

MOTO Journal

N° 2392 - MARS 2026



Pourquoi
le prix des
motos va
baisser



Kawasaki
Z 1100

Kawasaki
Z 900

La moins chère suffit

Triumph Trident 800
Piquante,
sauf son prix



► **GUIDE MOTOGP**
Saison 2026
Top départ!



Le calendrier et les circuits des 22 GP
Les pilotes MotoGP Les teams officiels Les teams
indépendants Les tests hivernaux

**C'EST LA CRISE...
PROFITEZ-EN!**

BALADE GIVREE

Du fun et des bornes pour 7 000 €



Editions
Larivière

L 11945 - 2392 H - F: 5,99 € - RD



FRANCE METRO 5,99 € - DOM 6,99 € - BEL 6,99 € - CH 9,10 CHF
CAN 11,99 CAD - ESP/CRC/ITA/PRT 6,70 € - LUX 6,99 € - TUN 19 TND

PAN AMERICA™ 1250 ST



Une Harley-Davidson performante qui s'adapte à toutes les situations

⊞ Moteur de 150ch Revolution™ Max™

⊞ QuickShifter Screamin' Eagle™

⊞ Suspensions réglables Showa™

⊞ Pneus Scorchers Sport Michelin™

⊞ Etriers de freins Brembo™

⊞ Phare à LED adaptatif Daymaker™



Venez la découvrir
en concession

À PARTIR DE
180€ TTC/MOIS*

EN LOA PENDANT 36 MOIS
HORS ASSURANCE FACULTATIVE



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

Exemple de financement (hors assurance facultative) : pour l'achat d'une Pan America™ 1250 ST au prix de 20 250,00 € TTC ou en location avec option d'achat (LOA) pendant 36 mois. Dépôt de garantie : 0,00 €. **1er loyer** à la livraison (hors assurance facultative) de **6 000,00 € TTC** suivi de 35 loyers de **179,95 € TTC** (hors assurance facultative). Coût total des loyers : 12 298,25 €. Option d'achat finale : 11 137,50 €. **Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat (hors assurance facultative) : 23 435,75 € TTC.** Durée effective de la LOA : 36 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Le coût de l'assurance facultative, pour un assuré (hors surprimes éventuelles) couvert à 100% sur la base de la couverture Sécurité (incluant les garanties Décès et Perte Totale et Irréversible d'Autonomie) du contrat « Mon Assurance de personnes » n°5035, s'élève à 19,95 € par mois, s'ajoutant au loyer mensuel indiqué plus haut. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la LOA s'élève à 718,20 €. « Mon Assurance de personnes » n° 5035 est un contrat d'assurance facultative de groupe des emprunteurs souscrit par Arkéa Financements & Services auprès des sociétés Suravenir et Suravenir Assurances, entreprises régies par le Code des assurances. Montant minimum de la LOA : 3 000,00 €. Offre valable du 01/02/2026 au 31/07/2026. Meia est une gamme de solutions de financement développée par Arkéa Financements & Services. Sous réserve d'acceptation par Arkéa Financements & Services - SA à Directoire et Conseil de surveillance au capital de 210 000 000 € - RCS de BREST B 338 138 795 - Siège social : 335, Rue Antoine de Saint-Exupéry, 29490 GUIPAVAS. Société de courtage d'assurances, immatriculée à l'ORIAS sous le n° 07 019 193 (vérifiable sur www.orient.fr). Cette publicité est conçue par Harley-Davidson France (SAS au capital de 40 000 €, n° RCS Créteil B 393 918 743, située 12, rue Eugène Dupuis - 94043 Créteil Cedex) qui n'est pas intermédiaire en opérations de banque et service de paiement. Cette publicité est diffusée par Harley-Davidson France dont les concessionnaires agissent en qualité d'intermédiaires de crédit non exclusifs d'Arkéa Financements & Services. Ces intermédiaires apportent leur concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Ces intermédiaires de crédit peuvent également être soumis au statut d'Intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (IOBSP) dans ce cas leurs numéros d'immatriculation à l'ORIAS (consultables sur www.orient.fr) sont affichés à l'accueil. Votre concessionnaire Harley-Davidson® peut reprendre votre véhicule au terme du contrat pour le montant de votre dernière échéance majorée. Voir conditions chez les concessionnaires Harley-Davidson® participant à l'opération. Document publicitaire à valeur non contractuelle. © H-D 2026, Harley, H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield sont des marques commerciales de HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY.





Chère passion

● **L'une des bases du marketing, ce marqueur de nos sociétés modernes, c'est d'analyser les comportements des consommateurs pour mieux anticiper leurs besoins.** Pour *in fine* les pousser à consommer toujours plus. Il ne faut pas voir plus loin la spirale dans laquelle se sont engouffrés les constructeurs historiques depuis des années pour vendre leurs modèles. Pour beaucoup de motards, une bonne partie des équipements proposés sont superflus. Qui se sert d'un anti-wheeling sur un trail ? D'ailerons aérodynamiques sur un roadster sportif ? D'un *launch control* pour démarrer plein gaz comme une motoGP ? Le motard a souvent d'autres préoccupations plus terre à terre : un moyen de retendre sa chaîne sans se compliquer la vie (une béquille centrale), un dispositif antivol plus dissuasif, un vide-poches, de quoi arrimer un sac, des poignées chauffantes de série (imagine-t-on une voiture sans chauffage ?), etc.

Cette ivresse de l'équipement a fait s'envoler les prix. Et c'est contre ce niveau de prix mis à mal par les Chinois que les "historiques" doivent aujourd'hui réagir comme l'explique notre enquête. Le haut de gamme, le premium n'est pas pour autant mort. Pour preuve la vente n°1 en France en 2025 détenue par un gros trail à plus de 20 000 € le panier. Mais derrière, ça patine. Dans l'auto, certains groupes ont trouvé une parade ; une marque pour le produit courant, une autre dédiée au premium : Toyota-Lexus, Seat-Cupra, Nissan-Infinity, Citroën-DS, Renault-Dacia... Pas sûr que l'industrie moto puisse reproduire ce schéma, mais sur le principe, ce serait une façon de cerner encore mieux ses clients. Et quel que soit son pouvoir d'achat, de maintenir intacte la passion de tous.

● **Hit the road Jack.** Il est encore question de passion quand le jury des Trophées de la Moto décerne celui de la personnalité moto de l'année 2025 à Jack Monchanin.

On ne présente plus le S2R, le salon du 2 roues de Lyon, devenu en quelques années le plus beau salon de passionnés de motos d'Europe, voire du monde. Milan reste bien sûr le show de référence pour y découvrir les nouveautés toutes fraîches et les constructeurs ne s'y trompent pas, puisqu'ils y sont tous revenus. Mais en termes de passion, de diversité, d'émotion, de culture, de divertissement et de spectacle, la capitale des Gaules est aussi et surtout celle de la moto. Jack Monchanin en est le maître d'œuvre. Il a réussi, mine de rien, à battre sur le site d'Eurexpo Lyon, le record de fréquentation détenu jusque-là par le Sihra, le salon de la gastronomie. Excusez du peu ! Que cet organisateur aux mille idées soit en plus un authentique passionné de motos (il possède en outre une belle collection de 500 XT) justifiait un peu plus, si besoin était, de l'honorer en ce lieu.

● **Rétromobile.** Ceux qui sont allés à Rétromobile ont dû constater que la moto, malgré l'effort des acteurs présents, a bien du mal à se faire une place face à la puissance de l'automobile. Puissance des moteurs pour certaines, puissance financière pour les vendeurs et acheteurs de ces centaines de voitures au prix vertigineux dignes de l'immobilier de luxe... Le nouvel espace Ultimate Supercar Garage avait beau recenser les marques les plus exclusives, les autos les plus folles de la planète, je n'ai pas



ressenti une émotion à la hauteur de leur prix, fût-il parfois à 7 chiffres. Trop, c'est trop. Mesurons notre chance de pouvoir frémir devant des motos que nous pouvons, à de rares exceptions, nous offrir. Ou au moins espérer posséder un jour.

RÉDACTION

Directeur de la rédaction : David Dumain
Rédacteur en chef : Aurélien Ranéa
Rédacteur en chef adjoint : Michael Tora
Rédacteurs : Rémi Darodes, Alexis Delisse
Secrétaire de rédaction : Frédéric Poujouly
Conseiller éditorial de la rédaction :
Xavier de Montchenu
Ont collaboré à ce numéro
Damien Bullo, Bruno Gillet.

MAQUETTE

Chef de studio : Ludovic Terrell

PUBLICITÉ

Directeur de publicité : Emmanuel Némard
(01.41.40.31.11)
Directrice de clientèle : Aurélie Legoux
(01.41.40.33.98)
Assistante : Mai-Ahn Vu (01.41.40.32.16)

DIFFUSION ET PROMOTION

Anciens numéros et abonnements

Service abonnement
45, avenue du Général-Leclerc, 60643 Chantilly Cedex
Tél. : 03.44.62.43.79. abo.lariviere@editions-lariviere.com
1 an (12 numéros) version papier + numérique : 62 €
Tarif abonnement 2024 en prélèvement : 4,90 €/mois

Abonnements pour la Belgique
Edigroup Belgique Sprl.
Tél. : (00.32) 70.233.304
E-mail : abobelgique@edigroup.org

Abonnements pour la Suisse
Edigroup, Service des Abonnements
Chemin de Château Bloch 10
1219 Le Lignon Suisse
Tél. : 41(0) 22-860-84-01

Direction des abonnements
Nicolas Guidarini
Promotion abonnements
Kahina Houist : 01.47.56.54.43

Distribution : MLP
N° TVA Intracommunautaire
FR 96572 071 884

FABRICATION

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

Éditions Larivière
SAS au capital de 3 200 000 €
Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2026
Commission paritaire : 1028 K 79414
RCS Nanterre : B 572 071 884

Directrice de la publication : Stéphanie Casasnovas

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

Éditions
Larivière





**BMW
MOTORRAD**

BMW F 900 XR

**À PARTIR DE 10 500 €*
JUSQU'AU 31 MARS 2026**



*Pour toute commande d'une BMW F 900 XR neuve, dont le bon de commande est signé entre le 01/01/2026 et le 31/03/2026 inclus, livrée avant le 30/04/2026 inclus, votre concessionnaire BMW Motorrad participant vous offre, à votre choix, un avantage client de mille sept cents euros (1 700 €) TTC, à valoir sur l'achat d'équipements du pilote ou d'accessoires d'origine, ou une remise de mille sept cents euros (1 700 €) TTC sur le tarif maximum conseillé en vigueur au 01/01/2026. Sous forme de remise sur facture. Prix maximum conseillé au 01/01/2026 de douze mille deux cents euros (12 200 €) TTC pour la BMW F 900 XR. Prix avant éventuelle remise. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, dans la limite des stocks disponibles, pour toute commande d'une BMW F 900 XR neuve dans le réseau BMW Motorrad participant. Retrouvez la liste de l'ensemble des concessionnaires BMW Motorrad participants sur www.bmw-motorrad.fr.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

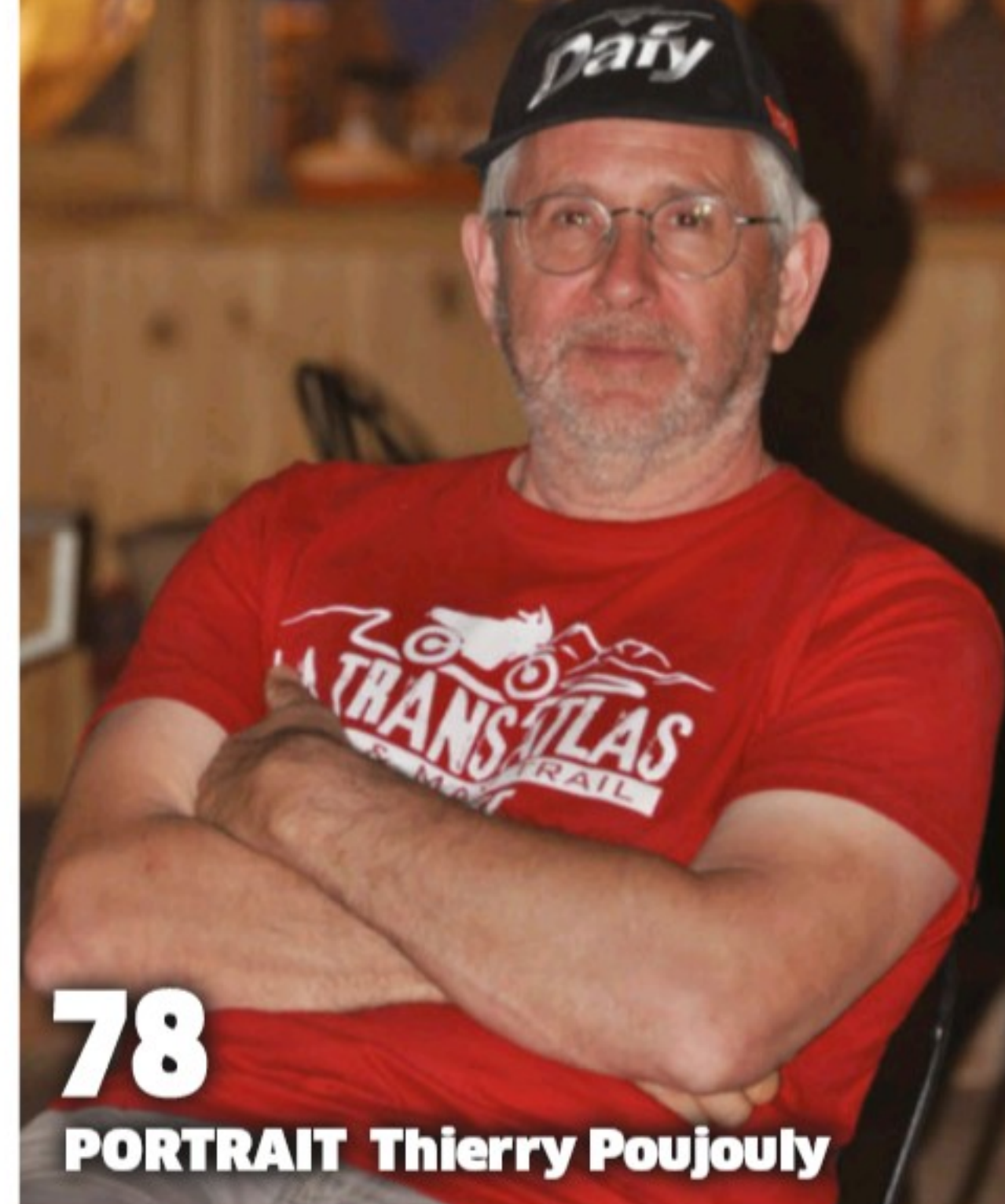
SOMMAIRE#2392

Prochain numéro jeudi 26 mars 2026



34

ESSAI Ducati Monster



78

PORTAIT Thierry Poujouly



20

NOUVEAUTÉS
Triumph 660 Trident

- 8** **Plein phare** Le quinquagénaire Rétromobile accueille le centenaire Ducati
- 10** **Actus** Toutes les nouvelles de la planète moto
- 14** **Humour** Le dessin de Faujour
- 18** **Interview** Christoph Hohmann, directeur du marketing de Norton Motorcycle
- 20** **Nouveautés** Triumph 660 Trident et Tiger Sport
- 22** **Nouveautés** Indian Chief Vintage
- 24** **Nouveautés** Harley-Davidson
- 26** **Essai** Triumph 800 Trident
- 32** **Essai** Ducati Monster
- 38** **Match** Kawasaki Z 900 vs Kawasaki Z 1100

- 58** **Comparo philosophique** Peut-on s'amuser en petites cylindrées pas chères quand on est vieux, qu'il n'y a pas de virages et que ça caille ?
- 70** **Éco** Pourquoi le prix des motos va baisser
- 78** **Portrait** Thierry Poujouly, créateur de randos
- 84** **Agenda géo-localisé** Auvergne-Rhône-Alpes
- 88** **Shopping**
- 90** **On a testé pour vous** HJC Rpha 72
- 92** **Courrier** C'est vous qui le dites !
- 94** **L'œil de l'aïeul** La course côté paddock
- 96** **Pub d'époque** Les Michelin TX11/TX23 à 280 km/h
- 98** **Flash-back** Il était une fois mars 2006

51 **MotoGP** **Guide détachable**

Le sommaire	3
Les circuits	4
Les pilotes MotoGP	6
Les teams MotoGP	12
Les pilotes Moto2 et Moto3	25
Les tests de Sepang	26



Ce numéro comporte un encart abonnement sur la totalité de la diffusion MLP mailing MOR sur les actifs du MOJ 2392 et un guide GP intégré à la pagination (32 pages).



