille ne voulait pas que je fasse de la compétition mais j'étais décidé à en faire mon métier. Alors j'ai insisté... »* Et il a bien fait. Avec ses cent vingt-deux victoires en Grands Prix et ses quinze titres de champion du monde conquis entre 1968 et 1975, l'Italien occupe une place à part dans le Panthéon des pilotes de vitesse. Il a encore pu le vérifier le mois dernier sur le circuit Bugatti. Organisateur du 1000e Grand Prix de l'histoire, Claude Michy avait tenu à rendre hommage à la légende des championnats du monde au travers d'une exposition retraçant sa carrière avec une quinzaine de machines plus glorieuses les unes que les autres. Portant beau ses 80 printemps, Ago a passé ses journées à signer des autographes et prendre la pose pour des selfies gentiment demandés par des fans toujours aussi nombreux. *« J'ai rencontré énormément de personnes qui m'ont témoigné leur affection et cela me touche toujours autant. Certains m'ont dit qu'ils étaient amoureux de la moto grâce à moi, d'autres m'ont remercié pour tout ce que je leur ai donné. Pour moi, ces moments sont précieux. J'ai toujours été disponible pour les fans. Quand les gens t'adorent et viennent te voir courir, il faut leur donner quelque chose. Aujourd'hui encore, je prends toujours le temps avec ceux qui viennent me témoigner leur gratitude. C'est grâce à eux que j'ai été Ago. »*

« Oui, je suis fier »

Le talent qu'il démontre à ses débuts ne passe pas inaperçu. Et bien évidemment, la *maestria* de ce jeune homme de tout juste vingt ans ne laisse pas indifférent le Comte Alfonso Morini. Lorsqu'il décroche son premier titre de champion d'Italie en 1963, le jeune Bergamasque est appelé pour succéder à Tarquinio Provini, passé chez Benelli. Au guidon de son 350 monocylindre, Giacomo Agostini décroche un nouveau titre de champion d'Italie et confirme son talent en obtenant une prometteuse quatrième place au Grand Prix d'Italie organisé sur le circuit de Monza. Les *tifosi* tiennent leur nouvelle star et le Comte Domenico Agusta n'hésite pas un seul instant à lui offrir une place dans son équipe officielle aux côtés du déjà célèbre Mike Hailwood. En 1965, Giacomo Agostini remporte ses deux premiers Grand Prix en Finlande, au guidon des MV Agusta et se classe deuxième des championnats du monde 500 et 350. En bagarre tout au long de l'année avec la Honda de Jim Redmam, l'Italien aurait même dû décrocher le titre avec la nouvelle 350 MV trois-cylindres si une panne électrique ne l'avait pas privé de la victoire lors de la dernière course à Suzuka qu'il menait haut la main à quelques encablures de l'arrivée. La saison suivante, Giacomo Agostini décroche son premier titre de champion du monde 500 en devançant la Honda de Mike Hailwood et la Matchless de Jack Findlay. Jusqu'en 1972, le Bergamasque ne quittera plus la première place du classement final de la catégorie reine, récoltant par ailleurs les mêmes succès dans la catégorie 350. Aujourd'hui encore, ses détracteurs tentent de minimiser ses records, arguant du fait qu'il disposait d'un matériel supérieur à celui de ses adversaires. *« Gagner, c'est toujours difficile,* rétorque-t-il. *Quand je discute avec les pilotes actuels, tous me demandent comment nous faisions à l'époque pour courir sur des circuits aussi dangereux que le Tourist Trophy, Spa-Francorchamps, le Nürburgring, Clermont-Ferrand… Bien sûr que le MotoGP est une compétition difficile, mais les pilotes sont protégés par*

2

3

1 La 750 Yamaha TZ avec laquelle Agostini a remporté les 200 Miles de Daytona en 1974. **2** À 80 ans, Giacomo porte toujours beau. **3** La carrière d'Ago a longtemps rimé avec les bombes italiennes MV Agusta.

des équipements incroyables et les circuits disposent de dégagements et de protections gonflables que nous n'imaginions pas il y a cinquante ans. À mon époque, l'accident était souvent synonyme de mort. Un jour, à Spa, je suis passé entre le corps et la tête d'un pilote qui venait de se tuer devant moi. Une demi-heure plus tard, je prenais le départ d'une nouvelle course. C'est vrai que j'ai eu de bonnes motos mais pour gagner, c'est indispensable. On le voit aujourd'hui avec Quartararo et Marquez. Ce sont peut-être les deux meilleurs pilotes du moment, mais ils ne gagnent plus car ils n'ont pas la moto pour y arriver. » Bien évidemment, Ago ne boude pas son plaisir de savoir qu'aucun pilote ne pourra lui ravir ses records. *« Ces records, j'en suis fier,* lance-t-il crânement. *Quand on est jeune, on ne pense pas à tout ça. Mais avec le temps, on regarde derrière. J'ai aujourd'hui plus de 80 ans... Quand je réfléchis et que je revois tout ce que j'ai accompli, je me dis que ça n'est pas rien. Alors oui, je suis fier. »* En 1974, Giacomo Agostini fâche les *tifosi* en abandonnant ses mythiques MV Agusta pour signer chez Yamaha. Il empoche néanmoins le titre 350 avec le bicylindre deux-temps de la marque aux trois diapasons et s'offre l'une de ses plus belles victoires sur l'anneau de Daytona au guidon d'une TZ 750. Pas mal pour un pilote qui découvrait une machine à moteur 2-temps. L'année suivante, il décroche sa dernière couronne en 500 avec le quatre-cylindres japonais. Il repasse ensuite sur une MV, mais les moteurs à soupapes ne peuvent plus alors lutter contre les deux-temps japonais. Il remporte néanmoins deux derniers GP en 350 au Pays-Bas et en 500 en Allemagne de l'Ouest. Deux succès historiques puisqu'il faudra par la suite attendre la création de la catégorie MotoGP pour assister à nouveau à la victoire d'un moteur à soupapes. En 1977, la mort dans l'âme, Giacomo Agostini prend sa retraite. Il a alors 35 ans. Après un passage sur quatre roues peu concluant, il revient aux affaires en 1982 en tant que team manager de l'écurie Yamaha Marlboro, team à la tête duquel il obtient trois titres mondiaux grâce à Eddie Lawson. Il prendra ensuite en charge l'écurie Cagiva jusqu'au retrait de celle-ci.

Le talent, point commun entre tous les champions

Toujours au fait de l'actualité du MotoGP et régulièrement présent sur les circuits, Ago ne cache pas son admiration pour les pilotes actuels mais se refuse à les comparer à ceux qu'il a croisés lorsqu'il courait. *« Le point commun entre tous, c'est le talent,* affirme l'Italien. *Surtees, Hailwood, Agostini, Rossi, Marquez... On ne peut pas comparer ces champions. Si Valentino avait couru avec ma MV Agusta, il aurait gagné, et si j'avais couru avec sa Yamaha, j'aurais aussi été devant. C'est Dieu qui te donne le talent. Dans dix ans, les motos seront différentes, il y aura d'autres champions... Le don que la nature t'accorde est le même, quelle que soit l'époque. La qualité essentielle, c'est d'accomplir des choses que les autres n'arrivent pas à faire. Le talent, tu l'as ou tu ne l'as pas. Quand j'ai commencé à gagner, j'ai eu à ma disposition des motos d'usine, c'est vrai, mais j'ai aussi tout fait pour être à la hauteur de la confiance qu'on m'accordait. Il fallait que je sois aussi professionnel que mon matériel. Je m'entraînais physiquement, je faisais attention à ce que je mangeais... À présent, les motos sont très puissantes, mais elles bénéficient aussi de nombreuses assistances. Et puis elles freinent, elles ont de bonnes suspensions... À mon époque, tu ne t'arrêtais pas avec deux doigts, et pour débrayer, il en fallait quatre alors qu'aujourd'hui, on passe les vitesses sans toucher au levier d'embrayage. Et je ne parle pas des guidonnages qu'il fallait contrôler en permanence. »* Le nez dans les souvenirs, Giacomo Agostini a du mal à faire le tri pour n'en garder qu'un lorsqu'on le lui demande. *« Je suis obligé d'en évoquer trois,* conclut-il. *Il y a d'abord ma première victoire, c'était sur la course de Bologne San Luca, avec ma Morini. La première victoire, c'est comme le premier amour, ça ne s'oublie pas. Il y a ensuite mon premier titre de champion du monde, obtenu à Monza, devant mon public. Et puis, cette victoire à Daytona avec Yamaha. C'était ma première course avec cette moto, sur un circuit avec un anneau que je découvrais face à des champions américains qui étaient chez eux. C'est quelque chose que je n'ai jamais oublié. »* ■

RÉSULTATS GRAND PRIX DE FRANCE

LA COURSE SPRINT :

1. Jorge Martin, 13 tours, 19'59"037
2. Brad Binder à 1"840
3. Francesco Bagnaia à 2"632
4. Marini à 3"418
5. Marc Marquez à 3"541
6. Johann Zarco à 4"483
7. Marco Bezzecchi à 5"224
8. Aleix Espargaro à 6"359
9. Maverick Viñales à 8"336

LA COURSE MOTOGP :