Abonnez-vous en direct
avec votre smartphone
**Et aussi
en page 95**

Photos
de une :
Bruno Sellier
(3), Triumph,
Honda, Gold
and Goose.

Téléchargez l'application Moto Journal (MJ)
Retrouvez l'édition digitale de MJ sur votre smartphone ou tablette
App Store Google play >>> Retrouvez Moto Journal sur Facebook et Twitter



- 52** **Techno** Les plus grandes innovations du MotoGP



8T

8TT

L'ESPRIT RÉTRO, NOUVELLE GÉNÉRATION



RÉSERVE TON ESSAI DÈS MAINTENANT

Deux styles. Deux approches. Deux trajectoires, un seul esprit. Les **GSX-8T** et **GSX-8TT**, une réinterprétation audacieuse de la moto classique. Un design intemporel, réinventé pour le monde actuel. Découvrez la force et la précision du moteur bicylindre parallèle. Des vies différentes, des routes différentes – mais lorsque vous roulez, vos battements de cœur ne font qu'un.



ECSTAR huile officielle Suzuki

Suivez-nous    

[MOTO.SUZUKI.FR](https://moto.suzuki.fr)

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

Rétromobile

Un quinquagénaire accueille un centenaire

Rétromobile, le salon de la voiture exorbitante, qui s'est tenu aux confins de janvier et février réunis à Paris, a fêté dignement sa 50^e édition : avec un total de 181 500 visiteurs, la fréquentation a progressé de 24 % par rapport à 2025.

Par Frédéric Poujouly et Mika Praga-Tora, photos Caroline Vandjour

Ducati a lancé les célébrations de son centenaire à la faveur de la cinquantième de Rétromobile, qui consacre quelques stands à la moto parmi les vastes halls dédiés à la bagnole huppée et à ses dérivés. C'est donc sur le stand des Rouges que l'on a trouvé les plus intéressants deux-roues, avec notamment, proposées à la vente, la Desmosedici GP22 de Jack Miller (qui doit tourner autour de 700 000 € HT) et la Panigale 2024 de mondial Superbike de Nicolò Bulega (300 000 € HT). Y trônait également un Cucciolo de 1946, le tout premier vélomoteur Ducati, et une Paul Smart dédiée par le pilote anglais *himself*. On y a croisé un Régis Laconi en grande forme (le bonheur de la paternité !), qui a présenté une version bleu-blanc-rouge de l'édition limitée Panigale V4 S tricolore, et on a dégusté deux ou trois portions de spaghetti tomate-parmesan-burrata préparés par le chef étoilé Simone Zanoni. Le millésime s'annonce corsé pour la marque de Borgo Panigale, avec en guise d'apothéose la Ducati World Week qui se tiendra à Misano du 3 au 5 juillet prochains, tout pile cent ans après sa création, le 4 juillet 1926... Manquerait plus que Marquez soit encore titré !

Répliques et reconstitutions

Ses groupies se sont régallées sur le stand assez conséquent consacré à Steve McQueen, où l'on a pu admirer des répliques de ses

bolides, tant à deux que quatre roues, maintes affiches authentiques de ses films et des œuvres à sa gloire de l'artiste peintre Valérie Durand (valerie-durand.com). Kawasaki et Triumph présentaient leur gamme néo-classico-rétro sur des surfaces plus modestes, tout comme Royal Enfield qui exhibait, outre Project Origin, la reconstitution de sa toute première motocyclette (cf. MJ 2356-7), deux Flying Flea : l'originelle, qu'on parachutait naguère sur les théâtres d'opération, et sa résurrection récente et électrique.

À l'écart de cet espace moto, dans le très exclusif Ultimate Supercar Garage où s'entassait la crème des autos de luxe (pas vraiment rétro, d'ailleurs...), on tombait aussi sur Praga. Une marque tchèque exposant comme les autres ses voitures spectaculaires à près de 2 millions d'euros (si, si, c'est possible !), mais aussi une jolie moto délicieusement rétro, elle. Et pour cause, la Praga ZS 800 rend hommage à la Praga BD 500 de 1928, sur la base d'un twin de Kawasaki W800, mais en l'habillant de la plus légère et raffinée des manières qui soient. Cadre tubulaire en acier chrome molybdène, jantes en carbone forgé, freins à tambour hydraulique, échappement en titane, etc. Le tout pour un poids à sec de seulement 142 kg, et un tarif de près de 90 000 € pour chacun des 28 exemplaires produits...

L'édition 2027 de Rétromobile se tiendra au parc des expos de la porte de Versailles du 3 au 7 février (retromobile.com). ▲

Honca CB 750 Four à 12 500 €, CBX à 17 500 € (ici) : le prix des motos des années 60-70 en vente à Rétromobile témoignaient du tassement du marché de l'ancienne.

Bien qu'il ne soit plus ambassadeur Ducati, Régis a dévoilé la version française de la Panigale V4S Tricolore.





Fred devant Project Origin, reconstitution de la toute première Royal Enfield (conçue en 1901) qu'il a eu le plaisir d'essayer dans le Spécial Vacances 2023.

Rappel : la déco de la Kawasaki Z 900 RS (derrière) est directement inspirée de celle de la Z1.

Simone Zanoni, chef du George V et ambassadeur Ducati, maîtrise le *al dente* à la perfezione !



Z'avez quelque 700 000 € en stock ? Achetez la motoGP 2022 de Jack Miller !

Réplique de la Triumph TR6 de Steve McQueen et sa doublure-cascades Bud Ekins dans *La Grande Évasion*. Derrière, une toile de Valérie Durand.



La Flying Flea de Royal Enfield (au fond) a servi durant la Seconde Guerre mondiale avant de donner son nom à la marque de motos électriques du constructeur indien.

Contre-pied parfait entre cette Praga ZS 800 et les quasi-voitures de course produites par ce constructeur tchèque. Si ce n'est un certain sens du luxe et de la légèreté.



PLANÈTE MOTO

Par la rédaction

Bridgestone RS12 40 ans de multigommes

Avec son dernier pneu hypersport RS12, le fabricant japonais célèbre l'invention du pneu multigommes qu'il a introduit sur le marché en 1985 déjà. Ce concept du 3LC (3 Layer Compound) reste le même qu'à l'époque (alors baptisé SACT

pour *Straight And Cornering Technology*) : il s'agit d'assembler deux types de gomme dans une même bande de roulement, avec une gomme plus dure au centre pour augmenter la durée de vie et une gomme plus tendre sur les épaules pour améliorer le grip en courbe. Depuis, il existe même des pneus mélangeant 3 types de gomme (5LC) dans la gamme. Mais pas besoin de ça pour le RS12, qui s'en tient à deux gommes à l'avant comme à l'arrière. Il s'agit en effet du pneu le plus sportif chez Bridgestone. Son taux de sculptures est tout juste suffisant pour être homologué sur route, avec un pneu avant qui introduit une nouvelle ceinture acier à haute élongation censée améliorer l'élasticité au niveau de la zone de contact pour améliorer le grip.



Opération spéciale dans le **réseau Royal Enfield**. Jusqu'au 31 mars, la marque accorde jusqu'à 1 000 € de remise ou d'avantages client sur une large sélection de modèles : Classic 350, l'Himalayan 450 (450 € offerts), Super Meteor 650, Shotgun 650, Bear 650 et Classic 650 (500 €), Guerrilla 450 (600 €), Interceptor 650 et Continental GT 650 (1 000 €).

Depuis le mois de janvier, la marque **Cyclone** (du groupe Zonsen, 10^e constructeur mondial) est officiellement importée et distribuée par la société marseillaise Dip (Voge, Orcal, Keeway, Loncin, Changjiang). Pour ce lancement dans l'Hexagone et les Dom-Tom, la Dip a retenu dans la gamme chinoise un custom 125 (la RA), un trail adventure 125 (la RX2) et un custom 600 (la RA).

La billetterie est ouverte pour l'**Iron Motors** (motos de caractère only !) qui aura lieu à Carole les 25-26 avril prochains. À l'honneur de cette édition, les 100 ans de Ducati et les 50 ans de la Yamaha 500 XT. 17 € le billet, 10 € en réservation sur le site Iron Motors.

Le 3 février dernier, à l'occasion de la soirée des Talents de la Sarthe 2025 organisée par *Le Maine Libre* et le département de la Sarthe, **Claude Michy** a reçu un prix spécial pour l'organisation du Grand Prix de France Moto.

Morbidelli T502 X Une moyenne cylindrée dans le (six) mille

Propriété du groupe chinois Keeway, Morbidelli poursuit sur sa lancée sur le créneau du trail adventure. La petite dernière est cette T502 X, une moto au look plutôt agréable dans le genre. Et résolument moderne à l'image de son éclairage *full led*, de son écran TFT vertical de 7 pouces qui gère le système Morbidelli Connect, gratuit la première année puis facturé un peu moins de 40 €/an par la suite. On sait que la jeune clientèle séduite par les motos chinoises pour leur bas prix est très sensible à l'équipement. Elle appréciera ici, outre le GPS intégré, les prises USB-C et USB-A, le pare-brise réglable en hauteur, les commodos rétro-éclairés,

les protège-mains et les crash-bars proposés de série. Côté technique, la Morbidelli dispose d'un twin parallèle de 486 cm³ développant 47,5 ch, natif A2 donc, d'une fourche de 43 mm débattant sur 180 mm, sa hauteur de selle est de 830 mm, son réservoir de 18 litres pour pouvoir se balader sans passer son temps à la pompe et son poids annoncé à 210 kg. Chaussées de Pirelli Scorpion Rally STR, les jantes à rayons sont montées en tubeless de 19 et 17 pouces avant/arrière. Le combiné arrière est réglable en précharge (utile pour le duo

ou en cas de chargement) et le freinage est confié à un double disque avant J.Juan de 300 mm, contrôlé par un ABS déconnectable en mode off-road. La bonne nouvelle (mais est-ce vraiment une surprise ?), la Morbidelli T502 X est affichée à 5 999 € (un peu plus avec les frais de mise en route) et

bénéficie d'une belle garantie de 5 ans. Enfin, trois coloris sont possibles : bleu, blanc et noir (fin mars 2026 pour ces deux derniers).



Morbidelli



PROFITEZ DE NOS OFFRES EXCLUSIVES SUR

ABO.MOTOJOURNAL.COM



Exo-1500 Carbon Air Un nouveau haut de gamme chez Scorpion

L'Exo-1500 Carbon Air intègre la collection premium du manufacturier coréen. Ce nouvel intégral en carbone s'inspire des exigences de la course pour les intégrer dans un casque de route. Ainsi, on retrouve une jugulaire en titane ou encore une traînée de l'air réduite grâce à une aéro complètement repensée. Les aspects pratiques ne sont pas oubliés, avec un écran solaire interne, un système de fixation prévu pour accueillir l'intercom maison Exocom ou le traditionnel système de gonflage Airfit.

Tailles : du XS au XXL. **Prix :** à partir de 429,90 € en uni, 469,90 € pour les coloris.

Livre L'aventure Barigo, mythe et réalité

Thierry Cazenave est reconnu comme véritable historien de la moto. Il a déjà commis un ouvrage très documenté sur Voxan l'an dernier, un autre sous forme d'enquête sur une décennie d'échecs des marques MF, Boccardo et BFG. Et le voilà qui remet le couvert avec cette fois un bouquin dédié à Barigo, autre marque française disparue. Cazenave y dresse d'abord le portrait de Patrick Barigault le fondateur, et retrace méticuleusement toute l'époque de la marque du Paris-Dakar aux motos de série en passant par la collaboration avec Sonauto-Yamaha et les championnats de France supermotard, c'est tout un pan de l'histoire de la moto française que le lecteur va découvrir.

L'Aventure Barigo. Mythe et réalité,
232 pages, 30 €, Moi-Même Éditions, commande sur vadimof.net



La phrase du mois

« Il faut sensibiliser les gens à l'airbag et se mobiliser pour qu'il soit rendu obligatoire dans les 5 ans à venir. Ça changerait beaucoup de choses. »

Jack Monchanin, organisateur du salon du 2-roues, lors de la table ronde sur la sécurité organisée par l'Officiel, la revue pro du secteur du 2-roues.



Pour la deuxième année, **Yamaha Motor France** reconduit son challenge 700 dans le cadre du championnat de France Superbike. Trois catégories sont accessibles dès 15 ans : Scratch (15 à 77 ans), Espoirs (15 à 19 ans) et Féminin. 6 courses au total, début de la compétition au Mans les 3-5 avril, final à Magny-Cours les 24-27 septembre. Inscriptions sur le site FFM.

Sarah Lezito, stunteuse française à la renommée internationale, sera à l'honneur sur le service de streaming Explore (dispo sur Canal+, TV d'Orange, Free, SFR, Molotov, Amazon Prime Video Channels et Apple TV+) ou sera diffusé un documentaire dressant son portrait. Titre du docu : Sarah Lezito, de haute voltage.

Jacky Vimond, ancien champion du monde de motocross 500, sera présent à St-Jean d'Angély pour le championnat de France Élite. À l'occasion du 40^e anniversaire de son titre, ses fans pourront le rencontrer. Et si les conditions météo sont bonnes, le voir faire un tour d'honneur.

L'ÉCRAN MOTO MERITE
UNE PROTECTION PREMIUM

pure
SCREEN

La protection qui assure votre écran

• **AUGMENTE LA VISIBILITÉ**
(sécurité renforcée)



Promo -20%

• **SÉRÉNITÉ**
(assurance jusqu'à 36 mois)

WWW.PURESCREEN.FR

PRÉSENT AU
**SALON DU
2 ROUES**

INSTALLATION SUR PLACE
DE NOTRE FILM DE PROTECTION
POUR ÉCRAN ET COMPTEUR
DE MOTO

• **AUTO-CICATRISATION
ANTI-RAYURES**
(prolonge la durée de vie
de l'écran / compteur)

• **HYPER-DÉPERLANT**
(repousse l'eau)



Benelli Leoncino 400 Bobber Un V2 pour la p'tite Lionne



Benelli

Si le custom se fait de plus en plus rare dans la production de nouveaux modèles, hormis, bien sûr, chez les spécialistes américains du genre, le cruiser et le bobber sont des genres toujours considérés chez les autres. Témoin la nouvelle Benelli Leoncino 400 Bobber, identifiée par son épais pneu avant de 130 de 16 pouces de diamètre, son phare rectangulaire aux airs de Harley Sportster S, son arrière tronqué et ses repose-pieds avancés. Sans oublier le petit lion, emblème de la marque, ancré sur le garde-boue avant. Cette Benelli reçoit un nouveau moteur, un V2 ouvert à 60° de 384,5 cm³, simple arbre et 4 soupapes par cylindre. Ce bloc longue course homologué Euro 5+ développe 35,4 ch pour un couple de 36 Nm est doté d'une boîte 6 et transmet sa puissance à la roue arrière via une courroie crantée. L'échappement flanqué sur le côté droit et traité en noir mat est doublé, tout comme les combinés

arrière offrant 100 mm de débattement, une valeur typique pour un bobber (125 mm pour la fourche). Perchée à 730 mm, la large selle sera très accessible aux pilotes de taille moyenne, sachant qu'un bout de siège amovible au format minimum reposant sur une boucle en alu pourra accueillir un passager qui sera forcément pas trop imposant. Pour l'éclairage, les leds sont évidemment de rigueur mais à l'arrière, feux stop et de position sont intégrés aux clignotants, à l'image de la dernière BMW R 1300 GS. Côté équipement, la Leoncino 400 bénéficie d'un compteur numérique rond TFT avec affichage couleur, de rétroviseurs en bout de guidon et au chapitre électronique, d'un contrôle de traction dont on peut penser qu'il ne servira pas tous les jours vu la puissance modeste du V2. Cette sympathique moto sera vendue 5 999 € (hors frais de mise en route) en coloris, noir, sable ou gris.