1. M. Bezzecchi (I-Ducati), les 27 tours en 41'37"9700 (162,8 km/h)

2. J. Martin (E-Ducati)..... +4.256
3. J. Zarco (F-Ducati) ..... +4.795
4. A. Fernandez (E-KTM)..... +6.281
5. A. Espargaro (E-Aprilia) ..... +6.726
6. B. Binder (RSA-KTM) ..... +13.638
7. F. Quartararo (F-Yamaha).... +15.023
8. F. Di Giannantonio (I-Ducati) +15.826
9. T. Nakagami (J-Honda)..... +16.370
10. F. Morbidelli (I-Yamaha).... +17.828
11. D. Petrucci (E-Ducati) ..... +29.735
12. L. Savadori (I-Aprilia)..... +36.135
13. J. Folger (GB-KTM)..... +49.808

Meilleur temps en course : M. Bezzecchi (I-Ducati), 15e tour, 1'31"855 (164,0 km/h)

LA COURSE MOTO2 :

1. T. Arbolino (I-Kalex), les 14 tours en 22'34"2330 (155,7 km/h)

2. F. Salac (CZE-Kalex)..... +0.620
3. A. Lopez (E-Boscoscuro)..... +1.537
4. C. Vietti (I-Kalex)..... +2.193
5. J. Dixon (GB-Kalex)..... +3.041
6. S. Chantra (THA-Kalex) ..... +4.175
7. B. Baltus (B-Kalex) ..... +8.853
8. F. Aldeguer (E-Boscoscuro).... +9.437
9. A. Ogura (J-Kalex) ..... +10.696
10. S. Garcia (E-Kalex)..... +10.817
11. L. Tulovic (D-Kalex) ..... +11.588
12. J. Roberts (USA-Kalex)..... +12.128
13. J. Alcoba (E-Kalex) ..... +12.337
14. D. Foggia (I-Kalex) ..... +13.061
15. S. Lowes (GB-Kalex) ..... +13.695

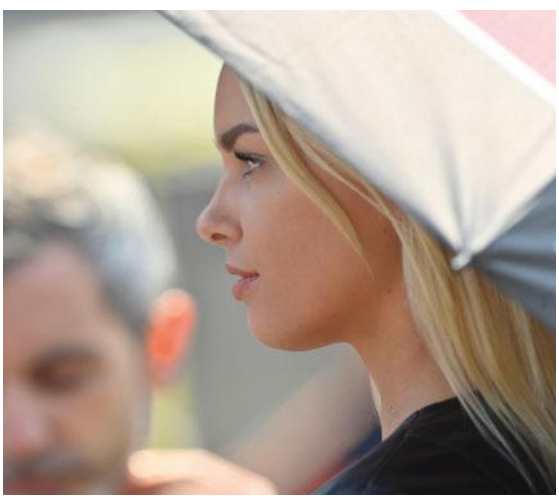
Meilleur temps en course : P. Acosta (E-Kalex), 3e tour, 1'36"068 (156,8 km/h)

LA COURSE MOTO3 :

1. D. Holgado (E-KTM), les 20 tours en 34'07"1760 (147,1 km/h)

2. A. Sasaki (J-Husqvarna)..... +0.150
3. J. Masia (E-Honda)..... +0.946
4. I. Ortola (E-KTM) ..... +1.113
5. R. Yamanaka (J-Gas Gas)..... +2.409
6. D. Öncü (TUR-KTM) ..... +2.521
7. X. Artigas (E-CFMOTO)..... +3.280
8. D. Alonso (COL-Gas Gas)..... +9.372
9. J. Antonio Rueda (E-KTM).... +11.930
10. S. Nepa (I-KTM)..... +14.318
11. J. Kelso (AUS-CFMOTO)..... +14.438
12. K. Toba (J-Honda)..... +14.606
13. T. Suzuki (J-Honda) ..... +15.077
14. D. Salvador (E-KTM)..... +16.937
15. C. Veijer (NL-Husqvarna) .. +16.969

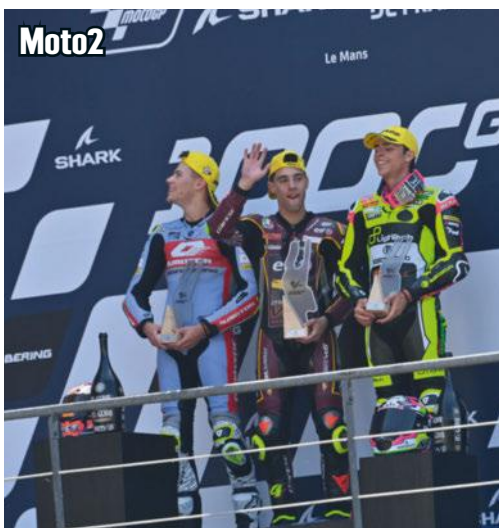
Meilleur temps en course : A. Sasaki (J-Husqvarna), 18e tour, 1'41"476 (148,4 km/h)



CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOGP

		PORTUGAL	ARGENTINE	AMÉRIQUES	ESPAGNE	FRANCE	ITALIE	ALLEMAGNE	PAYS-BAS	KAZAKHSTAN	GR-BRETAGNE	AUTRICHE	CATALOGNE	SAINT-MARIN	INDE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	THAÏLANDE	MALAISIE	QATAR	VALENCE	TOTAL
1.	F. Bagnaia (I/Ducati)	37	4	12	34	7				ANNULÉ													94
2.	M. Bezzecchi (I/Ducati)	16	34	14	1	28																	93
3.	B. Binder (RSA/KTM)	10	12	8	32	19																	81
4.	J. Martin (E/Ducati)	9	13	7	19	32																	80
5.	J. Zarco (F/Ducati)	15	20	9	2	20																	66
6.	L. Marini (I/Ducati)	-	15	23	10	6																	54
7.	M. Viñales (E/Aprilia)	25	7	13	3	1																	49
8.	J. Miller (AUS/KTM)	15	10	1	23	-																	49
9.	F. Quartararo (F/Yamaha)	8	10	16	6	9																	49
10.	A. Rins (E/Honda)	6	7	34	0	0																	47
11.	A. Espargaro (E/Aprilia)	11	1	6	11	13																	42
12.	A. Marquez (E/Ducati)	12	21	-	8	0																	41
13.	F. Morbidelli (I/Yamaha)	2	19	8	5	6																	40
14.	A. Fernandez (E/KTM)	3	5	6	3	13																	30
15.	F. Di Giannantonio (I/Ducati)	0	6	7	4	8																	25
16.	M. Oliveira (POR/Aprilia)	3	-	13	5	-																	21
17.	T. Nakagami (J/Honda)	4	3	0	7	7																	21
18.	D. Pedrosa (E/KTM)	-	-	-	13	-																	13
19.	M. Marquez (E/Honda)	7	-	-	-	5																	12
20.	J. Folger (D/KTM)	-	-	4	0	3																	7
	27 classés																						

LEAVING IMPRESSIONS
SUIS NOUS SUR INSTAGRAM
DÉCOUVREZ CECI ET BEAUCOUP D'AUTRES GRANDES MARQUES myBihr.com

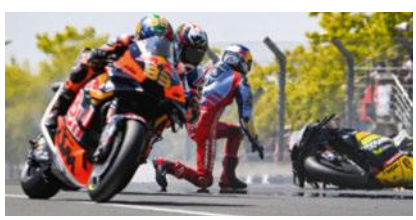


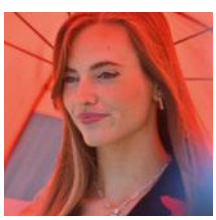
CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO2

		PORTUGAL	ARGENTINE	AMÉRIQUES	ESPAGNE	FRANCE	ITALIE	ALLEMAGNE	PAYS-BAS	KAZAKHSTAN	GR-BRETAGNE	AUTRICHE	CATALOGNE	SAINT-MARIN	INDE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	THAÏLANDE	MALAISIE	QATAR	VALENCE	TOTAL
1.	T. Arbolino (I/Kalex)	16	25	20	13	25					ANNULÉ												99
2.	P. Acosta (E/Kalex)	25	4	25	20	-																	74
3.	A. Lopez (E/Boscoscuro)	-	20	9	16	16																	61
4.	F. Salac (CZE/Kalex)	13	9	11	7	20																	60
5.	A. Canet (E/Kalex)	20	13	8	11	-																	52
6.	J. Dixon (GB/Kalex)	10	16	-	10	11																	47
7.	S. Lowes (GB/Kalex)	9	6	3	25	1																	44
8.	S. Chantra (THA/Kalex)	7	8	5	9	10																	39
9.	C. Vietti (I/Kalex)	5	3	7	-	13																	28
10.	F. Aldeguer (E/Boscoscuro)	3	1	10	6	8																	28
11.	A. Arenas (E/Kalex)	8	7	4	8	-																	27
12.	M. Gonzalez (E/Kalex)	11	5	6	4	-																	26
13.	S. Garcia (E/Kalex)	1	11	-	5	6																	23
14.	J. Alcoba (E/Kalex)	6	0	13	0	3																	22
15.	B. Bendsneyder (NL/Kalex)	-	0	16	0	0																	16
16.	B. Baltus (B/Kalex)	4	0	-	3	9																	16
17.	D. Binder (AUS/Kalex)	0	10	-	-	-																	10
18.	J. Roberts (USA/Kalex)	2	2	0	2	4																	10
19.	A. Ogura (J/Kalex)	-	-	1	-	7																	8
20.	L. Tulovic (D/Kalex)	-	-	-	1	5																	6
	32 classés																						