Triumph Speed Twin 1200 Cafe Racer Edition Y'en aura pas pour tout le monde

Produite à seulement 800 exemplaires dans le monde, cette version exclusive de la Speed Twin 1200 ne fait pas dans la demi-mesure : une paire de bracelets, une selle façon cuir avec dossier amovible, pas de repose-pieds passager (fournis quand même), rétros usinés, carters d'embrayage et du couvercle d'alternateur nervurés, et tout autour une palette de couleurs très british racing, combinaison de *competition green* et *aluminium silver* avec roues argent alu et un saute-vent vert assorti. *The big classe !* Si vous avez la chance de pouvoir réserver cette belle machine au twin de 105 ch fleurant bon les années 60, sachez que vous devrez déboursier 18 995 €, mais qu'il vous sera fourni en échange un certificat d'authenticité.



Triumph



MV Agusta

MV Agusta Rush Titanio Le roadster qui sent la poudre(use)

Évidemment, quand MV nous annonce qu'il a présenté sa nouvelle Rush dans le cadre de l'ICE, ça peut faire froid dans le dos. Qu'on se rassure, il ne s'agit pas du siège de la police anti-immigration de Trump, mais d'un concours d'élégance basé dans la très chic station de St-Moritz réunissant autos et motos « ainsi qu'un public international trié sur le volet », précise le communiqué. C'est donc dans cet univers blanc et frigorifié que MV Agusta a présenté la Rush Titanio, une nouvelle évolution en édition limitée de l'hyper-naked la plus extrême de MV Agusta avec son 1000 4-cylindres de 208 ch, son flasque de roue arrière, sa selle en alcantara et son style bodybuildé outrancier. Son nom Titanio s'inspire directement de l'utilisation massive de composants en titane brossé venant enrichir un ensemble de matériaux déjà haut de gamme. Outre la peinture spéciale propre à ce modèle, le titane se retrouve sur l'échappement Arrow, le capot avant du réservoir, les supports du tableau de bord, celui du phare, la visserie sur les pièces elles-mêmes en titane et sur le garde-boue... Toutes les pièces en carbone ont, elles, reçu une nouvelle finition tressée, remplaçant la texture lisse. Quand on sait que ce modèle hyper-exclusif ne sera produit qu'à 300 exemplaires, on se doute que le prix sera tout aussi premium. La date de commercialisation de la Rush Titanio, ses caractéristiques et son prix seront dévoilés dans les prochaines semaines.

3

Le nombre de tonnes de numéros de Moto Journal entassés chez Gérald Armand (Écurie Gérald motos), soit 5 palettes !

Ça nous fait une belle jambe

Dans le magazine **Sphères #11** titré *Les motards*, le nom de Zarco est plusieurs fois orthographié en gros et en gras *Zarko*, signe que le correcteur était peu au fait du sport moto. Ou dyslexique. Ou victime d'un mauvais réflexe. Ou fan de...

Sur la scène des Trophées de la Moto qu'il animait, **David Dumain**, not' dirlo, s'est présenté au micro sans traces apparentes des multiples griffures sur son visage, suite à une cabriolette en VTT. Ceci grâce à une crème miracle qui a tout effacé.

Laurent Simon, rouleur attiré, était au soleil aux Canaries pendant l'essai des motos A2 à Gérardmer dans un froid glacial. Pas le moindre regret !

Les 4 pages consacrées à **Stéphanie Buisson**, vice-présidente de la FFM, dans le dernier MJ ont paraît-il rendu jaloux Sébastien Poirier, son président, qui n'en a jamais eu autant.

Avec son titre *Verge promet du solide dans l'accu*, notre excellent confrère de MR **Thomas Loraschi**, a fait fort. Un titre assez profond pour rester dans les annales ?

Dany Boon prépare une série pour Netflix intitulée *Johnny Biloute* en hommage au Taulier. Pour être crédible dans le rôle de Rudy le Biker, l'acteur-réalisateur a révélé prendre des cours de Harley.

Bruno Gillet, MJ boy historique, s'est étonné du choix des parents de Marquez d'avoir appelé leur aîné Marc. Et d'ajouter : « *C'est comme si les miens m'avaient appelé Gilles.* »

En regardant le film *Braquage à l'italienne* (le remake de 2003), **Xavier** s'est étranglé en entendant la Ducati 748 d'un des complices faire un bruit de 4-cylindres.

Bernard L., lecteur très pointilleux, expert ès Grands Prix depuis 1969, s'est réabonné à *Moto Journal* pour la 54^e fois. Pour le remercier, Xavier lui a envoyé le livre de Casa Editions sur Johann Zarco dédié par la rédaction.

En balade à la Rochelle, Xavier a déniché des charentaises à l'effigie des Rolling Stones de la marque **Rondinaud**, visitée par MJ lors du fameux spécial Groland de janvier 23.

Rondinaud qui utilise pour la page d'accueil de son site une photo de deux pieds chaussés de charentaises sur les repose-pieds d'un Honda Dax.

TL1000D

457



**PERFORMANCE RECORD ET AGILITÉ EXCEPTIONNELLE
GRÂCE AU MEILLEUR RAPPORT POIDS/PUISSANCE DE
SA CATÉGORIE. ACCESSIBLE PERMIS A2.**

DÉCOUVRE-LA EN CONCESSION ET SUR [APRILIA.COM](https://www.aprilia.com)



#be **a** racer

aprilia®

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Par Xavier de Montchenu, photos Alex Krassovsky



Avec sa double casquette Honda-CSIAM (la chambre syndicale des importateurs), Frédéric Puybareaud est monté plusieurs fois sur la scène des Trophées, dont une pour la moto de route de l'année.



LES TROPHÉES DE LA MOTO

PALMARÈS 2026

- ▶ Trophée de la moto de route de l'année
Honda CB 1000 Hornet
- ▶ Trophée de la moto trail-aventure de l'année
Yamaha 700 Ténéré Rally
- ▶ Trophée de la moto tout-terrain de l'année
Ducati Desmo 450 MX
- ▶ Trophée du scooter de l'année
Honda X-ADV 750
- ▶ Trophée du véhicule électrique de l'année
Stark Varg Enduro EX
- ▶ Trophée de l'innovation accessoires/équipements de l'année
Gilet Airbag Honda In&Motion
- ▶ Trophée éco-responsable
Recyclage pièces Accimoto
- ▶ Trophée du *made in France*
Brough Superior RMB01
- ▶ Trophée du pilote de l'année
Romain Febvre
- ▶ Trophée du concessionnaire de l'année
Harley-Davidson La Roche-sur-Yon (85) pour ses actions au Salon de Lyon et au festival Wheels & Waves et ses prépas enduro, supermotard et bagger
- ▶ Trophée du réseau constructeur de l'année
CF Moto (pour son ascension fulgurante sur le marché de la moto à la 6^e place en France)
- ▶ Trophée de l'engagement sportif de l'année
Motopark/Suttel Group (34) - BMW pour son engagement en vitesse avec BMW et en motocross avec Honda
- ▶ Personnalité de l'année
Jack Monchanin

Trophées de la Moto Les justes prix

Plus sympas que les Césars, plus concis que les Molières et plus audibles que les Victoires de la Musique, les Trophées de la moto ont honoré les lauréats de l'année 2025. En présence des principaux acteurs du milieu de la moto, les heureux élus (par plus de 98 000 votants cette année) ont pris la lumière, l'espace d'une soirée devenue référence.

Organisés par le groupe Larivière depuis 2020, quelques jours avant le confinement, l'invention du télétravail de masse et le lavage des mains au gel hydroalcoolique, les Trophées de la moto récompensent les plus méritants, aux yeux des votants, sur l'exercice de l'année écoulée. Sur la page internet des Trophées 2026 où des dispositions avaient été prises pour éviter les votes doublons, ils ont été 98 500 cette année, lecteurs et internautes, à choisir ceux et celles qui se sont illustrés durant 2025.

Cet afflux de votes en masse a désigné les hommes, machines, produits, sociétés et autres organisations qui se sont vu remettre un beau (et lourd !) trophée, fruit d'une réussite notoire dans le domaine de la moto. Au milieu des 200 personnes conviées dans le très sélect hôtel InterContinental Le Grand Paris, on pouvait ainsi croiser du beau monde : le président de la FFM, Sébastien Poirier, le nouveau patron de la CSIAM (la chambre syndicale des importateurs) Frédéric Puybareaud, les directeurs commerciaux des principales marques, des assureurs, des équipementiers, des patrons d'agence de pub, des concessionnaires, deux team-managers (Stéphane Haddaj pour National Motos et Christophe Guyot du GMT 94). Et bien sûr toutes les équipes des éditions Larivière, ravies (ah ?) de mettre un costard, chasser le petit four et trinquer avec les invités. On plaisante bien sûr. Animée par Stéphane Rotenberg (à table à côté d'un MJ boy se rappelant que l'animateur TV avait été essayeur à *Sport Auto*), la soirée a désigné ses douze lauréats. Et encore une fois scellé la convivialité particulière régnant dans le petit monde de la moto, si l'on compare



Jack Monchanin, organisateur du salon du 2-roues de Lyon, élu personnalité de l'année. À côté, Sophie Casanovas, présidente du groupe Larivière.

avec le côté guindé de l'automobile. La Hornet 1000 (route), la Ténéré 700 (trail adventure), la Ducati Desmo 450 MX (tout-terrain), le Honda X-ADV 750 (scooter) et la Stark Varg Enduro EX (électrique) ont raflé la mise en catégorie motos. Une autre machine complète la liste des gagnantes, pour la catégorie made in France, la Brough Superior RMB01 que *Moto Journal* a essayée l'an passé (MJ 2390). Chez les pilotes, malgré l'exploit retentissant de Johann Zarco lors du dernier GP de France, c'est un champion issu du tout-terrain qui a reçu les faveurs de nos lecteurs et internautes comme pilote de l'année. Il faut dire que Romain Febvre, 10 ans après son premier titre mondial, a réussi doubler la mise lors de la saison MXGP 2025. Entre toutes ces remises de prix, un jury pro composé des journalistes des différents titres maison a remis à Jack Monchanin le prix de la personnalité de l'année, pour son œuvre magistrale en tant qu'organisateur du salon du 2-roues de Lyon.



Aurélien, nouvellement nommé rédac chef de MJ, remet le prix de la moto de l'année à Hiroshi Iwai, assistant du président de Honda France.

EVEREST TOUR²⁰²⁶



 **15 JOURS / 14 NUITS**
3300 KM EN ALTITUDE EN BMW GS AVEC GUIDE EN FRANÇAIS



**BMW
MOTORRAD**

 **Larivière
Voyages**

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

LE MAIRE ÉCOLOGISTE DE LYON
NE VISITERA PAS LE SALON DU
2-ROUES..

IL VIENT
D'APPRENDRE
QUE HONDA
Y FÊTAIT SES
500 MILLIONS
DE MOTOS
VENDUES!!

HONDA





BELSTAFF

MOTORCYCLE

INTEMPORELLE

« Pensée pour durer »

→ La Trialmaster est conçue dès l'origine pour résister au temps : matières robustes, fabrication exigeante, coupe intemporelle. Elle ne suit pas les tendances, elle les traverse.

→ Elle garde sa valeur dans le temps : on la porte saison après saison, sans avoir besoin de la remplacer. Plus on la porte, plus son coût à l'usage diminue — c'est un achat intelligent.

- Coton ciré British Millerrain Ultracore 8oz
- Doublure à carreaux emblématique
- Membrane imperméable
- Compatible avec la doudoune Climate
- Protections D30 amovibles épaules et coudes
- Disponible en Black, Mahogany et Olive green

www.accessoires-diffusion.com



Christoph Hohmann

Directeur du marketing chez Norton Motorcycle

« On ne va pas se précipiter, car on souhaite garantir le très haut niveau de qualité des motos. »

Norton is back ! On peut l'affirmer avec certitude, les quatre modèles que l'on avait découverts au dernier salon de Milan étant prévus pour la France au premier semestre 2026. C'est en tout cas ce qu'on a appris, entre autres choses, en discutant début janvier avec Christoph Hohmann, directeur marketing de la marque désormais sous le pavillon du géant indien TVS.

Propos recueillis par Michael Tora, photos Norton

Pourquoi TVS, son nouveau propriétaire, a souhaité relancer aujourd'hui la marque Norton ?

Ce qu'il faut savoir déjà, c'est que TVS est une très grande entreprise, pas encore très connue en France, mais c'est le troisième plus grand producteur de motos et de scooters du monde, avec plus de 5 millions de deux-roues motorisés produits chaque année. C'est en même temps une entreprise familiale, dont le président de 37 ans, Sudarshan Venu, représente la quatrième génération. C'est un visionnaire qui a été élu *Person of the Year* par le magazine *Autocar* en 2025. TVS possède une stratégie à long terme, avec une grande gamme dans plusieurs pays et sur plusieurs continents, mais n'a pas de modèle haut de gamme ni de grosse cylindrée. Peut-être qu'on peut faire une analogie avec Volkswagen et Bentley. Même si Volkswagen est une très grande entreprise, ils ne pouvaient pas créer et vendre une voiture à 200 000 €. Pour ça, il fallait une autre marque. Et Norton aujourd'hui, c'est une marque mythique,

iconique, avec son histoire de 127 ans. C'était toujours haut de gamme, c'était toujours premium, c'était toujours du luxe.

Que s'est-il passé depuis le rachat il y a 6 ans ?

TVS a beaucoup investi. Après le rachat de la marque en elle-même pour 16 millions de livres sterling [18,5 millions d'euros environ], 200 autres millions ont été investis dans une usine complètement nouvelle à Solihull en Angleterre, près de Birmingham. Tous ces investissements se sont traduits par une nouvelle gamme, de nouveaux produits, de nouvelles méthodes de production, de nouvelles technologies... Personne ne savait ce qui se passait parce qu'on a gardé le secret. Mais au dernier salon de Milan, en novembre, on a montré au public tout le travail et toutes les choses qui se sont passées les six dernières années.

Comment s'organisent la conception et la production des nouvelles Norton ?

Il y a déjà l'usine de Solihull qui rassemble environ 350 personnes, dont environ 80 ingénieurs, ainsi que le centre du design. Mais TVS a aussi acheté Engine Engineering, un nouveau bureau à Bologne en Italie qui rassemble environ 60 autres ingénieurs. Nous pouvons aussi compter sur les équipes techniques de TVS en Inde avec 60 autres ingénieurs qui travaillent pour Norton. Pour la production des motos, l'usine de Solihull aura pour le moment une capacité de 8 000 motos par an, mais elle pourrait atteindre les 20 000 motos annuelles dans le futur. Dans tous les cas, notre préoccupation, c'est d'abord la qualité des motos, pas les chiffres de production. TVS en sort environ 20 000... par jour !

La Norton Atlas est un trail équipé d'un twin parallèle qui sera vraisemblablement produit en Inde chez TVS.

L'air de famille avec les V4, de même qu'une certaine noblesse dans l'allure, sont toutefois incontestables.



« Norton était une marque distribuée uniquement en Angleterre. Aujourd'hui avec TVS, Norton souhaite s'implanter dans le monde entier à travers sept marchés prioritaires, dont la France fait partie. »

Toutes les nouvelles Norton seront produites exclusivement en Angleterre à Solihull ?

On va commencer la production des Manx R et des Manx, les moteurs V4 donc, qui seront bien produites en Angleterre. Ensuite, pour les autres modèles [les Atlas et Atlas GT], nous pourrions profiter d'une grande entreprise comme TVS qui a des sites de production partout et une logistique très professionnelle, des prix très compétitifs auprès des fournisseurs comme Öhlins, Brembo, BST, etc., parce que TVS pèse très lourd [en traduction journalistique un peu plus directe, ça veut dire que les Atlas seront probablement produites en Inde...].

On peut donc s'attendre à un positionnement tarifaire différent entre les Atlas et les V4 ?



Il est arrivé chez Norton il y a à peine un an avec le salon de Milan en ligne de mire. Il découvrait alors le secteur de la moto après une longue carrière dans l'automobile, commencée dans le marketing en 1999 chez Ford, avant un passage chez Renault-Nissan, puis dans le groupe VW en 2007 (Skoda, puis Bentley). Christoph Hohmann est allemand et nous a fait le plaisir de répondre à nos questions dans un très bon français.

souhaite implanter Norton dans le monde entier, à travers sept marchés prioritaires dont la France fait partie *[en plus de l'Inde, l'Angleterre, les USA, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie]*. Notre objectif est de faire des contrats individuels avec des concessionnaires. Plusieurs sont déjà très intéressés par cette aventure et ont déjà eu l'occasion de visiter l'usine de Solihull bien avant l'Eicma. Au début, nous ne proposerons que quatre modèles et donc ce seront avant tout des concessionnaires multimarques. Notre objectif est d'avoir suffisamment de concessionnaires en France pour que chaque client soit à une heure et demie d'une concession. On s'oriente bien sûr vers des concessionnaires qui ont déjà des marques premium ou luxe, qui savent déjà offrir des services de ce type à leurs clients et qui connaissent déjà des clients qui ont un petit peu d'argent.

Vous ne passerez donc pas via une filiale française pour le marché français ?

Non, nous n'aurons pas besoin de filiale dans chaque pays. Pas au début en tout cas, car les volumes ne seront pas très importants. Il y aura simplement une plateforme en Europe qui distribuera les motos aux concessionnaires. Avec le Brexit, cette plateforme est nécessaire pour établir les contrats avec les concessionnaires de chaque pays.

Est-ce qu'il y aura des concessions mixtes Norton-TVS ? Car on sait que TVS souhaite aussi s'implanter en Europe.

Non, ce n'est pas vraiment la stratégie que l'on souhaite. TVS est déjà implanté dans beaucoup de pays, mais pas encore vraiment en Europe, à part l'Italie. Et il n'est pas nécessaire d'avoir les deux marques sous une même enseigne. Ce qui compte le plus pour Norton, c'est d'être dans un endroit premium et luxe.

Quand verra-t-on débarquer les nouvelles Norton en France ? Au passage, est-ce que les motos sont déjà homologuées pour Euro 5+ ?

Pour l'homologation, c'est presque fini et on devrait officialiser tout ça au mois de février au moment du salon de la Moto de Lyon *[du 27 février au 2 mars 2026]*. Pour la disponibilité des motos, on ne va pas se précipiter, car on souhaite garantir le très haut niveau de qualité des motos. Pour nous, tout est nouveau, les modèles, mais aussi l'usine, alors il faut veiller à ce que tout soit parfait. Quand on aura produit un bon nombre de modèles, on les mettra sur le marché, je pense lors du premier semestre 2026.

Le style des motos est vraiment différent des anciennes Norton, beaucoup plus moderne. Mais c'est aussi très différent des autres sportives du marché, plus pur, presque "moto



La Manx R révélée au dernier salon de Milan est une superbike qui ne ressemble à aucune autre. Techniquement pourtant, si le staff nous garantit que tout a été repris à zéro, on constate tout de même quelques points communs avec l'ancienne V4 R : un V4 à 72° de 1200 cm³ aux cotes moteur de 82 x 56,8 mm.

"électrique" selon certains commentaires. Pourquoi un choix aussi tranché ?

C'est facile de faire la même chose qu'avant. Norton est une marque de 127 ans et, lors du rachat, on aurait pu faire quelques changements et continuer dans la même lignée. Mais l'ambition de TVS est différente, beaucoup plus portée sur le long terme, le futur. On a pensé qu'il fallait prendre Norton et l'établir directement dans le futur. Pour ça, il fallait faire un grand changement, pour les motos mais aussi au niveau du logo, pour proposer sur le marché des nouvelles motos vraiment différentes, des objets uniques. L'équipe du design en Angleterre a réalisé vraiment un très beau travail, sous la direction de Simon Skinner. Il y a aussi le designer français Julien Clément qui fait partie de l'équipe et qui a fourni une grande contribution.

Il n'y aura donc pas de nouveautés rétro comme la Commando 961 dans le futur ?

On peut toujours faire du rétro, avec l'histoire d'une marque comme Norton, c'est facile. Mais si on avait présenté une Commando 961 au salon de Milan, personnes ne serait venu nous voir. Là, on propose quelque chose d'unique. Pour le moment, quatre modèles ont été révélés, mais six autres sont déjà prévus pour cette année. Et peut-être d'autre encore un peu plus tard... Et pour tous ces modèles, il y a un fil rouge esthétique qui court sur toute la gamme, de la sportive au trail, on reconnaît le même air de famille et on saura reconnaître qu'il s'agit d'une Norton. Ça n'est pas souvent le cas dans la moto, par exemple chez BMW ou Ducati, avec des superbikes qui ont une identité et des aventures qui ont une identité complètement différente.

Avant le rachat par TVS, les Norton V4 RR ont été engagées au Tourist Trophy. Est-ce qu'on peut s'attendre à une implication en compétition avec les nouvelles Norton ?

La compétition n'est pas la priorité pour l'instant. La Manx R est une superbike très puissante, oui. Mais elle est avant tout pensée pour être utilisée sur la route. On n'a pas cherché à faire la moto la plus performante sur piste, mais la plus sensationnelle sur la route. ▲

D'ailleurs, à quel tarif peut-on s'attendre pour chaque moto ?

Je ne peux encore rien dire de précis sur les prix. Mais je peux dire que chaque modèle sera placé au niveau premium-luxe. Pour le segment Superbike, par exemple, comme nos amis à Munich ou à Bologne *[une BMW M 1000 RR et une Ducati Panigale V4 S tournent autour des 35 000 €]*.

Comment tout cela va-t-il se traduire en termes de distribution ? Avec quel réseau vont être vendues les nouvelles Norton, notamment en France ?

Avant le rachat par TVS, Norton était une marque distribuée uniquement en Angleterre, avec un réseau d'une douzaine de concessionnaires environ. Maintenant, TVS



Par Xavier de Montchenu, photos Triumph

Triumph 660 Trident et Tiger Sport

Le 660 passe la 2 (et reste A2)

Doublées par le bas en entrée de gamme par les Speed et Scrambler 400, les 660 constituent le vrai marchepied pour accéder aux plaisirs du 3-cylindres Triumph. Pour 2026, la marque s'est penchée sur la puissance du bloc tout en améliorant la partie-cycle et quelques détails cosmétiques.

Avec un prix nettement sous la barre des 10 000 €, un 3-cylindres typiquement *british*, un nom qui claque et un look bien balancé entre rétro et roadster, la Trident 660 n'a pas mis longtemps à se faire une place dans la gamme anglaise. De l'aveu de Paul Stroud, le directeur commercial de la marque, cette moto destinée à capter de nouveaux clients « a attiré plus de motardes vers Triumph que tout autre modèle de notre gamme. » Mais comme tout n'était évidemment pas parfait, il a été décidé de faire passer ces 660 – la Tiger Sport en fait partie – au niveau supérieur pour parvenir à « une augmentation significative des performances, qui replace la Trident 660 au sommet de sa catégorie. » Le premier élément à retenir est l'augmentation significative de la puissance du bloc

660. Qui est tout simplement hérité de la sportive Daytona 660. Le 3-cylindres de la Trident passe ainsi de 81 à 95 ch soit un gain conséquent de 14 ch qui maintient pour autant la Trident dans la fourchette du bridage A2. Le couple a suivi le même chemin, passant de 6,4 à 6,9 mkg délivrés 1 950 tours plus haut, soit à 8 200 tr/mn. Pour obtenir ces meilleurs chiffres, les ingénieurs ont augmenté les corps de papillon (44 mm), agrandi la boîte à air, révisé la culasse et modifié le réglage moteur. On notera que le régime de puissance maxi est passé de 10 250 à 11 250 tr/mn (et la zone rouge relevée de 20 % à 12 650 tr/mn), ce qui annonce un tempérament plus sportif qui ira de concert avec un son plus marqué dû à la révision du système

d'échappement et de l'admission d'air. En parallèle et en lien avec l'agrément de conduite, la boîte 6 a subi pas mal de modifs : révision des arbres, rapports revus et recalibrage du *Triumph Shift Assist* pour fluidifier le passage des vitesses.

Voilà pour ce qui ne se voit pas. Pour la partie visible, la Trident 660 2026 bénéficie de retouches cosmétiques et ergonomiques. Son carénage est nouveau, visuellement plus musclé. Son réservoir, élargi, est redessiné, plus ciselé au niveau des genoux et sa nouvelle selle est séparée pilote/passager, avec un dossier optionnel pour le solo. La finition a également fait l'objet de mesures comme la dissimulation des câbles et flexibles et l'apparition de logos Triumph vers le guidon, le bouchon d'essence et le feu arrière.



Le combiné arrière Showa est nouveau. Il offre 130 mm de course et un double réglage de la précharge du ressort et de la détente hydraulique.



Le design du réservoir a changé pour des formes plus anguleuses qui donnent l'effet d'un plus grand dynamisme.



Chacun sa selle pour les passagers de la nouvelle Trident. Avec un capot monoplace disponible en option.

Le talon d'Achille du petit roadster anglais était à mettre sans doute à l'actif de la suspension. Une mise à jour était donc nécessaire. Elle se traduit par un nouveau combiné arrière Showa réglable en précharge du ressort et en détente hydraulique qui débat sur 130 mm (120 mm devant). Le reste du contenu technique reste de mise, laissant croire qu'en action, la Trident sera plus efficace et ludique que jamais. Réponse courant mars où arrivera cette nouveauté en concession. ▲

La Trident 660 2026 est proposée en *cosmic yellow* (jaune) ou *stone grey* (gris) moyennant un supplément de 150 €, et en blanc *Snowdonia* en standard. Chaque coloris hérite de graphismes distinctifs.

8 695 €
95 ch - 195 kg à plein -
Dispo mars





Le réservoir de la Tiger possède un nouveau dessin plus anguleux, mais surtout il offre plus de capacité, celle-ci atteignant désormais 18,6 litres (+1,4 l).



Logique de plateforme oblige, la Tiger Sport bénéficie du traitement semblable à celui de sa frangine roadster. Résumons : augmentation de la puissance à 95 ch (+14) donc toujours bridable à 47,5 ch pour le permis A2, augmentation du couple à 6,9 mkg (dont 80 % dispos entre 3 000 et 12 000), tout ça grâce à une série de modifications dans le haut moteur. Même combat pour la boîte commune aux deux modèles, modifiée et facilitée au niveau du passage des rapports. Sur le châssis et l'habillage, on retrouve les mêmes changements : nouveau carénage plus anguleux, nouveaux flancs de radiateur, réservoir à la capacité accrue portée à 18,6 litres, de façon à prolonger une autonomie digne d'une routière. En revanche, et c'est un peu surprenant, Triumph n'a semblé-t-il pas jugé utile, au contraire de la Trident, de retoucher la suspension arrière de la baby Tiger. Pour ne pas grever son prix sachant

qu'elle a moins de succès que le roadster ? Qui lui ne change pas de prix pour le coup. Cette suspension fut en tout cas assez sévèrement jugée lors de nos essais, notamment sur sa performance hydraulique (en usage sportif, il est vrai). Reste que la Tiger Sport, outre sa nouvelle mécanique plus performante, s'appuie toujours sur une dotation électronique bien calibrée (accélérateur électronique, 3 modes de conduite, réglage du contrôle de la motricité, IMU à six axes, ABS de virage), d'un tableau de bord connecté et d'une série d'accessoires optionnels de nature à rehausser son potentiel touristique (selle basse, bagages...). ▲

9 995 €
95 ch - 211 kg à plein -
Dispo mars



Les lignes plus acérées de la Tiger Sport 660 2026 lui donnent un air à la fois plus moderne et plus sportif. Ça tombe bien avec la nouvelle configuration moteur de 95 ch.

FICHE TECHNIQUE TRIUMPH 660 TRIDENT/TIGER SPORT

- **Moteur** : 3-cylindres en ligne, 2 ACT 4 soupapes/cyl., 660 cm³ (74 x 51,1 mm), 95 ch à 11250 tr/mn, 6,9 mkg à 8 250 tr/mn, 3 modes de conduite, 6 vitesses, transmission secondaire par chaîne.
- **Partie-cycle** : cadre tubulaire périmétrique en acier, fourche Showa inversée Ø 41 mm (déb. 120 / 150 mm), amortisseur Showa réglable en précharge et détente (déb. 130 / 150 mm), frein AV 2 disques Ø 310 mm, étriers 2 pistons, disque arrière Ø 255 mm, pneus 120/70-17 - 180/85-17
- **Dimensions** : Longueur 2 024 / 2 069 mm, largeur 1 088 / 1 312 mm, hauteur 815 / 828 mm, empattement 1 402 / 1 418 mm, angle de col./chasse 24,5° / 108 - 23,1° / 97 mm, selle 810 / 835 mm, réservoir 14 / 18,6 l, 195 / 211 kg à plein.
- **Équipement** : tableau de bord LCD avec écran TFT, éclairage à leds, accélérateur électronique, ABS de virage, contrôle de motricité.



Par Xavier de Montchenu, photos Indian

Loin des motos modernes truffées d'ailerons et d'électronique, la Chief Vintage cultive une certaine idée du tourisme à moto.

Indian Chief Vintage La bien nommée

Après les Scout et Scout RT, Indian renforce son millésime 2026 avec une nouvelle venue tout droit sortie d'une époque où les Américains rivalisaient de grosses cylindrées. Son nom, Vintage, n'est pas galvaudé !

**22 000 €*
90 ch - 327 kg à plein**

*Estimation MJ

Sur le plan des relations internationales, les années 40 sont évidemment synonymes de bien pénibles souvenirs. Dans le domaine plus léger de la motocyclette, c'est la période où Indian a lancé sa première Chief. C'est pour lui rendre hommage à l'occasion du 125^e anniversaire de la marque (née en 1901) qu'Indian dévoile ce nouveau modèle au look ultraclassique et tout à fait intemporel. « *L'Indian Chief des années 1940 reste l'une des motos les plus reconnaissables et les plus célèbres de l'histoire américaine, a déclaré Ola Stenegård, directeur du design chez Indian Motorcycle, ex-patron du style chez BMW Motorrad. Avec son moteur V-twin emblématique, ses garde-boue enveloppants et sa fiabilité inégalée, la Chief a établi une norme en matière de performances et de design qui résonne encore aujourd'hui. Elle incarne l'esprit d'Indian Motorcycle : audacieux, intemporel et toujours tourné vers l'avenir.* » Ne serait-ce la finition du moteur Thunderstroke 116 (1 890 cm³) joliment aileté ou les disques de frein (dont deux à l'avant, à la différence de la Chief Bobber), on jurerait une moto née au milieu du siècle dernier. Indian connaît la musique : des garde-boue enveloppant une bonne moitié des roues, une selle monoplace, un châssis court et rigide à l'arrière, un guidon vintage, des cylindres noirs non usinés et des culasses



Le V-twin de presque 1 900 cm³ refroidi par air est moderne avec son double arbre à cames et ses 4 soupapes. Il développe 90 ch et 15,9 mkg.