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO3

		PORTUGAL	ARGENTINE	AMÉRIQUES	ESPAGNE	FRANCE	ITALIE	ALLEMAGNE	PAYS-BAS	KAZAKHSTAN	GR-BRETAGNE	AUTRICHE	CATALOGNE	SAINT-MARIN	INDE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	THAÏLANDE	MALAISIE	QATAR	VALENCE	TOTAL
1.	D. Holgado (E/KTM)	25	13	11	10	25					ANNULÉ												84
2.	I. Ortolá (E/KTM)	-	0	25	25	13																	63
3.	J. Masia (E/KTM)	11	-	20	16	16																	63
4.	D. Moreira (BRA/KTM)	16	20	13	6	-																	55
5.	X. Artigas (E/CFMoto)	8	8	16	9	9																	50
6.	A. Sasaki (J/Husqvarna)	10	-	-	13	20																	43
7.	T. Suzuki (J/Honda)	2	25	-	8	3																	38
8.	D. Alonso (COL/Gas Gas)	-	2	8	20	8																	38
9.	J. Rueda (E/KTM)	13	0	6	11	7																	37
10.	D. Öncü (TUR/KTM)	6	0	10	7	10																	33
11.	S. Nepa (I/KTM)	9	10	-	1	6																	26
12.	R. Yamanaka (J/Gas Gas)	0	7	7	0	11																	25
13.	K. Toba (J/Honda)	5	9	5	-	4																	23
14.	D. Muñoz (E/KTM)	20	0	-	-	-																	20
15.	D. Salvador (E/KTM)	3	6	9	-	2																	20
16.	S. Ogden (GB/Honda)	-	11	2	4	-																	17
17.	A. Migno (E/Honda)	-	16	0	0	-																	16
18.	J. Kelso (AUS/CFMoto)	7	-	-	0	5																	12
19.	R. Fenati (I/Honda)	0	3	0	5	0																	8
20.	C. Veijer (NL/Husqvarna)	4	0	3	0	1																	8
	29 classés																						





3e Grand Prix du Cameroun
Les Lions rugissent encore

Dans un pays où le football est roi, un homme compte faire entrer une autre discipline sur l'échiquier sportif : la course moto. Contre toute attente, Narcisse Kounhoua et son équipe de Racing 237 sont en train de gagner leur pari.

Par Morgan Govignon. Photos DR.

Ce fut de loin la course la plus exotique de l'année 2022 : avec un circuit de 4 km tracé dans les rues de Douala, la capitale camerounaise, l'équipe de fous/passionnés de Racing 237 avait transformé l'essai de 2019 en créant le premier GP d'Afrique de l'Ouest, à mi-chemin entre le Tourist Trophy et *Ghost Rider*... L'article paru dans ces colonnes et une vidéo très largement relayée sur Internet avaient permis de mettre en lumière l'histoire incroyable de cette épreuve atypique. Notre envoyé spécial ayant eu l'excellente idée de se faire « Masher » le pied la veille de son départ *(voir p. 90)*, c'est par téléphone qu'il a contacté Narcisse Kounhoua pour faire le point sur la 3e édition qui s'est tenue les 29 et 30 avril derniers.

Narcisse, les images de l'année dernière ont donné des sueurs froides à de nombreuses personnes, et tu nous avais annoncé travailler en priorité sur la sécurité. As-tu atteint tes objectifs ?
Oui, presque complètement ! Il faut savoir qu'un tel événement est extrêmement difficile à gérer au Cameroun. Les spectateurs découvrent ce sport, et ne sont pas « éduqués ». Nous avions plusieurs axes de travail : le premier reposait sur la sensibilisation, et nos partenaires médias nous ont permis de communiquer sur l'événement : radios, télés, nous avons été partout ! Un grand pas a également été franchi sur la sécurisation de la course grâce à la communauté urbaine de Douala et à la police, puisqu'une centaine d'agents ont été déployés sur le parcours, en complément de nos commissaires de piste dorénavant équipés de talkie-walkie. Le seul point négatif reste l'état de la piste, mais comme nous sommes en plein quartier de Bonamoussadi, nous ne sommes pas maîtres de cette partie.

Sur Internet, nous avons pu suivre en direct quelques moments du Grand Prix, notamment la veillée : peux-tu nous expliquer ?
Nous voulions frapper fort, et marquer les esprits. Le vendredi soir, nous avons amené un car-podium duquel étaient donnés un concert et surtout, un feu d'artifice. Tu sais, ici, il n'y a des feux d'artifice que pour la nouvelle année, alors quand le ciel de Douala s'est illuminé, ça a été une énorme surprise pour tout le monde. Cela deviendra traditionnel, car je veux que les gens associent ce feu

1

2

1 La foule s'est massée dans les rues de Douala cette année. Entièrement gratuit, le Grand Prix est un spectacle unique offert à une population qui ignore souvent même l'existence de la discipline. Frissons garantis ! 2 Abdoulaye « De Rossi » avait sorti une 1000 CBR flambante pour tenter de reprendre son titre de 2019. Le tracé, plus sinueux, n'était pas un avantage pour les 1000 en bracelets, mais il a tout donné pour terminer second. 3 et 8 Le départ de cette 3e édition : les partenaires commencent à apparaître sur les abords du circuit, et la bataille s'annonce entre les sportives et les « guidons bandits » (surnom des roadsters au Cameroun !). 4 Jackson Bimila, entre De Rossi et Elvis, double la mise après son titre de 2022. Une juste récompense pour ce pilote discret, mais qui se transforme complètement une fois en selle. 5 La mort dans l'âme, Noël n'avait pas pu participer au GP l'année dernière, le moteur de sa 1000 CBR-F ayant rendu l'âme la veille. Revanche prise cette année, avec la plus vieille machine du plateau. Mais qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse ! 6 Revanche également pour Paul Arsène Enegue, qui avait dégotté une moto dans un état second lors du GP 2022... Il complète le podium cette année pour un triplé de CBR : 600, 1000 et 900 ! 7 Narcisse est un homme à part et dévoué aux autres, que ce soit dans son rôle de chef de village ou à la tête de Racing 237. *« Toute chose grande commence petite »*, comme il le dit... Mais encore fallait-il avoir le courage de commencer !

d'artifice et le Grand Prix. Nous savons que ce qui permettra au GP de se développer, c'est la ferveur populaire, alors nous avons mis le paquet !

Comment s'est déroulée cette 3e édition ?

Ce fut une grande fête ! Les spectateurs étaient présents tout le long du tracé, et la communion a été fabuleuse. Les 10 pilotes sélectionnés ont apprécié le nouveau parcours que nous avons rendu plus sinueux pour réduire la vitesse et les risques *(en 2022, après des problèmes pour bloquer la route, le circuit était devenu un rectangle de 4 km avec des vitesses de pointe monstrueuses vu les conditions de sécurité, ndlr)*. Jackson (600 CBRF) a reconduit son titre après une grande lutte avec De Rossi (1000 CBR), et Paul Arsène Enegue est venu compléter le podium. Le jeune Fadil a malheureusement chuté, mais il a démontré qu'il avait la course dans le sang... L'investissement des pilotes et l'engouement des spectateurs nous donnent de grands espoirs pour la suite !

Et justement, comment imagines-tu cette suite ?

Il y aura une 4e édition en février 2024. Les bases sont bonnes, il nous faut trouver de nouveaux partenaires pour pérenniser cette course, mais nous savons maintenant que nous pouvons l'organiser dans de bonnes conditions. Ce qu'il nous manque encore, ce sont des compétences. Nous nous battons pour pouvoir venir en France mais à chaque fois, nos visas sont refusés. C'est terrible, car l'année dernière, la Fédération Française de Moto nous avait invités à venir les rencontrer, et nous avions également la possibilité d'assister à l'épreuve de Superbike avec Pirelli. Nous aurions appris énormément de ces deux rendez-vous, et je suis persuadé que nous pourrions progresser encore plus vite en voyant une course en vrai. Mais je ne perds pas espoir, chaque épreuve nous permet de gagner en crédibilité et de faire exister notre sport dans un pays où on ne l'attend pas. ■

MONDIAL SUPERBIKE

BAUTISTA CARTONNE, RAZGATLIOGLU BÉTONNE

Même s'ils ne le disent pas, on imagine que les adversaires d'Alvaro Bautista doivent commencer à trouver le temps long... Et en attendant la suite, le week-end de Barcelone n'aura fait qu'accentuer les choses, le champion du monde en titre ne laissant pas la moindre miette à ses concurrents. Après avoir décroché la pole position, il se sera montré intraitable tout au long des trois courses : « *Je ne peux rien dire d'autre que ce week-end aura été en tout point parfait. Je suis vraiment heureux. Barcelone est un circuit que j'affectionne particulièrement, alors tout gagner devant ma famille, mes amis et mes fans, est une sensation forte. C'est vraiment un début de saison fantastique* », tout en avouant qu'il entend surtout ne pas baisser la garde, et ne laisser aucun espoir de retour à ses adversaires. Des adversaires largement distancés au provisoire, même si, avec 69 points de retard, tout n'est pas encore perdu pour Toprak Razgatlioglu. Reste à voir comment le champion du monde 2021 va gérer la suite de sa saison, lui qui vient d'annoncer son départ de chez Yamaha pour rejoindre BMW la saison prochaine. Si cette annonce témoigne de l'engagement renforcé de la marque BMW dans le championnat, on peut se poser la question de l'intérêt de cette communication si tôt dans la saison. Espérons que le pilote turc continue de tout donner jusqu'au dernier départ, car s'il venait à baisser d'une once d'intensité son engagement, la voie serait rendue définitivement royale pour Bautista qui pourrait plier le championnat en deux temps trois mouvements, d'autant que, parmi ses rivaux historiques, Jonathan Rea (Kawasaki), le sextuple champion du monde, souffre d'un déficit de 136 points... Une avance qui en dit long sur la forme de l'officiel Ducati.

Résultats

Classement provisoire après Barcelone :

1. Bautista (E-Ducati), 236 pts ; 2. Razgatlioglu (TUR-Yamaha), 167 ; 3. Locatelli, (I-Yamaha), 133 ; 4. Rea, (GB-Kawasaki), 100 ; 5. Bassani, (I-Ducati), 91 ; 6. Aegerter, (CH-Yamaha), 73 ; 7. Rinaldi, (I-Ducati), 72 ; 8. Vierge (E-Honda), 68 ; 9. Lowes (GB-Kawasaki), 62 ; 10. Lecuona (E-Honda), 56... 17. Baz (F-BMW), 9...

MONDIAL SUPERSPORT

Les Italiennes font tourner les têtes

Comme depuis le début de la saison, pour s'imposer en Espagne, il fallait bien une Italienne. Nicolo Bulega (Ducati), leader du provisoire, a ouvert le bal lors de la course du samedi. Après une année d'apprentissage dans la catégorie, le transfuge du Moto2 a complètement pris ses marques cette année. Sur huit départs, il s'est imposé à cinq reprises. Son unique couac est intervenu finalement lors de la deuxième course de Barcelone, victime d'un problème électrique sur sa Panigale V2 : *« Cela reste un week-end positif, même si cet abandon pèse sur mon avance au championnat. »* Bahattin Sofuoglu (le neveu de Kenan, quintuple champion dans la discipline) en profite pour s'imposer au guidon de sa MV Agusta. Avec le changement de réglementation, et au milieu des 950 bicylindres et des 765 3-cylindres, les 4-cylindres japonais de seulement 600 cm³ ont bien du mal à exister cette année. On peut saluer à ce titre l'engagement sans faille du Français Valentin Debise (Yamaha) qui se sera même permis, sur les terres espagnoles, de mener la course deux tours durant, échouant au pied du podium. Le pilote du GMT 94 a attendu très longtemps pour vivre éveillé son rêve de mondial, alors pas question pour lui de déposer les armes, ni même de courber l'échine.

Résultats

Classement provisoire après Barcelone :

1. Bulega (I-Ducati), 152 pts ; 2. Schroetter (D-MV Agusta), 119 ; 3. Manzi (I-Yamaha), 116 ; 4. Caricasulo (I-Ducati), 98 ; 5. Tuuli (NOR-Triumph), 75 ; 6. Debise (F-Yamaha), 65 ; 7. Sofuoglu (TUR-MV Agusta), 64 ; 8. Öncü (TUR-Kawasaki), 63 ; 9. Van Straalen (NL-Yamaha), 63 ; 10. Navarro (E-Yamaha), 60... 25. Mahias (F-Kawasaki), 3.

FSBK

À LÉDENON, FORAY FAIT SENSATION

Depuis le début de la saison, Kenny Foray (BMW) s'était montré discret côté résultats. Avec un seul podium glané du côté de Nogaro, le champion de France en titre débarquait à Lédenon à la cinquième place du classement provisoire, 27 points derrière Mike Di Meglio (Honda), leader du championnat. Mais le « Laguna Seca français » reste le circuit préféré de Kenny, et il l'a rappelé à tous... Pole position pour commencer le week-end, victoire limpide en première manche devant Gines (Yamaha) et Leblanc (Ducati) et rebelote dans un second acte bien plus chahuté où il prend l'ascendant sur les pilotes Honda, Mike Di Meglio et Alan Techer. Après ce week-end parfait, Kenny Foray remet les compteurs à zéro dans un championnat où, *a minima*, quatre pilotes vont se disputer le titre 2023. En Supersport 600, ils seront moins nombreux, et si la victoire en terre gardoise revient à Matthieu Gregorio, Johan Gimbert reste confortable leader au provisoire.

Résultats

Classement provisoire après l'épreuve de Lédenon :

1. Di Meglio (Honda), 106 pts ; 2. Foray (BMW), 103 ; 3. Techer (Honda), 92 ; 4. Gines (Yamaha), 89 ; 5. Perolari (Yamaha), 75 ; 6. Guarnoni (BMW), 71 ; 7. Leblanc (Ducati), 55 ; 8. Renaudin (Yamaha), 46 ; 9 Muscat (Ducati), 29 ; 10. Salvadori (Ducati), 24...

CHAMPIONNAT DU MONDE MXGP

La France... Comté

Thibaut Benistant s'offre une victoire sur ses terres, et devant la foule des grands jours !

Ça faisait 6 ans que le championnat du monde de motocross n'avait pas posé ses valises, pardon, ses crampons sur le circuit franc-comtois de Villars-sous-Écot. Pour ce grand retour, le club avait mis les petits plats dans les grands, modifiant quasiment intégralement son tracé pour le rendre plus technique. Mais avec les pluies qui ont précédé l'épreuve (mais épargnant le week-end), la piste a été rendue très, très technique. Un vrai circuit de motocross truffé d'ornières profondes, de trous cassants, de sauts aux rampes de décollage mouvantes, un circuit qui aura piégé quelques-uns parmi les meilleurs pilotes du monde... Parmi les cadors, le (toujours) leader du championnat MX2, Jago Geerts, aura laissé un poignet en bas d'une descente, contrariant ses plans dans sa quête d'aller chercher son premier titre mondial. Avec 12 courses restant au programme, si rien n'est fait, le voilà lesté d'un lourd handicap qu'il pourrait alléger en anticipant la date de son retour. Un coup du sort dont ont profité ses suivants, et en premier lieu Thibaut Benistant (Yamaha), heureux Français vainqueur sur ses terres ! Si le Suisse Seewer (Yamaha), venu en voisin, remporte l'épreuve au général dans la catégorie reine du MXGP, la foule aura su porter un Romain Febvre (Kawasaki) héroïque lors du second débat, renouant avec la victoire sur ce même tracé où, en 2015, il s'était définitivement mis sur la rampe de lancement qui allait le conduire vers le titre de champion du monde MXGP... Espérons que l'histoire bégaye.

Résultats

Classement provisoire MXGP après 7 épreuves (sur 19) :

1. Prado (E-Gas Gas), 342 pts ; 2. Herlings (NL-KTM), 318 ; 3. Romain Febvre (F-Kawasaki), 263 ; 4. Fernandez (E-Honda), 263 ; 5. Seewer (CH-Yamaha), 243 ; 6. Vlaanderen (NL-Yamaha), 226 ; 7. Coldenhoff (NL-Yamaha), 217 ; 8. Guadagnini (I-Gas Gas), 203 ; 9. Renaux (F-Yamaha), 202 ; 10. Guillod (CH-Honda), 162... 42 classés

Classement provisoire MX2 après 7 épreuves (sur 19) :

1. Geerts (B-Yamaha), 319 pts ; 2. Adamo (I-KTM), 318 ; 3. De Wolf (NL-HVA), 307 ; 4. Benistant (F-Yamaha), 303 ; 5. Laengenfelder (D-Gas Gas), 259 ; 6. Van de Moosdijk (NL-HVA), 254 ; 7. Everts (B-KTM), 235 ; 8. Horgmo (N-Kawasaki), 201 ; 9. L. Coenen (B-HVA), 196 ; 10. Pancar (SLO-KTM), 149 (...) 48 classés

TRIAL GP

BUSTO CHAHUTE BOU

Toni Bou, l'ogre du trial avec ses 32 titres consécutifs (16 en trial GP, 16 en X-trial) de champion du monde reste, à 36 ans, une forteresse imprenable. À moins que... Et c'est à Jaime Busto (Gas Gas), 25 ans, que l'on doit ce renouveau, lui qui pointe *ex aequo* avec Bou au terme des trois premiers Grand Prix de l'année. Le champion du monde junior 2014 ne cesse de progresser. Brillant, régulier (toujours dans le Top 3), il avait prévenu vouloir se battre pour la victoire à chaque course. Contrat rempli puisque sur les six premières manches de la saison, il en remporte trois et termine second lors des trois autres. Quant à Tony Bou, il fait exactement l'inverse. La saison s'annonce torride.

Résultats

Classement provisoire après 3 épreuves (sur 8) :

1. Busto (E-Gas Gas), 111 ; 2. Bou (E-Montesa), 111 ; 3. Raga (E-TRRS), 84 ; 4. Marcelli (E-Montesa), 84 ; 5. Gelabert (E-Honda), 58 ; 6. Grattaralo (I-Vertigo), 57 ; 7. Casales (E-Scorpa), 54 ; 8. Fajardo (E-Sherco), 34 ; 9. Bincaz (F-Sherco), 32 ; 10. Petrella (I-Gas Gas), 28...