Le compteur de 4 pouces est connecté et tactile. Pratique pour utiliser la navigation qu'il intègre via l'appli Indian.

et tubes de poussoirs peints en argent, un petit phare rond devant, il n'en fallait pas davantage pour remonter le temps. Avec la Chief Vintage, la modernité doit se faire la plus discrète possible. Il faut s'approcher pour voir le petit écran tactile de 4 pouces

de diamètre (101 mm), écran qui intègre la navigation via l'application Indian qui renverra sur l'écran les infos de Waze, Google Maps, SMS et autres signaux d'appels... Le gros bloc en V refroidi par air annonce un couple sympathique de 156 Nm qu'on ne devine pas excessif pour relancer dans le sinueux un bestiau de 327 kg à plein. Il dispose de trois modes de conduite (tour, standard et sport) agissant suivant les conditions de roulage sur la réponse de l'accélérateur. Grâce à une belle panoplie d'accessoires, la sobriété d'origine de la Vintage pourra évoluer vers

un environnement plus confortable et luxueux. On pourra ainsi piocher dans la liste crash-bars, pare-brise de 450 mm à démontage rapide, selle passager, sacoches en vinyle (2 x 19 litres) et autres poignées spéciales. ▲



La Chief Vintage existe en rouge traditionnel et en noir.

FICHE TECHNIQUE

● **Moteur** : bicylindre en V refroidi par air type Thunderstroke 116, 2 ACT 4 soupapes/cyl., 1 890 cm³ (103,2 x 113 mm), 90 ch, 156 Nm à 3 300 tr/mn, 3 modes de conduite, 5 vitesses, transmission secondaire par courroie. ● **Partie-cycle** : fourche hydraulique Ø 46 mm (déb. 132 mm), double amortisseur (déb. 75 mm), frein AV 2 disques Ø 298 mm, étriers à 4 pistons, disque arrière Ø 298 mm, pneus 130/90-16 - 150/80-16 (Metzeler Cruisetec) ● **Dimensions** : Longueur 2 441 mm, empattement 1 626 mm, angle de col./chasse 29°/31,5 mm, selle 686 mm, garde au sol 125 mm, réservoir 15,1 l, 317 kg à sec, 327 kg à plein. ● **Équipement** : selle passager (option), écran TFT 101 mm, port USB, navigation GPS, connexion Bluetooth, démarrage sans clé, éclairage à leds, coloris noir ou rouge.



AÉROPORT CDG/PARIS
09/05/25 - 11:18

**VOYAGER,
CE N'EST PAS
ATTENDRE
D'ARRIVER.**



CRF 1100
Africa Twin
Adventure Sports



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Par Aurèl, Harley Davidson

Anniversaire et tendances

En plus de proposer une collection *Enthusiast - Liberty Edition* pour fêter les 250 ans d'indépendance des États-Unis, Harley-Davidson étoffe sa gamme 2026 avec cinq nouveaux modèles CVO ainsi que des Street Glide et un Road Glide Limited retouchés.

Custom Vehicle Operation

Le summum et plus encore

La gamme CVO correspond à ce qui se fait de mieux du côté de Milwaukee. La marque prend l'un de ses modèles puis l'équipe et l'accessorise des pieds à la tête. Ou plutôt du moteur aux roues.

Cette année, les nominés à cette séance de customisation sont au nombre de cinq : les Street Glide ST (photo) et Limited, les Road Glide ST (photo) et Limited et le Street Glide 3 Limited.



Pan America 1250 Limited

Trail haut de gamme

Le trail américain se décline dans cette version Limited full équipée. On commence par une bagagerie complète en alu (capacité totale de 120 litres) suivie d'un shifter en montée et descente, d'un sabot moteur (lui aussi en alu) et des protections pour l'échappement et le radiateur. On retrouve ensuite les principales caractéristiques de la Pan America

Special : suspensions semi-actives, roues tubeless à rayons, éclairage Daymaker ou encore le système adaptatif qui ajuste automatiquement la hauteur de la moto entre une position basse à l'arrêt et une hauteur optimale en roulant. Pour le moteur, c'est toujours le twin Revolution Max 1250 qui est annoncé pour 149 ch et 124 Nm.



Collection Enthusiast - Liberty Edition

Joyeux anniversaire !

Histoire de fêter les 250 ans de la déclaration d'indépendance des États-Unis, Harley propose cette collection *Enthusiast - Liberty Edition*. Trois modèles vont profiter de cette finition : Street Glide, Street Glide 3 Limited et Heritage Classic. Au programme, un coloris noir métallisé décoré d'un

aigle, des inserts spéciaux sur la console et les caches moteur, des surpiqûres bleues sur les selles ou encore un pare-brise teinté bleu pour le Street Glide et l'Heritage Classic. La production de cette série limitée plafonnera autour des 2 500 exemplaires. Ce qui, en soit, n'est pas vraiment limité.



Street Glide 3 Limited et Road Glide

3-pattes stylées

Chez Harley, les trois-roues sont loin d'être des véhicules de livreurs. Ils reprennent même les équipements et la technologie de leurs consœurs Grand American Touring. Pour 2026, ces trikes de deuxième génération adoptent le nouveau V-twin Milwaukee-Eight 117 VVT. Leur suspension arrière a aussi été entièrement revue pour que le pilote et le passager gagnent en confort.



Street Glide Limited et Road Glide Limited

Grand tourisme américain

Pour 2026, les Street Glide et Road Glide Limited profitent du moteur Milwaukee-Eight 117 VVT, d'un porte-bagage Grand Tour Pak revisité, d'un système audio haute performance développé par Rockford Fosgate, d'un système d'exploitation HD Skyline avec un GPS intégré. ▲



ROADS
OF LIFE

70th
ANNIVERSARY

TRACER 7 GT

Y-AMT



TRACER 7 GT, désormais disponible en Y-AMT

145€/MOIS⁽¹⁾

ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE

PENDANT 36 MOIS EN LOA

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 414,20 €

Un crédit vous engage et doit être remboursé.
Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Exemple de Location avec Option d'Achat (LOA) et assurance facultative You Value Protect incluse (Garantie Perte Financière) pour une Yamaha Tracer 7 GT Y-AMT 2025 au prix de 11 999 €^{TTC} pendant 37 mois et 14 800 km (kilométrage fin de contrat). Le coût de la Location avec Option d'Achat (LOA) : Dépôt de garantie : 0 €^{TTC}, 1^{er} loyer à la livraison hors assurance : 2 399,80 €^{TTC} suivi de 36 loyers de 129,80 €^{TTC} hors assurance. Coût total des loyers : 7 072,60 €^{TTC}. Option d'achat finale : 7 199,40 €^{TTC}.

Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 14 272,00 €^{TTC}.

Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 14,40 €^{TTC} par mois en plus du loyer mensuel indiqué plus haut. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la Location avec Option d'Achat (LOA) s'élève à 532,80 €^{TTC}. Contrat d'assurance facultative négocié par Yamaha Motor Finance France SAS auprès de la société Allianz IARD, entreprise régie par le code des assurances.

Le locataire devient propriétaire du véhicule après paiement intégral de l'option d'achat finale.

Cette Location avec Option d'Achat est distribuée par votre concessionnaire Yamaha qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de Yamaha Motor Finance France SAS apportant son concours à la réalisation d'opérations de crédits sans agir en qualité de Bailleur. Offre sur la base du tarif au 01 janvier 2026, réservée aux particuliers, sous réserve de modification et d'acceptation par Yamaha Motor Finance France SAS, 98 bis Boulevard Héloïse, 95100 Argenteuil, au capital de 36 000 000 € - RCS Pontoise 844 539 197 - N° ORIAS 19 006 547 (www.orias.fr). Société soumise à l'autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) 4 Place de Budapest CS 92 459 75436 PARIS CEDEX 09.

Vous disposez d'un droit de rétractation.



www.yamaha-motor.fr

YAMAMA MOTOR
YOU SERVICES

YAMALUBE

YOU FINANCE

Revs Your Heart : Et votre cœur bat plus fort - Road of Life : La route d'une vie
70th Anniversary : 70^{ème} Anniversaire



YAMAHA
Revs Your Heart

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

**ESSAI****TRIUMPH TRIDENT 800**

Une Trident pour guerroyer

Que Triumph nous concocte une chouette moto, ça, ce n'est pas une surprise. En revanche, que la firme anglaise se jette avec autant d'ardeur dans la guerre des prix en est une. Sur le segment hyper-concurrentiel des roadsters, la Trident est une arme de conquête.

Par Aurélien Ranéa, photos Triumph

Durant l'antiquité, Chypre fut l'enjeu de nombreuses guerres entre les Grecs et les Perses. L'île connaîtra finalement une période hellénistique de plus de 300 ans, sans doute protégée par le dieu des mers Poséidon et son fameux... trident ! Faut-il y voir un lien de cause à effet concernant le choix du lieu de présentation du nouveau roadster Triumph ? Mouais, ce serait tiré par les cheveux. En revanche, on peut tisser un lien entre les Trident du début des années 90 et leurs descendantes. À l'époque, la 750 et la 900 représentent l'entrée de gamme de la marque, bâties autour d'un trois-cylindres en ligne ancré dans un cadre en acier. Elles sont ce qu'on appelle des motos de

CONDITIONS DE L'ESSAI

150 km sur les routes chypriotes, dans les environs de Limassol. Météo correcte, températures entre 10 et 20°C, routes sèches en matinée et humides l'après-midi. Notre moto d'essai comptait 800 km et était chaussée de Michelin Road 6.





115 ch - 198 kg
À partir de **9 995 €**
Modèle essayé **10 450 €**



ESSAI

TRIUMPH TRIDENT 800

conquête, chargées de recruter de nouveaux clients pour les faire entrer dans la famille Triumph. 35 ans plus tard, les machines ont changé mais la mission demeure identique. La 660 (disponible en A2) et la 800 forment l'avant-garde de la légion anglaise, taillées pour piquer des parts de marché à la concurrence sur le juteux segment des roadsters mid-size. Tout particulièrement la dernière venue, affichée à un tarif hyper-agressif de 9 995 €, qui fait d'elle la moins chère de la catégorie. De plus, histoire de lui faire de la place au sein la gamme d'Hinckley, la Street Triple R va disparaître et il ne restera au-dessus d'elle que la RS à 13 000 balles. La stratégie de la perfide Albion semble savamment élaborée.

Essentiel contre superficiel

Reste que pour que celle-ci fonctionne, encore faut-il proposer une bécane séduisante. Un roadster attractif, autant esthétiquement que dynamiquement. À première vue, on navigue dans un univers connu. La ligne générale de cette 800 est très proche de l'actuelle 660, apparue il y a déjà 6 ans et légèrement retouchée en 2024. Elle préfigure d'ailleurs les quelques évolutions que connaîtra la prochaine 660, présentée dans ce numéro et qui sortira plus tard cette année (des proximités toujours pratiques quand il s'agit de réaliser des économies d'échelle). Ça va ? Vous suivez ? Alors on continue. À l'opposé de la plupart des roadsters japonais ou chinois, le style se veut plus classique. Réservoir bombé, phare rond, courbes élégantes, on est presque dans le néo-rétro. À MJ, on trouve ce look moins rapidement obsolète que la tendance *futuristico-sportivo-manganoïde* qui, dans le temps, peut parfois mal vieillir. Paraît qu'on dit ça parce qu'on est vieux. C'est sans doute vrai.

Comme toujours chez Triumph, les finitions sont soignées. Chaque chose à sa place, chaque place a sa chose. Toutefois, on remarque que la marque a dû réaliser quelques économies pour proposer une moto sous les 10 000 €. On trouve une paire d'étriers radiaux J.Juan logotés (pas de Brembo), un maître-cylindre somme toute basique, un "petit" tableau mi-TFT mi-LCD, le cadre et le bras oscillant sont en acier (pas en alu), le levier d'embrayage n'est pas réglable, certains stickers mériteraient une petite couche de vernis supplémentaire et on a déjà vu mieux concernant l'habillage de l'échappement. Bon, on a aussi vu bien pire (Honda Hornet 1000, Yamaha FZ8...). En revanche, l'équipement de



série est complet : 3 modes de conduite, un contrôle de motricité (réglable et déconnectable), un shifter à la montée et à la descente des rapports, des suspensions réglables, la possibilité d'appairer et commander son smartphone depuis la moto ou encore un régulateur de vitesse. Des choix judicieux de la part de Triumph. Nombre de motards, en particulier les plus jeunes, sont plus sensibles à la dotation d'origine installée sur leur moto que sur l'alliage utilisé pour fabriquer la partie-cycle.

Envoûtant

Quand il s'agit de concevoir une bécane, il y a un élément essentiel : le moteur ! Là encore, on reste en terrain connu, la Trident reprenant le bloc de sa cousine Tiger Sport. Un trois-cylindres en ligne de 798 cm³, développant 115 ch et 8,5 mkg. Durant la présentation statique de leur dernière création, le staff Triumph a longuement insisté sur sa volonté de concevoir un bloc avant tout coupleux, avec du caractère, proposant des mi-régimes bien remplis au détriment d'une allonge sans fin. On était déjà tombé



1. La navigation dans les menus est simplifiée grâce au commodo en croix, une solution qui a fait ses preuves.

Les poignées chauffantes sont en option (305 €), mais le régulateur de vitesse est de série.

1. Ce tableau de bord rond, qui mêle affichage TFT et LCD, est directement emprunté à la Trident 660. On ne peut pas dire qu'il soit un modèle de lisibilité mais il fait le boulot, comme on dit.

3. À la base, le shifter est un accessoire sportif censé rendre les passages de vitesses plus rapides lorsqu'on arsouille. Celui de la Trident est si performant qu'on peut même l'utiliser en mode balade. Il verrouille ou tombe les rapports à tous les régimes.

4. L'amortisseur Showa est réglable en précharge et détente. Il participe pleinement au confort général de la moto. La fourche, elle aussi produite par Showa, est de type SFF-BP avec réglages de compression et détente sur le tube de gauche.



Le rayon de braquage est suffisant, l'agilité top, avec une très bonne répartition des masses **qui permet de bénéficier d'un excellent équilibre à très faible allure.**



1. La selle pilote est plutôt confortable, avec une assise agréable et un moelleux appréciable. En revanche, la place dédiée au passager paraît minimaliste. D'autant que les poignées de maintien sont en option, à 155 €.

1. Pour des questions d'économies, Hinckley a opté pour des étriers radieux J.Juan rebadgés Triumph. Si la puissance est au rendez-vous, l'attaque du mordant est un poil trop puissante, et le feeling ainsi que la progressivité sont perfectibles.

sous le charme de ce 800 inauguré sur une routière l'an dernier, il n'y avait pas de raison que ce soit différent au cœur d'un roadster. D'autant que les changements sont infimes, avec une cartographie légèrement revue pour s'adapter à une aération plus importante du fait de l'absence de carénage. Côté sonorité à l'arrêt, on reconnaît la tonalité typique des trois-pattes d'Hinckley. Le timbre de voix est peut-être légèrement plus grave que sur le 765 des Street Triple, il reste néanmoins envoûtant et donne instantanément envie de rouler. Ne résistons pas à la tentation et allons découvrir les routes chypriotes. En n'omettant pas qu'ici, on roule à gauche ! En effet, même si l'île est aujourd'hui divisée en deux, une partie appartenant à la Grèce, l'autre à la Turquie, elle fut intégrée à l'empire britannique de 1878 à 1960. Satanés Britons, déjà qu'ils ne font rien comme tout le monde, en plus ils obligent leurs colonies à faire pareil.