FFMOTO.ORG

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

08 & 09 JUILLET 2023

CIRCUIT DE LÉDENON (30)

1000CC / 600CC / 400CC / MASTER
DÉCOUVERTE / SIDE-CAR / CHALLENGE SPORTWIN

PARTENAIRE PRINCIPAL — PIRELLI

PARTENAIRES OFFICIELS — FRANCE EQUIPEMENT, Dafy

PARTENAIRE MÉDIA — Moto Revue

FOURNISSEURS OFFICIELS — RS Riding Sensation, Tournay Distribution, Dunlop Dynamometers, IXON

PARTENAIRES CLUB — LMOC, Moto Club Ledenon Circuit de Ledenon, Chérie FM

SUPERCROSS US

Sexton, le dernier homme debout

Chase Sexton, pilote officiel Honda, a finalement décroché le titre suprême à l'issue d'une fin de saison complètement dingue, une courte période de deux semaines ayant fauché au « champ d'honneur » ses deux rivaux dans la course au titre, Cooper Webb (KTM) à Nashville (Tennessee), victime d'une commotion cérébrale, et Eli Tomac (Yamaha) à Denver (Colorado), tendon d'Achille rompu sans même avoir chuté alors qu'il menait la finale et semblait se diriger tranquillement vers une reconduite de son titre. Le verdict était implacable : saison terminée ! Quant à Sexton, ignorant cet incident, il a bien sûr gagné la course et il s'est *de facto* emparé du titre, une épreuve avant la fin du championnat, toute allégresse contenue par la stupéfaction du moment et une pudeur de bon aloi vis-à-vis de son rival malheureux. Sexton, passé dans les rangs pros en 2018, est un pilote à maturation lente. Champion SX 250 côte Est en 2019 et 2020, il met un long moment à prendre la mesure de la catégorie 450, celle où se produisent les rois de la scène. Il gagne sa première finale l'an dernier et cette saison 2023, c'est très souvent lui qui est le plus rapide en piste. Seulement voilà : il commet souvent des fautes de pilotage lorsqu'il mène la course, des pertes de concentration qui, calculs effectués, lui auront coûté la bagatelle de 35 points. Ainsi, la morale sportive de ce dénouement inattendu est sauve. Sexton, qui a gagné six épreuves, offre à Honda son premier titre SX en catégorie reine depuis 20 ans, le seizième pour cette équipe qui a vu passer dans ses rangs Donnie Hansen (champion en 1982), David Bailey (1983), Johnny O'Mara (1984), Ricky Johnson (1986 et 1988), Jeff Stanton (1989, 1990 et 1992), Jean-Michel Bayle (1991), Jeremy McGrath (de 1993 à 1996) et enfin, Ricky Carmichael (2002 et 2003). Paradoxalement, Sexton pourrait ne pas rester dans la « grande maison rouge ». La rumeur l'annonce partant chez KTM, car il verrait d'un mauvais œil la montée en puissance chez Honda du jeune Australien Jett Lawrence, lequel a pour sa part remporté le titre en 250 côte Ouest (tandis que son frère Hunter s'occupait de la côte Est, grand chelem pour Honda !). En attendant, le championnat de motocross, qui devait démarrer deux semaines après la conclusion du Supercross (voir par ailleurs), fera se confronter Chase Sexton et Jett Lawrence, ce dernier « montant » donc en 450 à partir de maintenant.

En Bref

DYLAND FERRANDIS (Yamaha), qui avait écourté sa saison en Supercross à la suite d'une commotion cérébrale, a fait son retour samedi 27 mai pour l'ouverture du championnat de motocross (qu'on appelle « Outdoor » aux USA). Le Français a brillé en terminant deux fois troisième (respectivement à 17" puis 44" de Jett Lawrence, l'Australien ayant gagné les deux manches pour sa première course en 450 cm³). Chase Sexton (Honda), champion Supercross deux semaines plus tôt, a signé deux deuxièmes places derrière son coéquipier.

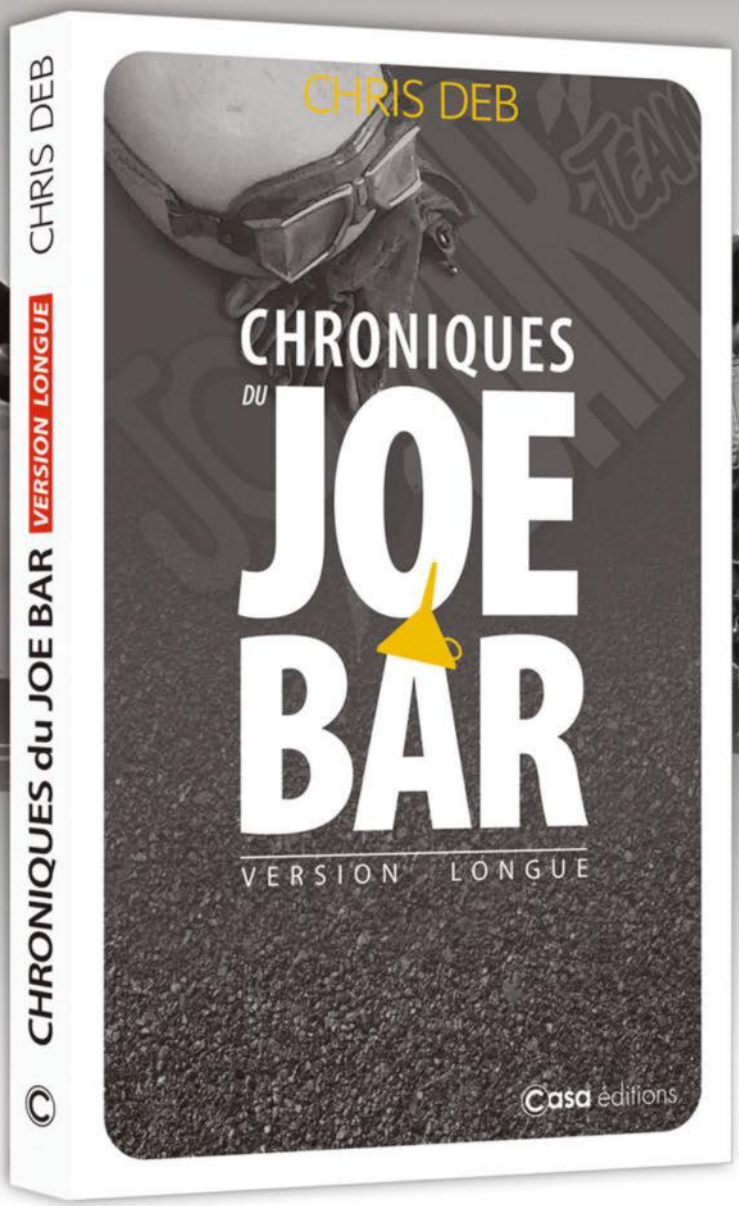
TOM VIALLE (KTM), après une saison d'apprentissage en Supercross (sixième du championnat 250 côte Est), a pour sa part achevé son premier Outdoor aux septième puis troisième places, à 37" puis 13" du vainqueur des deux manches, RJ Hampshire (Husqvarna) et Hunter Lawrence (Honda). Ce dernier se retrouve leader du classement provisoire de cette épreuve d'ouverture disputée à Pala, en Californie (Vialle étant classé à la quatrième place). Onze vont suivre jusqu'à la finale programmée le 26 août à Crawfordsville, dans l'Indiana.

Résultats

Classement final après 17 épreuves : 1. Sexton (Honda), 372 pts ; 2. Tomac (Yamaha), 339 ; 3. Webb (KTM), 304 ; 4. Roczen (D-Suzuki), 304 ; 5. Barcia (Gas Gas), 267 ; 6. Anderson (Kawasaki), 242 ; 7. Plessinger (KTM), 236 ; 8. Hill (Yamaha), 212 ; 9. Cianciarulo (Kawasaki), 210 ; 10. Wilson (Husqvarna), 200... 25. Ferrandis (F-Yamaha), 56... 34. Musquin (F-KTM), 11...

C'étaient les années 1970, ils étaient stupides, ils étaient intrépides, ils étaient…

RAPIDES ET FURIEUX



CHRONIQUES DU JOE BAR VERSION LONGUE

Casa éditions

EN VENTE SUR BOUTIQUELARIVIERE.FR

COMMANDEZ EN UN FLASH

LE SITE LEADER
DE L'INFO 2 ET 3 ROUES MOTORISÉS

MOTO STATION.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS

MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.

Source google analytics sept 2019

Classic moto MX MOTO ENDURO GP RACING L'Officiel MOTO STATION

moto revue

ACPM OJD DIFFUSION

Espace Clichy
12 rue Mozart
92587 Clichy Cedex.
Tél. : 01 41 40 32 32
E-mail : moto-revue
@editions-lariviere.com

www.moto-station.com

Président du conseil de surveillance :
Patrick Casasnovas.
Présidente du directoire :
Sophie Casasnovas.
Directeur général : Frédéric de Watrigant.
Éditeur : Philippe Budillon (32 00).

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 40 suivi du numéro de poste qui figure à la suite de son nom.

RÉDACTION
Rédacteur en chef : Thierry Traccan (31 89).
Rédacteur en chef adjoint : Christian Batteux (31 90).
Rédacteur en chef hors-série : Damien Bullot (31 85).
Chef des sports : Jean-Aignan Museau (31 79).
Rubrique actualités : Thomas Loraschi (32 67).
Rédacteurs-photographes :
Bertrand Gold (32 13), Bruno Sellier (32 64).
Secrétaire de rédaction : Julie Elmoznino (31 81).
Directeur artistique : Olivier Mallardeau (34 37).
Chef de studio : Valérie Comandré-Mareau (31 82).
www.moto-station.com :
Alexis Delisse (31 88) et Christophe Le Mao.

PHOTOGRAVURE
Responsable : Béatrice Ladurelle (31 57).
Ont participé à la réalisation de ce numéro :
Morgan Govignon, Benoît Lafontaine, Pierre Siedzianowski, Michel Turco (LBSM), Jacques Vivant, Pat *for ever.*

PUBLICITÉ MAGAZINE ET WEB
Directeur de publicité :
Emmanuel Nemar (31 11).
Chef de publicité :
Nicolas Lux (32 11).
Assistante : Céline Dubost (32 16).

SERVICE CLIENTS ABONNEMENTS, VENTE PAR CORRESPONDANCE : tél. : 03 44 62 43 79
E-mail : abo.lariviere@ediis.fr
Correspondance :
Moto Revue - Service abonnements
45 avenue du Général Leclerc 60643 Chantilly Cedex.
Tarifs : France : 116 € (1 an / 12 numéros version papier + numérique). Tarif abonnement 2023 en prélèvement : 4,99 €/mois.
Autres pays et par avion : nous consulter.
Directeur des abonnements : Nicolas Guidarini (34 47).
Promotion/abonnements : Thibaut de Montbon (40 91).
Service des ventes/chef de produit (réservé aux diffuseurs et dépositaires) :
Emmanuelle Gay (34 99).

Directrice de la publication :
Stéphanie Casasnovas.

Moto Revue est une publication des Éditions Larivière, société par actions simplifiées au capital de 3 200 000 euros.
RCS Nanterre B 572 071 884.
Dépôt légal : 2e trimestre 2023.
Commission paritaire : n° 0328 K 82835
N° de TVA intracommunautaire : FR 96 572 071 884
N° ISSN : 1275-9341
Impression : RotoFrance impression 77185 Lognes.
Papier issu de forêts gérées durablement.
Origine du papier : Allemagne.
Taux de fibres recyclées : 63 %.
Certification : PEFC / EU ECO LABEL.
Eutrophisation : 0,00 3 kg/tonne

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.
PEFC 10-31-1557
pefc-france.org

Classic moto MX GP RACING MOTO STATION Editions Larivière

Espace Clichy, immeuble Agena
12 rue Mozart 92587 Clichy Cedex.
Tél : 01 41 40 32 32. Fax : 01 41 40 32 50

ABONNEZ-VOUS À MOTO REVUE

FLASHEZ MOI
POUR VOUS ABONNER

1 AN - 12 NUMÉROS
EN VERSION PAPIER + NUMÉRIQUE
4,99€/MOIS OU 63€/AN

1 AN - 12 NUMÉROS
+ 4 HORS-SÉRIES EN VERSION PAPIER & NUMÉRIQUE
6,99€/MOIS OU 85€/AN

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

simple rapide, abonnez-vous en ligne sur : **abo.motorevue.com**

Je choisis mon offre d'abonnement:

PRÉLÈVEMENT
- ☐ Offre liberté **4,99€/mois** pour 12 numéros
- ☐ Offre liberté **6,99€/mois** pour 12 numéros + 4 hors-séries

PAIEMENT COMPTANT
- ☐ **1 an 12 n° en version papier + numérique** au prix de **63€ au lieu de 136,08€** **
- ☐ **1 an 12 n° + 4 hors-séries en version papier + numérique** au prix de **85€ au lieu de 194,39€** *

Je choisis de régler par :

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

Pour un paiement par Carte Bancaire, rendez-vous sur votre espace client sur boutiquelariviere.fr
Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

Mes coordonnées:

MORP4140

Nom* : ..... Prénom* : .....

Adresse* : .....

CP* : ☐☐☐☐☐ Ville* : .....

Tel : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

E-mail* (en majuscules) :

☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Revue.
☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de Moto Revue.

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT SEPA

☐☐

Référence unique du mandat **(ne rien inscrire ci-dessus)**

Titulaire du compte : .....

IBAN : ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐

BIC : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Date et signature (obligatoires) :

CRÉANCIER : **ÉDITIONS LARIVIÈRE ESPACE CLICHY 9 ALLÉE JEAN PROUVÉ 92587 CLICHY CEDEX ICS : N° FR 15 ZZZ 388 322**

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez les Editions Larivière à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions des Editions Larivière. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez 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.

Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont collectées et utilisées à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse email sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. En application de la réglementation applicable, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par email à dpo@editions-lariviere.com ou par courrier au 9 allée Jean Prouvé 92587 Clichy Cedex, en justifiant de votre identité. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher cette case ☐ ou de nous en informer à l'adresse ci-dessus. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.fr. * Champs obligatoires **Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2023 ».

PRIX DU NEUF

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
APRILIA		
APRILIA		
TUONO 660 ET VERSION 70/35 KW*	10 599	
TUONO 660 FACTORY	10 999	
RS 660 ET VERSION 70/35 KW*	11 599	
RS 660 LIMITED EDITION	11 999	
RS 660 EXTREMA	NC	
TUAREG 660 ET VERSION 70/35 KW*	11 999	
TUONO V4	16 999	
TUONO V4 FACTORY	19 999	
RSV4	20 999	
RSV4 FACTORY	25 999	
RSV4 XTRENTA	60 000	
BENELLI		
IMPERIALE 400**	4 699	
LEONCINO 500**	6 399	
LEONCINO 500 T**	6 699	
502C**	6 799	
TRK 502**	6 599	
TRK 502X**	7 099	
LEONCINO 800**	8 699	
LEONCINO 800T*	8 899	
BMW		
G 310 GS**	6 690	
G 310 R**	5 690	
F 750 GS*	10 990	
F 850 GS*	13 590	
F 850 GS ADVENTURE*	14 590	
F 900 R*	9 490	
F 900 XR*	11 790	
S 1000 R	16 490	
S 1000 RR 2023	20 740	
M 1000 R	22 890	
M 1000 RR	33 620	
M 1000 RR 50 YEARS M EDITION	37 870	
S 1000 XR	19 890	
R NINE T	17 990	
R NINE T PURE*	14 690	
R NINE T SCRAMBLER	15 790	
R NINE T URBAN G/S	15 790	
R 1250 R	16 070	
R 1250 RS	16 870	
R 1250 GS	19 890	
R 1250 GS ADVENTURE	21 190	
R 1250 RT	23 990	
K 1600 GT	28 590	
K 1600 GTL	30 790	
K 1600 B***	28 590	
K 1600 GRAND AMERICA***	32 000	
R18	15 590	
R18 100 ANS	19 640	
R18 CLASSIC	17 990	
R18 B	22 190	
R18 TRANSCONTINENTAL	24 190	
BRIXTON		
CROMWELL 250**	3 799	
FELSBERG 250**	3 999	
CROSSFIRE 500**	6 399	
CROSSFIRE 500 X**	6 599	
CROSSFIRE 500 XC**	6 599	
CROMWELL 1200**	9 999	
BLUROC		
HERO 250**	4 799	
V-BOB 250**	5 299	
CFMOTO		
NK 300 ABS**	4 590	
NK 400 ABS**	4 890	
GT 400 ABS**	5 590	
MT 650 ABS*	7 390	7 190
NK 650 ABS*	6 790	6 590
GT 650 ABS*	7 690	7 490
700 CL-X HERITAGE*	7 290	
700 CL-X SPORT*	8 190	7 990
MT 800 SPORT	10 490	
MT 800 TOURING	11 690	
DUCATI		
SCRAMBLER ICON* ET***	9 990	
SCRAMBLER FULL THROTTLE*	12 390	
SCRAMBLER NIGHTSHIFT*	11 490	
DESERT X	17 390	
SUPERSPORT 950 (& 35/70 KW)*	15 590	
SUPERSPORT 950 S*** (& 35/70 KW)*	17 690	
HYPERMOTARD 950 (& 35/70 KW)*	14 590	
HYPERMOTARD 950 RVE (& 35/70 KW)*	15 590	
HYPERMOTARD 950 SP (& 35/70 KW)*	18 490	
MULTISTRADA V2	15 790	
MULTISTRADA V2 S***	18 690	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
MONSTER (& 35/70 KW)*	12 290	
MONSTER + (& 35/70 KW)*	12 590	
MONSTER SP*	15 090	
PANIGALE V2	20 190	
PANIGALE V2 BAYLISS	23 090	
STREETFIGHTER V2	18 190	
STREETFIGHTER V4	22 990	
STREETFIGHTER V4S	26 190	
STREETFIGHTER V4SP 2	35 690	
STREETFIGHTER V4 LAMBORGHINI	63 000	
PANIGALE V4	25 790	
PANIGALE V4 S	31 890	
PANIGALE V4 R	43 990	
PANIGALE V4 SP2	40 890	
SUPERLEGGERA V4	100 000	
SCRAMBLER 1100 SPORT PRO	16 390	
SCRAMBLER 1100 DARK PRO	13 190	
SCRAMBLER 1100 TRIBUTE PRO	14 890	
MULTISTRADA V4***	20 490	
MULTISTRADA V4 S***	24 290	
MULTISTRADA V4 RALLY	27 590	
MULTISTRADA V4 S SPORT	27 640	
MULTISTRADA V4 PIKES PEAK	31 490	
DIAVEL V4	27 490	
DIAVEL 1260	22 190	
DIAVEL 1260 S	25 390	
DIAVEL 1260 LAMBORGHINI	34 990	
XDIAVEL DARK	22 090	
XDIAVEL S	27 090	
XDIAVEL NERA	29 490	