S'installer à bord de la Trident n'exige aucun effort particulier. On enjambe aisément l'anglaise pour poser ses fesses à 810 mm du sol, hauteur de selle raisonnable qui devrait rendre la moto

accessible à la majorité des motards et motards, petits ou grands. Avec mon 1,80 mètre, je suis à l'aise, les jambes légèrement repliées, les genoux calés dans les échancrures du réservoir de 14 litres, le dos relativement droit grâce à un guidon qui n'est pas trop éloigné du buste et n'oblige pas à s'incliner vers l'avant. Par conséquent, l'appui sur les poignets est mesuré et la position de conduite incite plus à la balade qu'à l'attaque. Ça tombe bien, mon métabolisme mettant toujours un peu de temps à s'activer, c'est exactement le rythme souhaité en ce début de matinée certes hivernale, mais agréable.

Coulé

Si elle n'a rien de fantastique, la traversée de la ville de Limassol est instructive. La Trident est à son aise dans ce milieu citadin. Le rayon de braquage est suffisant, l'agilité top, avec une très bonne répartition des masses qui permet de bénéficier d'un excellent équilibre à très faible allure. Donc d'évoluer dans les embouteillages et remonter une file de bagnoles sans avoir besoin de poser le pied au sol. Autre avantage de la Triumph, son moteur qui accepte ➡

**ESSAI**

TRIUMPH TRIDENT

800

de descendre très bas dans les tours et de repartir sans le moindre hoquet. Une courte incursion sur voie rapide nous confirme que ce n'est pas son terrain de jeux préféré. Rikiki, le capot de phare est plus décoratif qu'autre chose. Sa protection est inexistante, mais comme la position de conduite est plutôt relax, évoluer à 130 km/h demeure supportable. Traverser la France d'une traite restera une purge, mais est-ce bien là la mission première d'un roadster ? Non, évidemment. Ce type de machines n'attend qu'une chose, que la route tournicote afin de laisser pleinement s'exprimer ses capacités dynamiques. Ça tombe bien, le mont Olympe regorge de ce type de départementales viroleuses. On ne parle pas ici de la résidence des divinités grecques, mais bien du sommet le plus haut de Chypre, qui culmine à quasiment 2 000 m d'altitude.

L'ascension débute par un long ruban d'asphalte lisse comme une peau de bébé, qui dessine de jolies courbes régulières. La 800 y évolue comme un poisson dans l'eau. On la place sans effort en entrée de virage, on la balance d'un angle à l'autre avec aisance. Il suffit d'un léger appui sur le guidon ou les repose-pieds pour incliner la belle. Cette chouette virtuosité est renforcée par l'agrément des mi-régimes du 3-cylindres. Entre 4 000 et 7 000 tours, on navigue sur la plage d'utilisation la plus courante, celle que vous solliciterez le plus souvent. Les relances y sont efficaces, agréables, autant par la force qu'elles distillent que par la sonorité de l'échappement et de la boîte à air, qui commence à se faire entendre. Nul besoin de cravacher l'engin pour qu'il gravisse un col d'une foulée alerte et vigoureuse. Sans parler du plaisir de pilotage, déjà présent alors qu'on enroule gentiment. L'objectif du staff anglais de proposer un bloc gorgé de couple est validé. Une sérénité de conduite renforcée par un freinage puissant et des suspensions qui s'avèrent, à ce rythme, à la fois confortables et suffisamment rigoureuses. Mais lorsqu'on hausse le ton ou que l'environnement se dégrade, ça donne quoi ?

Longue portée

Chez les gladiateurs romains, le rétiaire était un combattant atypique. Il disposait d'un brassard renforcé, d'un filet et surtout d'un trident. Une arme redoutable à moyenne portée, mais loin d'être la plus efficace au corps à corps. C'est pour cela que ce combattant était aussi parfois doté d'un poignard. Vingt siècles plus tard, notre roadster qui

s'est approprié cette appellation guerrière affiche presque les mêmes attributs. Il faut le sortir de son cadre pour qu'il dévoile enfin quelques lacunes. Celles-ci concernent exclusivement la partie-cycle car le moteur demeure efficace même à haut régime. Passé 7 000 tours, il affiche un second souffle, un deuxième effet Kiss Cool qui propulse le compte-tours digital vers la zone rouge en un clin d'œil. Kiffant !

En revanche, si l'on tape dans le frein avant, celui-ci perd un peu de sa superbe. La puissance est au rendez-vous, mais le feeling et la précision régressent à cause d'un mordant un peu trop prononcé. Ce dernier peut parfois mettre trop de contrainte sur la fourche et légèrement verrouiller le train avant. Rien de dramatique, toutefois, mais il vaut mieux décomposer cette phase de pilotage au lieu de garder du frein en entrée de virage.

De même, sur les portions bosselées ou abîmées prises un poil trop vite, les suspensions de la Trident peuvent mettre un peu de temps à juguler les successions de chocs. Enfin, si les Michelin Road 6 affichent une excellente polyvalence, aussi bien sur le sec que sur le mouillé, ils sont en contrepartie un peu avares en retour d'informations. Ça passe, tout le



temps, mais c'est vrai qu'on a du mal à sentir la Trident parfaitement calée sur l'angle. Une monte au profil moins rond devrait bonifier ce roadster déjà très bien né. Et comme celui-ci est affiché à 9 995 €, cela vous laisse de la marge. Y compris pour piocher dans la gamme d'accessoires et aiguïser votre Trident ! ▲

1. Ce bloc trois-cylindres est un pur régal, c'est le gros point fort de la Trident. Et accessoirement de la Tiger Sport, puisqu'il s'agit du même bloc. On aime tout chez lui, y compris sa voix rauque et envoûtante.

modèle essayé **10 450 € // 198 kg à plein // 115 ch**

Données constructeur

Fiche technique

Prix de base	9 995 €
Prix du modèle essayé	10 450 €
Coloris	noir, rouge et gris (+ 150 €)
Garantie	2 ans, pièces et m.-o.
Importateur	Triumph, www.triumphmotorcycles.fr

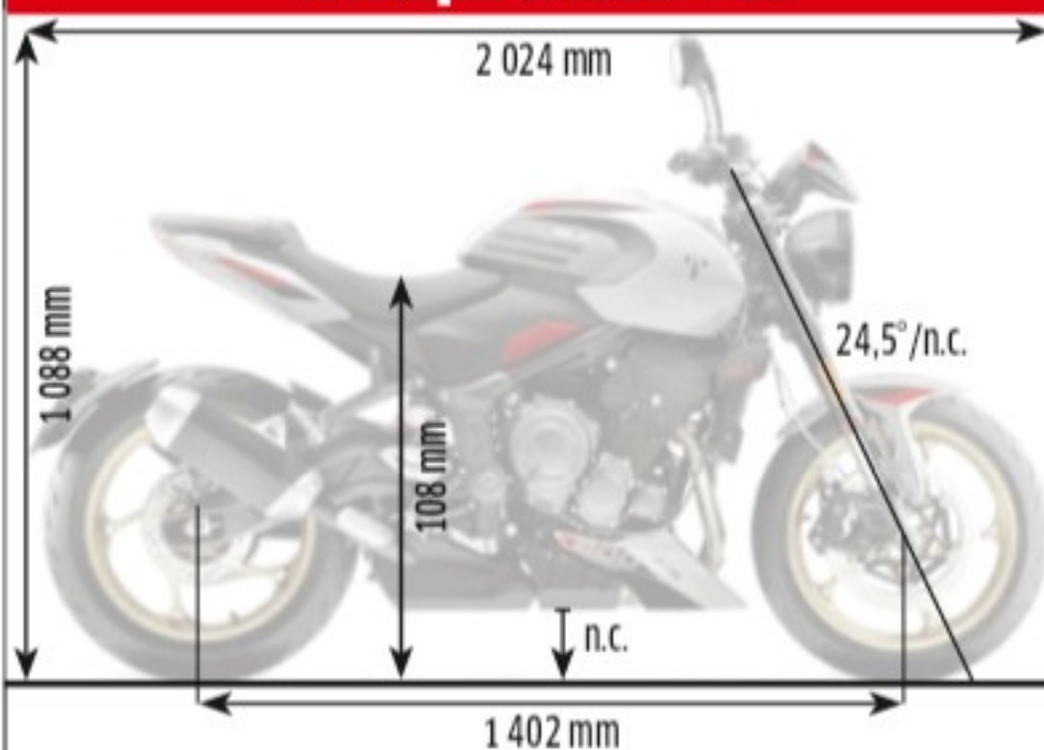
MOTEUR

Type	3-cylindres en ligne, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	798 cm ³
Alésage x course	78 x 55,7 mm
Puissance maxi	115 ch à 10 750 tr/mn
Couple maxi	8,5 mkg à 8 500 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Boîte de vitesses	à 6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble
Trans. secondaire	par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre	périmétrique en acier
Suspension avant (débattement)	fourche inversée Ø 41 mm (débat. 120 mm)
Réglages avant	détente et compression
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur (130 mm.)
Réglages arrière	précharge et détente
Frein avant	2 disques Ø 310 mm, étriers radiaux à 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm, étrier à 1 piston
Pneus	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR
Réservoir	14 l
Poids	198 kg à plein

Triumph Trident 800



ÉQUIPEMENT

► **De série** 3 modes de conduite, contrôle de traction, accélérateur électronique, régulateur de vitesse, shifter, ABS de virage, connectivité Bluetooth My Triumph.

► **En option** Poignées chauffantes (305 €), système de contrôle de la pression des pneus (325 €), selle confort (269 €), poignées passager (155 €), chargeur USB (39 €), clignotants leds défilants (165 €), silencieux Akrapovic (899 €), sacoche arrière (210 €), sacoche de réservoir (235 €)...

Notre verdict

➔ Avec la Trident, la marque anglaise démontre qu'elle n'a pas l'intention de baisser les armes. Mieux, Triumph annonce un prix d'appel inférieur à celui des autres roadsters 800-900 du marché. OK, il y a bien la CF Moto 800 NK, mais celle-ci ne fait que 95 ch afin de rester éligible au permis A2, ce qui n'est pas le cas ici. Qu'a-t-on pour ce prix agressif ? Une machine au rabais ? Absolument pas ! La Trident a certes subi quelques points d'économie, mais elle reste une vraie bonne moto. Un roadster polyvalent, bien équipé, bien construit, bien pensé et qui profite d'un excellent moteur. Ce bloc 798 cm³ est une vraie réussite. Il est même, à notre avis, plus sensationnel et expressif que le 765 qui équipe les Street Triple.



Le moteur génial
L'équipement avantageux
Le shifter hyper-efficace
Le tarif attractif
L'allure générale homogène
Les suspensions confortables



Le feeling du frein avant perfectible
Quelques finitions à peaufiner

Les rivales



BMW F 900 R
9 500 € // 105 ch // 211 kg*



Kawasaki Z 900
9 999 € // 124 ch // 213 kg*



QJ Motor SRK 921
10 399 € // 127,9 ch // 204 kg**



Yamaha MT-09
10 699 € // 119 ch // 193 kg*

* À plein. ** À sec.



**ESSAI****DUCATI MONSTER**

Le meilleur essai incomplet !

Après les Panigale V2, Streetfighter V2 et Multistrada V2, c'est au tour du Monster de recevoir le dernier V-twin du constructeur de Bologne. Non contente d'être l'entrée de gamme chez Ducati, la nouveauté est l'héritière d'une lignée Monster vieille de 33 ans déjà ! Il s'agissait ainsi de prendre la chose au sérieux : on a donc fait le meilleur essai incomplet possible. **Explications.**

Par Michael Tora, photos Ducati

cône modernisée, la nouvelle Ducati Monster revient à l'essentiel sans renier son ADN. Plus légère, plus maniable, elle mise sur un design affûté et un châssis en aluminium qui améliorent nettement l'agilité. Son moteur vif offre des sensations franches, accessibles, tandis que l'électronique embarquée sécurise l'expérience. Une Monster plus contemporaine, pensée pour la route d'aujourd'hui.

Voilà ce que vous pourrez lire en réclamant un compte rendu d'essai de la nouveauté Ducati à ChatGPT. Qui a essayé la moto ? On ne sait pas vraiment, même si les sources citées orientent vers un ➡

111 ch - 185,5 kg à plein
modèle essayé **12 590 €**

CONDITIONS DE L'ESSAI

Quelque 180 km dans les environs de Malaga, avec environ 15°C et une pluie continue du matin jusqu'à 17 heures (pile-poil à la fin de l'essai). Routes sinueuses, mais trempées. La moto partait avec 500 km au compteur et des pneus Pirelli Rosso 4.







ESSAI

DUCATI MONSTER

dénommé... Ducati. Dans quelles conditions ? On ne sait pas non plus. Sauf que moi, je sais ! J'y étais, à la présentation. Et je sais qu'on a fait à peu près 3 000 km d'avion au soleil pour 180 km de moto sous la flotte. Alors dans les lignes qui suivent, garanties sans aucune trace d'IA comme le reste du magazine, on va raconter uniquement ce qu'on a appris sur le terrain, par ce qu'on a vécu au guidon, sous la pluie, donc, par les échanges qu'on a eus sur place avec les ingénieurs et par la remise en perspective de tout via ce qu'on appelle l'expérience humaine. Un essai incomplet, donc, de surcroît biaisé par le point de vue personnel d'un unique essayeur. Mais bon, n'est-ce pas déjà mieux que la bouillie recrachée en 6,28 secondes par un algorithme gavé à la data ?

Alg-eau-rythme

Alors commençons directement sur la route. On vient de se taper environ 20 bornes d'autoroute et j'ai déjà les chaussettes qui baignent. C'est ça, la race humaine, ça oublie ses chaussures étanches en dépit des prévisions météo. ChatGPT n'aurait jamais fait cette erreur au chaud dans son serveur... Pour compenser mon étourderie, Ducati a pensé à doter son roadster de poignées chauffantes. C'est pas qu'il fait froid (environ 12°C), mais avec la pluie, la vitesse et un léger syndrome de Raynaud (encore un truc que l'IA ne connaîtra jamais dans sa chair), j'aurais eu vite fait de perdre toute sensation dans les phalanges. Alors merci Ducati ! Mais à moitié seulement,

les fameuses poignées chauffantes restant au chapitre des options, tout comme la prise USB, le régulateur de vitesse ou la navigation virage par virage. Gageons qu'avec de telles datas dans la toile, nos créatures numériques auraient sombré dans le complotisme en quelques itérations. Dépourvue de prise USB et abandonnant son système desmodromique, la nouvelle Ducati Monster trahit une quête effrénée d'économies pour abreuver le diable capitaliste du sang versé par les aficionados de la marque – sources : 666cm3.com, vivelevélo.fr, desmosinonrien.fr.breizh. Quelques mots échangés avec le staff Ducati (voir 3 questions à) et un soupçon de mesure comme d'intuition nous évitent heureusement cet écueil manichéen. On peut d'ailleurs noter que si le système desmodromique est abandonné, le nouveau V2 adopte un système de calage variable de la distribution qui ajoute coût et complexité.

D'ailleurs, avec mes pieds trempés et mes mains chauffées, nous voilà sortis de l'autoroute et le nouveau V2 ne tarde pas à se révéler. Par sa souplesse déjà, ce qui permet à la Monster d'aborder un rond-point presque sans se soucier du rapport engagé. Une chose banale qui restait difficile sur la précédente génération équipée du twin de 937 cm³, tout desmo qu'il fut. Plus souple d'accord, mais le V-twin de Bologne a-t-il conservé son âme ? Mieux que ça en réalité ! Sur les routes mouillées, on commence déjà par l'apprécier aux mi-régimes, sur des relances plus ou moins molles, avec plus ou moins de gaz : le twin fait toujours

Quoi de mieux qu'une moto hyper-légère, bien équilibrée et chaussée de bons pneus pour affronter une météo pourrie ? Dire qu'on a pris un max de plaisir serait mentir, mais ça aurait pu être bien pire.

**1****2****3****4****5****6**

1. Le tableau de bord TFT 5 pouces n'est pas énorme mais il est complet et élégant.

2. Le phare est tout nouveau mais reprend la forme générale de l'ancien, sans changer radicalement le look de la moto. Changer pour changer, à quoi bon ?