HONDA HORNET 750

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
ENERGICA		
EVA ESSEESSE9***	19 663	HORS FTD
EVA ESSEESSE9 +***	26 628	HORS FTD
EVA ESSEESSE9 + RS***	27 948	HORS FTD
EVA RIBELLE***	29 028	HORS FTD
EVA RIBELLE RS***	30 348	HORS FTD
EGO***	23 597	HORS FTD
EGO +***	30 828	HORS FTD
EGO + RS***	32 148	HORS FTD
EXPERIA***	30 707	HORS FTD
FANTIC MOTOR		
CABALLERO SCRAMBLER 500**	6 990	HORS FTD
CABALLERO FLAT TRACK 500**	6 990	HORS FTD
CABALLERO RALLY 500**	7 490	HORS FTD
CABALLERO ANNIVERSARY 500**	7 290	HORS FTD
CABALLERO DELUXE 500**	7 190	HORS FTD
CABALLERO EXPLORER 500**	7 790	HORS FTD
CABALLERO SCRAMBLER 700**	NC	HORS FTD
GAS GAS		
SM 700	11 760	
ES 700	11 760	
HARLEY-DAVIDSON		
NIGHTSTER*	15 190	
SPORTSTER S*	17 190	
PAN AMERICA*	16 690	
PAN AMERICA S*	20 350	
SOFTAIL STANDARD*	16 290	
SPORT GLIDE NOIR* ET ***	20 790	
STREET BOB* ET ***	17 390	
ROAD KING NOIR***	26 890	
FAT BOB 114 NOIR***	20 990	
BREAKOUT 114 NOIR***	25 590	
FAT BOY 114 NOIR***	25 690	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
HERITAGE CLASSIC 114 NOIR***	25 990	
ROAD KING SPECIAL NOIR***	28 590	
STREET GLIDE SPECIAL***	31 290	
ROAD GLIDE SPECIAL NOIR***	31 190	
ROAD GLIDE LIMITED	32 690	
ULTRA LIMITED***	32 690	
LIVEWIRE NOIR***	33 900	
FREEWHEELER 114 NOIR***	34 590	
TRI GLIDE ULTRA NOIR***	44 190	
LOW RIDER S 117 CI***	21 490	
LOW RIDER ST 117 CI***	22 790	
STREET GLIDE ST 117 CI	33 890	
ROAD GLIDE ST 117 CI	33 890	
CVO STREET GLIDE	44 650	
CVO ROAD GLIDE***	44 650	
CVO ROAD GLIDE LIMITED***	47 650	
CVO TRI GLIDE	59 950	
HONDA		
CRF 300 L (2021)**	6 099	
CB 500 F**	6 899	
CB 500 X**	7 399	
REBEL +**	7 099	
REBEL EDITION S**	7 399	
CBR 500 R**	7 449	
CL 500**	6 999	
CB 650 R*	8 649	
CBR 650 R*	9 449	
X-ADV DCT*	12 799	
NC 750 X DCT*	9 749	
HORNET 750*	7 999	
XL 750 TRANSALP*	10 599	
CB 1000 R+ (2021)	14 999	
CBR 1000 RR-R	22 499	
CBR 1000 RR R SP	26 499	
CBR 1000 RR R FIREBLADE SP 30E	27 399	
AFRICA TWIN	14 599	
AFRICA TWIN REPLICA ET TRICOLORE	14 899	
AFRICA TWIN DCT	15 799	
AFRICA TWIN ADV. SPORTS	17 099	
AFRICA TWIN ADV. SPORTS DCT	18 099	
AFRICA TWIN ADV. SPORTS DCT SE	19 599	
CMX 1100 REBEL	10 999	
CMX 1100 REBEL DCT	11 999	
CMX 1100 TOURING	12 999	
NT 1100	14 599	
NT 1100 DCT	15 599	
GOLDWING DCT	28 549	
GOLDWING TOURING DCT AIRBAG	37 649	
HUSQVARNA		
SVARTPILEN 401**	6 499	
VITPILEN 401**	6 499	
701 ENDURO*	12 125	
701 SUPERMOTO*	12 125	
NORDEN 901	15 349	
HYOSUNG		
BOBBER GV 300 S**	5 490	
INDIAN		
SCOUT** ET***	15 490	
SCOUT BOBBER** ET***	15 890	
SCOUT BOBBER TWENTY** ET***	16 690	
SCOUT ROGUE** ET***	16 190	
FTR 1200*** (&70/35 KW**)	14 990	
FTR SPORT***	17 190	
FTR RALLY***	17 190	

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

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
FTR CARBON***	18 890	
CHIEF DARK HORSE	19 390	
CHIEF BOBBER DARK HORSE	21 490	
SUPER CHIEF LIMITED	24 290	
SPRINGFIELD***	29 990	
SPRINGFIELD DARK HORSE***	30 490	
ROADMASTER***	34 390	
CHALLENGER DARK HORSE***	33 090	
CHALLENGER LIMITED***	32 590	
CHALLENGER ELITE***	31 190	
CHIEFTAIN LIMITED 116***	31 990	
CHIEFTAIN DARK HORSE 116***	32 490	
ROADMASTER 116***	34 390	
ROADMASTER LIMITED 116***	34 690	
ROADMASTER DARK HORSE 116***	34 890	
PURSUIT LIMITED***	34 990	
PURSUIT LIMITED DARK HORSE***	35 490	
KAWASAKI		
Z 400 2023* ET***	6 449	
NINJA 400 2023* ET***	6 749	
Z 650 2023* ET***	7 799	
NINJA 650 2023* ET***	8 399	
VERSYS 650 2023* ET***	9 149	
Z 650 RS 2023*	8 649	