3. La culasse arrière du V2 est revêtue d'un cache en plastique. Pas très élégant, mais appréciable pour éviter de surchauffer les cuisses. Détail amusant, les chiffres inscrits correspondent aux coordonnées GPS de l'usine Ducati à Bologne.

4. La Monster reprend le style du double bras oscillant déjà vu sur la Panigale V4.

5. Le feu arrière est nouveau également, simple mais efficace. On regrette en revanche que les clignotants-

bandeaux de leds intégrés sous le réservoir aient été remplacés par des clignos conventionnels fixés sur la fourche.

6. L'amortisseur en prise directe n'a manqué ni de souplesse ni de confort lors de notre séance de navigation. Mais sur route sèche, on peut douter de son efficacité sachant qu'il n'est pas plus réglable en hydraulique que la fourche.

7. La selle est bien dessinée mais est confortable et permet de bouger.



La nouvelle Monster reçoit un nouveau V2 qui change vraiment la donne. Côté esthétique, tout change également, mais ça n'est pas vraiment flagrant.



7

8. Les Brembo M4-32 ne sont pas de dernière génération et trahissent le statut d'entrée de gamme de la Monster. On n'a rien eu à leur reprocher sur le mouillé, et on a quand même droit à un maître-cylindre radial et à des durites tressées.



8

preuve de rondeur et d'agrément, avec des pulsations caractéristiques bien présentes, mais sans les cliquetis mécaniques qui dominaient la scène avec l'ancien Testastretta 937 quand on ne lui tirait pas dans la couenne. Pour enrôler, le nouveau bloc est tout simplement plus gras et plus musical. Plus tard, quand le grip de Pirelli Rosso 4 sur le mouillé a gagné notre confiance, on ouvre les gaz en grand et on se décide à chercher la zone rouge à 10 000 tr/mn. Là encore, le nouveau twin fait mieux que l'ancien. Plus vif, moins linéaire, plus excitant et

savoureux sans jamais être intimidant, mais sans jamais être frustrant non plus. À l'inverse de la Multistrada V2 dont le moteur un poil différent fait 115 ch, celui de notre Monster ne donne pas l'impression de s'essouffler d'un coup en approchant son régime de puissance maxi (9 000 tr/mn). La Monster n'offre pourtant "que" 111 ch, via une cartographie différente des Panigale V2 et Streetfighter V2 fortes de 120 ch. Peut-être qu'avec ces deux versions sous la main au même moment, on ressentirait d'une façon ou d'une autre l'écart de 9 ch. ➡

Ce qui change

Ancienne ✳ V2 à 90° ✳ 937 cm³

- ✳ Rappel desmodromique des soupapes
- ✳ 111 ch à 9 250 tr/mn ✳ 9,5 mkg à 6 500 tr/mn ✳ 188 kg à plein
- ✳ Empattement 1 474 mm ✳ Selle à 820 mm

Nouvelle ✳ V2 à 90° ✳ 890 cm³

- ✳ Arbres à cames d'admission à calage variable ✳ 111 ch à 9 000 tr/mn ✳ 9,3 mkg à 7 250 tr/mn ✳ 185,5 kg à plein
- ✳ Empattement 1 492 mm ✳ Selle à 815 mm





ESSAI

DUCATI

MONSTER

Mais aujourd'hui, tout ce peut vous dire le modeste humain que je suis, c'est que le V2 version Monster n'est jamais frustrant, au contraire.

Comment ça, un con plaît ?

Sur ce sujet d'une configuration "bridée" à 111 ch pour la Monster, il convient cette fois de remettre en perspective les propos du chef de projet (encadré ci-dessous). Quand Stefano Vannucci évoquait de potentiels problèmes de stabilité si la moto avait fait 9 petits chevaux supplémentaire, on veut bien le croire sur parole, mais ce que n'aurait pas vu ni entendu ChatGPT, c'est un regard un instant fuyant et quelques hésitations dans la voix. Puis, en le relançant sur une éventuelle distinction symbolique entre la Monster et la Streetfighter V2 (vendue tout de même 3 100 € de plus dans sa version de base), percevoir une sorte de soulagement dans sa confirmation.

En action, il semble en effet peu probable qu'une petite dizaine de chevaux

**1****2**

1. Les commodos en croix sont plus pratiques que les précédents. Les boutons du régulateur de vitesse imposent une rallonge de 280,08 € pour être fonctionnels.

2. La Monster revient aux silencieux cylindriques, pour le plaisir des yeux comme des oreilles, en dépit de la norme Euro 5+.

mette en défaut une partie-cycle aussi exemplaire. Mais, encore une fois, tout aurait pu changer sur une route sèche, en plaquant la moto sur l'angle comme un joueur du quinze de France et quittant le point de corde la poignée dans le coin. Tout ce qu'on peut certifier aujourd'hui, c'est que la Monster est une moto très facile, par sa légèreté qu'on perçoit instantanément et par sa bonne ergonomie d'ensemble. Au-delà des commandes douces et bien calibrées, la position de conduite est également accueillante, et ce pour tous les gabarits. J'en témoigne, pourtant prisonnier d'une enveloppe corporelle de 192 cm, avec des jambes pas excessivement repliées, des genoux qui trouvent leur place sous les ailes du réservoir et des bras qui tombent naturellement sur le cintre. On est bien assis sur la Monster, avec une selle moelleuse qui permet de bouger, des suspensions non réglables très souples mais parfaites pour

le mouillé (certainement moins sur le sec) et une électronique assez fine qui met à l'aise. Par exemple, si le mode *wet* semblera superflu pour tous ceux qui savent doser une poignée d'accélérateur, on note bien la différence entre les modes *road* et *sport*, ce dernier occasionnant trop de frein moteur quand on coupe les gaz sous la pluie. Bien équilibrée, facile, efficace et communicative dans les pires conditions de roulage, la Ducati Monster 2026 est donc une moto très prometteuse au terme de cet essai incomplet.

On ressortira ainsi la Monster plus tard, entourée de concurrentes, en cherchant le soleil pour voir si elle brille aussi dans ces conditions. Quoi ? Vous ne pouvez pas attendre ? Vous voulez absolument un essai complet maintenant tout de suite ? Soit, vous l'aurez voulu : icône modernisée, la nouvelle Ducati Monster revient à l'essentiel sans renier son ADN. Plus légère, plus maniable, etc. ▲

3

questions à Stefano Vannucci

Chef de projet Monster



Le prix de la nouvelle Monster n'augmente pas. Quels choix avez-vous faits pour parvenir à ce résultat ?

Ce qui est certain, c'est que l'on n'a pas fait d'économies sur cette moto. En réalité, le passage de la norme Euro 5+ augmente les coûts. Par exemple avec l'utilisation d'un second ventilateur de radiateur, nécessaire pour le confort thermique du pilote, mais aussi pour maintenir le moteur dans une plage de température réduite qui améliore son efficacité tout en passant les normes. Si le prix reste stable, c'est parce qu'il s'agit d'un modèle stratégique qui doit être compétitif à ce niveau, quitte à réduire un peu les marges.

Pourquoi limiter la puissance à 111 ch au lieu de 120 ch sur la Streetfighter V2 ?

On a estimé que c'était suffisant pour la Monster. La Streetfighter V2

possède une approche plus sportive, avec une ergonomie et une géométrie spécifiques. Il fallait distinguer les deux motos, avec un Monster plus facile et accessible. Si on avait conservé plus de puissance, il aurait peut-être fallu revoir la géométrie ou ajouter un amortisseur de direction pour garantir la stabilité de la moto. Ce qui revient à alourdir le train avant, or ce n'est pas ce que l'on souhaitait.

Monster et Streetfighter V2 partagent en gros le même moteur et la même structure. Comment expliquer que la Monster est 3 100 € moins chère ?

Il y a beaucoup de différences entre les deux motos. Au niveau de l'équipement déjà, la Streetfighter V2 a droit à des suspensions entièrement réglables et des étriers M50 [étriers M4-32 moins haut de gamme et suspensions non réglables en hydraulique sur la Monster]. La Streetfighter possède aussi une boucle arrière en aluminium [en polymères sur la Monster] et beaucoup de pièces sont plus complexes sur la Streetfighter. Au niveau des optiques par exemple, ou encore au niveau de la forme du réservoir qui impose un système de pompe à essence plus complexe. Bout à bout, la Streetfighter coûte donc nettement plus cher à produire.

12 590 € // 185,5 kg à plein // 111 ch

Données constructeur

Fiche technique

Prix	12 590 €
Coloris	rouge, blanc (+ 200 €)
Garantie	2 ans pièces et m.o.
Importateur	Ducati West Europe, 01.56.05.60.00, www.ducati.fr

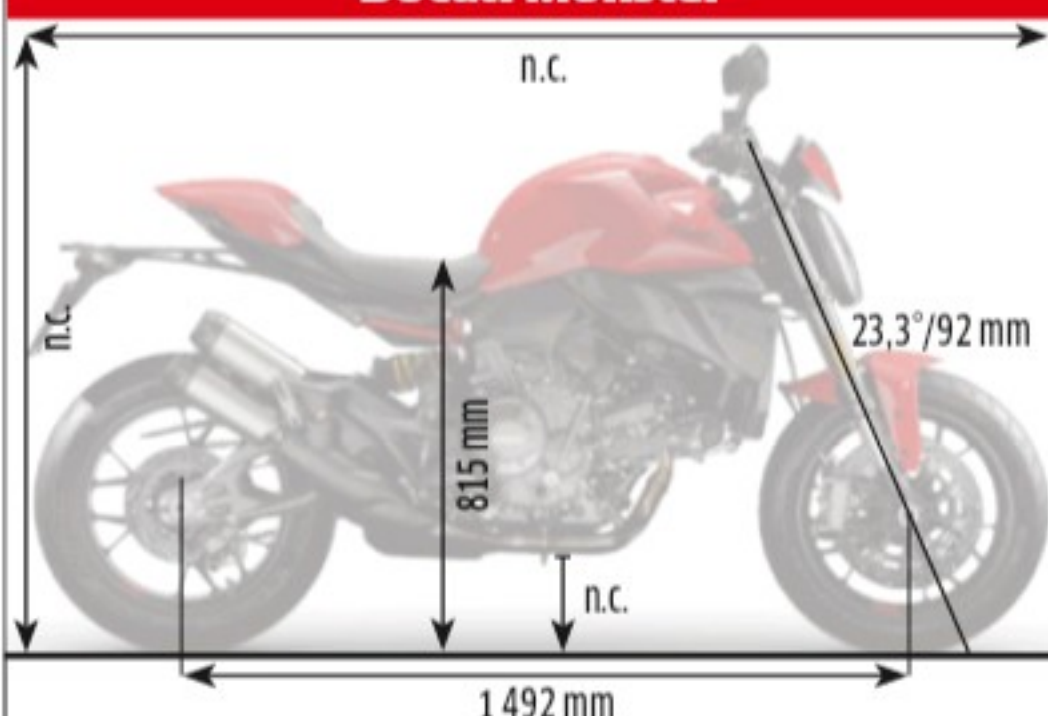
MOTEUR

Type	bicylindre en V à 90°, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre, calage variable
Cylindrée	890 cm ³
Alésage x course	96 x 61,5 mm
Puissance maxi	111 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	9,3 mkg à 7 250 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Électronique	4 modes de conduite, ABS de virage, contrôles de motricité, de wheelie, de frein moteur
Boîte de vitesses	6 vitesses
Embrayage	multidisque en bain d'huile assisté et antidribble, commande hydraulique
Trans. secondaire	par chaîne, rapport final 16/42

PARTIE-CYCLE

Cadre	monocoque en aluminium
Suspension avant (débattement)	fourche inversée Ø 43 mm (130 mm)
Réglages avant	non
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur (145 mm)
Réglages arrière	précharge
Frein avant	2 disques Ø 320 mm, étriers radiaux à 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 245 mm, étrier à 2 pistons
Pneus	120/70 x 17 ; 180/55 x 17
Réservoir	14 l
Poids	185,5 kg à plein

Ducati Monster



ÉQUIPEMENT

► **De série** Tableau de bord TFT avec connectivité Bluetooth, éclairage entièrement à leds, 4 modes moteur, ABS de virage, contrôle de motricité, contrôle de wheeling, contrôle de frein moteur, leviers de frein et d'embrayage réglables, shifter montée et descente.

► **En option** Version + (300 €) : saute-vent et coque de selle passager ; poignées chauffantes (344,08 €), contrôle de pression des pneus (407,39 €), navigation virage par virage (69,48 €), régulateur de vitesse (280,08 €)...

Notre verdict

➔ À 12 590 €, la nouvelle Monster reste la Ducati la plus accessible si on met de côté la famille Scrambler un peu à l'écart du village. Un tarif qui reste nettement plus élevé que ses rivales les plus directes de cylindrée et puissance comparables. La Ducati conserve l'attrait de son V-twin réussi et d'une construction onéreuse (moteur porteur et monocoque en aluminium) qui permet d'abaisser toujours plus le poids la moto. Au guidon, ces choix se traduisent par beaucoup d'agrément et de facilité. Mais il nous faudra attendre un comparatif sur le sec pour voir si la Monster est au niveau sur le plan dynamique, ou bien si elle délaisse trop cet aspect à la Streetfighter V2 : un autre roadster Ducati équipé du même V2 et de la même construction d'ensemble, mais avec un positionnement plus corsé et un tarif nettement plus salé (à partir de 15 690 €).

Les rivales



Honda Hornet 1000 SP
11 799 € // 157 ch // 212 kg*



Kawasaki Z 1100
11 999 € // 136 ch // 221 kg*



KTM 990 Duke
12 949 € // 123 ch // 190 kg*



Triumph Trident 800
9 995 € // 115 ch // 198 kg*



Le caractère et l'agrément du V-twin
Le confort de selle et de suspension
L'interface intuitive
La légèreté



Le style pas vraiment renouvelé
Les suspensions non réglables (quid sur le sec ?)



**MATCH****KAWASAKI Z 900 vs Z 1100**

Quand moins fait plus

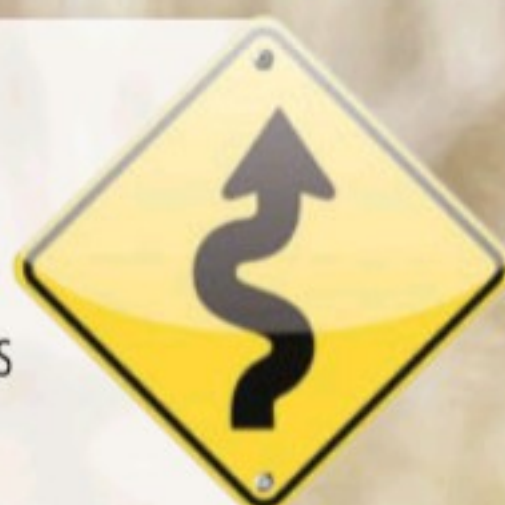
Aujourd'hui, un sujet qui divise... Pour 2026, la Z 1000 revient après 6 ans d'absence sur la base modernisée de la Ninja 1100 SX. Sauf qu'entre-temps, la Z 900 est devenue une référence de sa catégorie. Elle a multiplié ses qualités pour finalement en offrir moins, mais en faire plus.

Par LaDorades, photos Bruno Sellier

**Kawasaki Z 1100****136 ch - 221 kg à plein**Modèle essayé **11 999 €**

CONDITIONS DE L'ESSAI

Un peu plus de 500 km entre la Drôme provençale et le sud du Vercors. Les deux motos chaussaient les redoutés Dunlop Sportmax Q5A, qui ont finalement plutôt bien fonctionné malgré les températures en dessous de 10°. La Z 900 comptabilisait 2073 km contre 1 634 km pour la 1100.