KAWASAKI W800

VULCAN S 2023* ET***	8 599	
W800 2023**	10 999	
W800 CAFÉ**	10 849	9 999
W800 STREET**	10 049	9 349
Z 900 2023***	10 199	
Z 900 70/35 KW 2023* ET***	9 899	
Z 900 SE #	11 799	
Z 900 RS 2023***	13 499	
Z 900 RS SE 2023***	14 999	
NINJA ZX-10R 2023	21 099	
NINJA ZX-10RR 2023	29 599	
NINJA H2R	55 000	
Z H2 2023	19 299	
Z H2 SE 2023***	21 949	
NINJA 1000 SX 2023	15 599	
Z H2 SX***	24 549	
Z H2 SX SE***	27 749	
VERSYS 1000 2023***	12 949	
VERSYS 1000 S 2023***	15 649	
VERSYS 1000 SE 2023***	17 749	
KTM		
390 RC 2023**	7 299	
390 DUKE 2023**	6 499	
390 ADVENTURE**	7 399	
690 ENDURO R 2023*	12 125	
690 SMC R 2023*	12 125	
790 DUKE 2023	8 999	
790 ADVENTURE*	11 399	
890 ADVENTURE 2023	14 599	
890 ADVENTURE R 2023	15 699	
890 DUKE 2022	10 799	
890 DUKE R 2023	12 999	
890 DUKE GP 2023	11 399	
RC8C	39 900	
1290 SUPER DUKE R 2023	20 250	
1290 SUPER DUKE R EVO 2023	22 199	
1290 SUPER DUKE GT 2023	21 999	
1290 SUPER ADVENTURE S	20 665	
1290 SUPER ADVENTURE R	21 199	
MASH		
TWO FIFTY 250** ET***	3 899	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
DIRT TRACK 250** ET***	2 995	
FIVE HUNDRED 400** ET***	3 999	
SCRAMBLER 400** ET***	3 995	
SIX HUNDRED 650** ET***	5 499	
X-RIDE 650** ET***	5 799	
DIRT TRACK 650** ET***	4 290	
X-RIDE 650 21'** ET***	5 599	
MOTO GUZZI		
V7 SPECIAL 850**	9 599	
V7 STONE 850**	9 199	
V7 STONE CENTENARIO 850**	9 399	
V 85 TT*#	11 999	
V 85 TT EVOCATIVE*#	12 199	
V 85 TT TRAVEL* ET***	13 999	
V 85 TT CENTENARIO* ET***	12 199	
V9 BOBBER	10 999	
V9 ROAMER	10 299	
V9 BOBBER CENTENARIO	11 199	
V9 BOBBER SPECIAL EDITION	11 199	
V100 MANDELLO	15 499	
V100 MANDELLO AVIATION NAVALE	17 999	
MOTO MORINI		
X-CAPE* ET***	7 599	
SEIEMMEZZO STREET*	7 399	
SEIEMMEZZO SCRAMBLER*	7 599	
MV AGUSTA		
BRUTALE ROSSO	13 100	HORS FTD
BRUTALE RR	16 700	HORS FTD
BRUTALE RR SCS	17 200	HORS FTD
DRAGSTER ROSSO	14 700	HORS FTD
DRAGSTER RR	19 200	HORS FTD
DRAGSTER RR SCS	19 700	HORS FTD
DRAGSTER RC SCS	22 200	HORS FTD
TURISMO VELOCE ROSSO	15 200	HORS FTD
TURISMO VELOCE LUSSO	19 200	HORS FTD
TURISMO VELOCE LUSSO SCS	21 200	HORS FTD
TURISMO VELOCE RC SCS	22 200	HORS FTD
SUPERVELOCE 800	20 300	HORS FTD
SUPERVELOCE 800 S	23 200	HORS FTD
SUPERVELOCE 800 AGO	31 500	HORS FTD
SUPERVELOCE 800 ALPINE	35 700	HORS FTD
F3 ROSSO	16 200	HORS FTD
F3 800 RR	21 600	HORS FTD
RUSH	38 200	HORS FTD
BRUTALE 1000 RS	25 100	HORS FTD
BRUTALE 1000 RR	31 800	HORS FTD
BRUTALE 1000 NÜRBURGRING	39 300	HORS FTD
SUPERVELOCE 1000 SERIE ORO	35 700	HORS FTD
RIEJU		
AVENTURA 500**	NC	
ROYAL ENFIELD		
HUNTER 350** ET***	4 490	
METEOR 350** ET***	4 390	
CLASSIC 350** ET***	5 290	
HIMALAYAN 410** ET***	5 390	
SCRAM 411** ET***	4 999	
CONTINENTAL GT 650** ET***	7 290	
INTERCEPTOR 650** ET***	7 390	
SUPER METEOR 650** ET***	7 990	
SUZUKI		
SV 650 *	6 999	
SV 650 X*	6 999	
V-STROM 650* ET***	8 999	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
V-STROM 650 XT* ET***	9 599	
GSX-S 8S* ET***	8 899	
V-STROM 800 DE* ET***	11 499	
GSX-S 950 35/70 KW*	9 999	
V-STROM 1050*** & 70/35 KW** ET***	15 399	
V-STROM 1050 XT*** & 70/35 KW** ET***	15 099	
V-STROM 1050 DE	15 999	
KATANA	14 299	
GSX-S 1000	13 499	
GSX-S 1000 GT	15 099	
HAYABUSA	19 199	
TRIUMPH		
TRIDENT 660*	8 545	
TIGER SPORT 660*	9 495	
STREET TRIPLE S A2*	8 995	
STREET TRIPLE R	9 995	
STREET TRIPLE RS	12 295	
STREET TRIPLE 765 R	10 295	
STREET TRIPLE 765 RS	12 695	
STREET TRIPLE 765 MOTO2 EDITION	15 395	
TIGER 850 SPORT	11 795	
STREET TWIN* ET***	9 745	
SCRAMBLER 900*	11 295	
BONNEVILLE T100* ET***	11 395	
TIGER 900 GT***	13 895	
TIGER 900 RALLY***	14 695	
BONNEVILLE T120***	13 595	
SPEED TWIN 900***	9 745	
BONNEVILLE BOBBER***	15 245	
BONNEVILLE SPEEDMASTER	15 245	
SCRAMBLER 1200 XC	15 595	
SCRAMBLER 1200 XE***	16 595	
THRUXTON RS	17 195	
SPEED TRIPLE RS	18 195	
SPEED TRIPLE RR	20 490	
TIGER 1200 GT***	18 700	
TIGER 1200 RALLY PRO***	21 900	
ROCKET III R*	23 900	
ROCKET III GT 221 EDITION*	24 800	
VOGE		
300 AC** ET***	4 195	
300 R**	3 995	
300 ACX**	4 295	
500 R**	5 795	
500 DS** ET***	6 195	
500 DSX** ET***	6 495	
650 DX** ET***	8 195	
900 DS	6 495	
YAMAHA		
MT-03**	6 499	
R3** ET***	6 899	
R6 RACE	13 999	
R6 GYTR	19 499	
MT-07*	7 999	
TRACER 7*	9 499	
TRACER 7 GT*	10 499	
TÉNÉRÉ 700*	10 999	
TÉNÉRÉ 700 RALLY EDITION	12 699	
TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID*	12 999	
XSR 700* ET***	8 799	
R7* ET***	9 999	
MT-09	10 499	
MT-09 SP	12 499	
TRACER 9	12 499	
TRACER 9 GT	14 999	
TRACER 9 GT+	16 999	
XSR 900	11 499	
NIKEN GT	17 999	
MT-10	15 999	
MT-10 SP	18 999	
R1	20 499	
R1 M	27 999	
R1 GYTR	NC	
ZERO		
ZERO FX ZF7.2**	12 890	
ZERO FXS ZF7.2**	12 890	
ZERO DSR ZF14.4** ET***	17 840	
ZERO SR ZF14.4**	17 840	
ZERO SR/F ZF14.4***	20 970	
ZERO SR/S ZF14.4***	21 720	
ZERO DSR X***	26 775	
ZONTES		
310 X**	4 690	
310 T**	4 890	
310 T2**	5 190	
310 V**	5 190	
310 R1**	5 190	
310 R2**	4 990	

Cadeau du mois
À vous de jouer !

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

Gagnez 5 places pour le Bol d'Or 2023

Avec une saison EWC qui bat son plein, et pour vivre comme il se doit l'apogée (façon feu d'artifice) de ce millésime 2023, nous vous proposons de gagner 5 places pour le prochain Bol d'Or qui se déroulera les 14/15 et 16 septembre 2023. L'occasion de participer à cette grande fête de la moto sur (et autour !) le circuit varois (83) du Castellet et de célébrer le championnat du monde d'endurance 2023. Ces billets vous donnent la possibilité d'assister aux essais à partir du jeudi, l'accès à l'enceinte générale bien sûr, mais aussi au paddock et à la visite de la voie des stands le vendredi après-midi.

- **Quand ? 14, 15 et 16 septembre 2023**
- **Où ? Circuit Paul-Ricard, le Castellet (83)**
- **Quoi ? Bol d'Or : course de 24 heures (samedi 15h/dimanche 15h)**
- **Courses annexes : Bol d'Argent (vendredi 16 septembre)/Bol d'Or Classic (vendredi 16 et samedi 17 septembre)**
- **Visite des stands le vendredi soir**
- **Village commercial 100% moto !**
- **Concerts**
- **Expositions**

Comment participer ?

Vous pouvez remplir le formulaire en ligne sur le site motorevue.com/concours, utiliser le flash code ou retourner avant la date limite indiquée ci-dessous (cachet de la Poste faisant foi) le coupon-réponse ci-dessous préalablement découpé et complètement rempli.

Une fois rassemblées, toutes les bonnes réponses donneront lieu à un tirage au sort organisé au sein de la rédaction. Il désignera au final l'heureux(se) gagnant(e), qui pourra gagner de nouveau par la suite puisque c'est le tirage au sort qui a le dernier mot... Un seul bulletin par nom et par foyer sera accepté. La participation sur papier libre est possible.

Il a gagné !

Dans le *Moto Revue n° 4139*, un casque Scorpion Exo-R1 était en jeu. Les extraits des phrases à retrouver étaient en pages 32, 36 et 47. Le tirage au sort a désigné Nicolas Lux, de Strasbourg (67), qui roule sur une BMW F 650 GS. Merci à tous et rendez-vous dans notre prochain numéro, qui sortira le 06 juillet.

Coupon-réponse « Cadeau du mois »

Découpez ce coupon et renvoyez-le à l'adresse suivante : *Moto Revue*, Cadeau du mois, 12 rue Mozart 92587 Clichy Cedex

Nom :..... **Prénom :**..... **Âge :**.....
Adresse :.....
Code postal :.....**Ville :**.....
Téléphone :..... **Adresse e-mail :**.....
Moto possédée : oui – non Marque :..... **Type :**.....

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

RETROUVEZ LES EXTRAITS SUIVANTS DANS CE NUMÉRO DE MOTO REVUE (DATE LIMITE DE PARTICIPATION LE 23 JUIN)

Extrait n° 1 : « Mais je m'en fous de Napoléon ! Ce n'est pas le sujet : à cette époque, il n'y avait que des chevaux et des piétons ! » .....Page :.....
Extrait n° 2 : « On ne le présente plus. Le trois-cylindres CP3 est reconnaissable à sa sonorité due au calage Crossplane du vilebrequin. » .....Page :.....
Extrait n° 3 : « Depuis la relance de la gamme en 2018, nos Caballero monocylindres ont rencontré le succès, nous en avons vendu plus de 18 000. » .....Page :.....

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

www.euroassurance.fr 01 49 15 74 00

* L'offre hivernage vous permet d'économiser jusqu'à 80% sur vos cotisations mensuelles durant la période hors circulation, du 1er octobre au 28 février. Cet avantage est inclus dans l'ensemble de nos formules d'assurance pour les assurés ayant au minimum 3 mois d'ancienneté.

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

Shake up the hive.*

La mythique Honda Hornet revient plus légère, plus agile et encore plus dynamique pour écrire un nouveau chapitre de son histoire. Elle se montre plus piquante que jamais grâce à un rapport poids/puissance inégalé dans sa catégorie et à un tout nouveau bicylindre performant de 755 cm³, qui se distingue non seulement par ses modes de pilotage et sa technologie de pointe, mais également par sa sonorité révélant son caractère à la fois vif et sportif. Prête à prendre son envol, la nouvelle Honda Hornet n'attend plus que vous.

The Power of Dreams.**

Honda France

MOTUL

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