Kawasaki Z 900
124 ch - 213 kg à plein
Modèle essayé **9 999 €**



MATCH KAWASAKI Z 900 vs Z 1100



Un 4-cylindres japonais, c'est comme un bon vieux plat de pâtes : un basique, populaire et commun, dont tout le monde finit un jour par se lasser un peu, mais qui ne déçoit jamais et possède une capacité à rassasier incomparable. Aussi, en tant que fin gourmet, j'avoue que l'idée de ce comparatif ne m'enchantait qu'à moitié. Entre la Z 900 et la Z 1100, il s'agit de goûter la même bolognaise servie d'un côté avec des spaghettis et de l'autre des macaronis. On a fait plus excitant. D'autant que la 11, c'est clairement du réchauffé de la feue Z 1000 avec, comme nouveauté la plus significative, l'arrivée une suite électronique complète commandée par une nouvelle poignée de gaz électronique et une IMU. Mais contre toute attente, on s'est régalés ! Et l'on a même trouvé de la nuance dans la subtilité (ou, l'inverse, j'sais pû). Car figurez-vous que ces 4-pâtes ont

une manière bien différente de "tenir" la sauce. Alors on ne s'est pas privé d'en mettre pour vérifier.

4-pâtes

J'emmène dans cette dégustation mon Petit Poulain, Loris. Il était mon apprenti chez Moto & Motards, donc je me suis personnellement chargé de sa (dé)formation. Je lui ai appris à rouler propre, mais, surtout, vite. Me voilà donc quillé dans son angle mort au guidon de la Z 1100. À ce moment-là, je suis un peu comme le prof au-dessus de l'épaule qui lui récite sa dictée, alors il s'applique et me fait une magnifique sortie de courbe. J'enquille derrière sans trop tarder. J'ai la plus grosse, donc je devrais pouvoir le remonter très facilement. Sauf que... malgré mes 151 cm³, 12 ch et 1,6 mkg d'avance, l'écart qui nous sépare reste scrupuleusement le même ! Oh. Vexé, j'interromps l'exercice et vérifie ses

Mais qu'est-ce qu'il en pense, LORIS ?



“ Habitué aux moteurs deux et trois-cylindres (Ducati Hypermotard 1100 pour la route et Triumph Street Triple 765 préparée pour la course), il s'agissait pour moi d'une première au guidon d'un quatre-pattes. Après avoir entendu de nombreux éloges au sein de la rédaction sur cette architecture, ces deux Kawa ne m'ont pas déçu ! Passé 7 000 tr/mn, il m'a fallu plusieurs kilomètres avant de pouvoir garder la poignée dans l'angle sur les deuxième et troisième rapports, en particulier avec la Z 1100. Pourtant, côté moteur, on a pu vérifier que la différence se joue surtout à l'oreille. Mais la Z 1100 distille une mélodie aiguë typique des gros quatre-cylindres atmosphériques et c'est pour cette raison, mais aussi pour sa prestance une fois en selle, que mon cœur penche légèrement à son avantage.



Kawasaki Z 900



- L'homogénéité
- La facilité de prise en main
- Le confort de suspension
- L'onctuosité mécanique



- L'allonge en retrait ?



Deux roadsters sportifs, certes, mais plus chaleureux que pompe à feu. Après tout, la Z 900 s'adresse aussi aux A2 et la 1100 partage sa mécanique avec des voyageuses.



À l'accélération, les deux se tiennent dans un mouchoir de poche. Plus difficile que prévu d'enrhumer le petit impertinent...

modes de conduite pour être sûr qu'il n'a pas triché. Il a eu la même idée que moi : la cartographie est déjà réglée en mode *full* et le contrôle de traction sur *off* (c'est bô, l'éducation). Je regarde les pneumatiques par simple malhonnêteté intellectuelle : même référence. Bon, OK. On échange de moto et on repart. Et à chaque accélération, le résultat sera le même pendant les trois jours d'essai. Il faudra que je monte d'un ton en usant des parties-cycle pour réussir à finalement imposer mon autorité. Conclusion : je suis un excellent professeur (ou lui un très bon élève, mais je préfère le dire dans ce sens-là) et les deux Z ont finalement des performances moteur très proches !

On le vérifiera plus tard avec nos tests

de reprise. En 2^e à 50 km/h, égalité. En 6^e à 90 km/h, égalité. Il n'y a que lorsque le régime moteur est plus élevé au début de l'accélération que la Z 1100 prend enfin un petit avantage. La 900 arrive donc à compenser son léger retard de puissance et d'allonge (bien qu'elle rupte 500 tours plus tard, à 11 000 au lieu de 10 500 tr/mn sur la Z 1100) par une démultiplication un peu plus courte (44-15 pour la 9 contre 42-15 pour la 11) et par un caractère moteur plus rond, plus rempli et aussi plus vif. Plus qu'en performance pure, c'est donc en sensation que la différence se fait. Le bruit est plus aigu et plus agressif sur la 11, quand il est plus velouté et moins sec sur la 9. Des adjectifs qui conviennent également pour décrire leur caractère mécanique

d'une manière générale. La Z 900 est plus onctueuse, moins pointue et semble moins "brut de décoffrage" que la Z 1100. Alors qu'elles ont pourtant des moules très similaires. D'ailleurs, leurs boîtes de vitesses et leurs shifters *up & down*, tous irréprochables, sont des références en la matière.

Slalom

Mais reprenons plutôt la virée éducative là où nous l'avions laissée... Alors que j'explique à Loris que reposer un wheeling en fond de 3 avec un 4-cylindres peut être une opération aussi périlleuse qu'un appontage en Rafale, du fait de la vitesse et du risque de guidonnage, on décide de couper à travers la montagne par Saint-Nazaire-le-Désert. De la neige et des mécaniques remontées, s'il s'en sort de celle-ci, c'est qu'il mérite une belle étoile ! Au bout de 15 km, perchés à 1 000 m par 1^{er} en début de crépuscule, des gravillons viennent s'ajouter au sel et aux taches d'humidités qui ➡





MATCH

KAWASAKI Z 900 vs Z 1100

jonchent déjà le sol. Des conditions très précaires pour nous, mais parfaites pour la Z 900 ! Elles vont mettre en valeur ses deux plus grandes qualités : sa facilité et son homogénéité étonnantes. Encore plus remarquables lorsqu'on la compare frontalement à la Z 1100 ! On s'en rend compte dès qu'on monte à bord : « On a l'impression d'une moto-école comparée à la 1100 »; me lance Petit Poulain. En effet, si la 11 est plus valorisante, car à la fois plus fine entre les jambes et plus cossue, elle est en revanche plus

étriquée de position. Le guidon est nettement plus étroit et plus haut. Tandis que la selle est moins profonde et plus inclinée vers l'avant, ce qui engage un peu le buste. De plus, les pieds sont plus proches des fesses du fait d'une selle plus basse (15 mm), ce qui ferme davantage les genoux. On est plus assis dans la moto que dessus, comparé à la Z 900 qui est aussi plus spacieuse. Elle a davantage de profondeur d'assise, son réservoir est plus volumineux et écarte plus les genoux, mais ces derniers sont

Un jour, Petit Poulain deviendra grand. Mais pas tout de suite, car la roue avant manque de hauteur...



Kawasaki Z 1100



- ▶ La sonorité agressive
- ▶ La polyvalence du 4-en-ligne
- ▶ La compacité
- ▶ L'ensemble valorisant
- ▶ L'équipement complet
- ▶ La modernisation électronique
- ▶ La stabilité de la partie-cycle



- ▶ Les vibrations plus prononcées
- ▶ L'agilité en retrait
- ▶ Le recyclage, sans réel progrès

FACE À UNE Z 1000 R DE 2018

Grâce à la concession DeltaMoto26 à Valence, on a eu la chance de pouvoir faire 20 km au guidon d'une Kawasaki Z 1000 R de 2018... Elle était équipée d'un silencieux (uniquement) Akrapovic, de Pirelli Diablo Rosso III et d'une démultiplication assez similaire à notre Z 1100 (43/15). Et très honnêtement, on a préféré le caractère de l'ancien moteur... Il n'est pas plus performant, puisque nos tests de reprise ont montré une égalité presque parfaite avec la 1100, mais plus rageur et plus grisant encore dans sa manière de prendre des tours ! Il rupte d'ailleurs 1 000 tr/mn plus tard (11 500 tr/mn), ce qui contribue pas mal aux sensations. Logique après tout, le bloc 1100 a pris 3 mm de course et perdu 6 ch. L'effet délétère et inévitable des normes européennes... Pour rappel, en passant de 1000 à 1100, il a aussi gagné 56 cm³, une poignée de gaz ride-by-wire, une suite électronique complète pilotée par une IMU à 6 axes et un shifter montée-descente. Et dans cette mutation, tout l'équipage mobile a été retravaillé, ainsi que la boîte de vitesses.





La Z 1100 n'est pas moins efficace, **mais la Z 900 est beaucoup plus facile.**

aussi moins repliés. Tandis que le guidon est nettement plus large, plus bas et à bonne distance, donc on a finalement la sensation d'être un peu plus redressé tout en dominant mieux le poste de pilotage. Et à la réflexion, on se dit que la Z 900 a tout simplement une ergonomie plus moderne... On le remarque à d'autres détails : comme le rayon de braquage, bien supérieur, les vibrations, beaucoup mieux atténuées sur la Z 900 (notamment dans les fesses) et cette sensation globale d'un *toucher* plus velouté. Enfin, pour le confort de selle : la 11 est plus ferme, mais elle a plus de consistance, là où la 9 est plus molle, mais s'affaisse plus vite.

Bon, vous vous souvenez plus haut quand je vous disais que j'ai dû user (dans tous les sens du terme) de la

partie-cycle pour corriger le petit garnement ? Bah je peux vous dire que c'était bien plus facile quand j'avais la Z 900 ! Ou plutôt, quand Loris ne l'avait pas. Pas parce que la 11 est beaucoup moins efficace, mais parce que la 9 est beaucoup plus facile.

Débourrage

Et elle a donné des ailes à mon Petit Poulain. Pendant que je forçais sur le guidon de la grosse, je voyais l'autre Pégase virevolter avec une désinvolture extrêmement agaçante dans mon rétroviseur. La Z 900 est nettement plus naturelle, agile et réactive que la Z 1100. Laquelle engage de l'avant dans les petits coins, mais offre en revanche un meilleur retour d'information et plus de stabilité dans les grands.

La 1100 est aussi bien plus rigide et ferme en amortissement, ce qui n'aide pas forcément l'efficacité dès que le revêtement est bosselé. Sa petite sœur est nettement plus confortable. Notez toutefois que les suspensions sont réglables sur la grosse et semblent être de meilleure qualité, donc ça peut sûrement s'améliorer avec de meilleurs réglages que ceux d'origine (nous n'avons pas eu le temps d'opérer). D'ailleurs, l'agilité doit aussi pouvoir s'améliorer si l'on change les pneus ! En effet, je pense que la Z 1100 est non seulement pénalisée par son guidon plus étroit et ses 8 kg en plus, mais aussi et surtout par sa monte pneumatique en 200 par 50, contre 180 par 55 sur la 900. À l'arrière, son pneu est donc plus large mais aussi moins haut ! Pas l'idéal. La Z 1100 se rattrape au freinage, avec un maître-cylindre radial et un disque plus grand à l'avant, qui offrent un peu moins de mordant mais plus de consistance et de puissance. ▲



MATCH

KAWASAKI Z 900 vs Z 1100



Kawazaki Z 900 // 9 999 €*

*Modèle essayé

124 ch*

*Donnée constructeur

213 kg* à plein

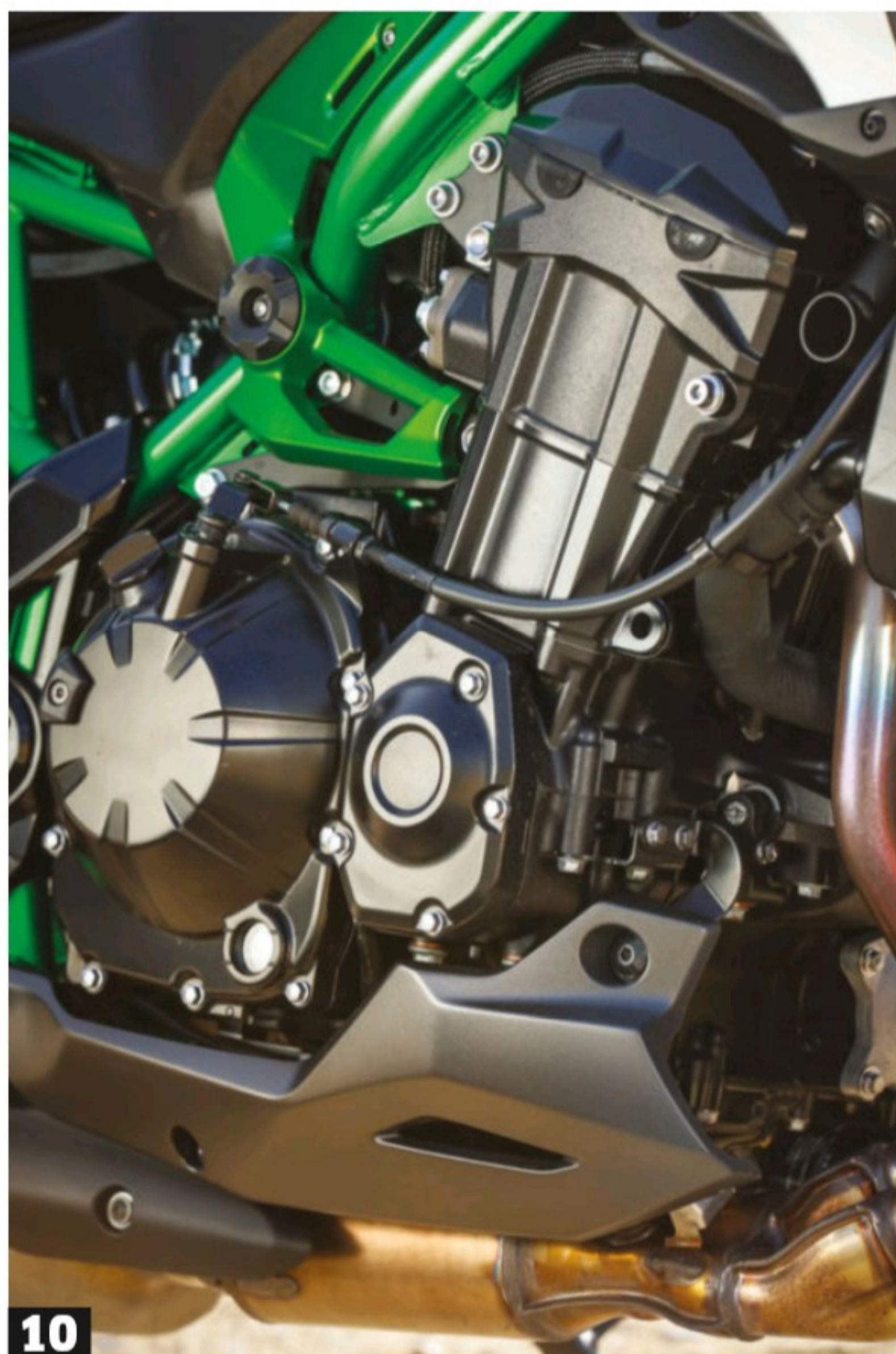
*Donnée constructeur



1



2



1. Avec l'arrivée d'une électronique plus complète, le nouveau tableau de bord est inéluctablement plus riche en informations, mais aussi moins lisible et moins esthétique.

2. Depuis sa sortie en 2017, la Z 900 en est à sa deuxième refonte esthétique et technique. Peut-être la plus profonde avec l'arrivée d'une électronique plus moderne et complète construite autour d'une nouvelle IMU et d'une poignée de gaz électronique.

3. La Z 900 2025 soigne sa technologie, mais aussi sa finition, à l'image du petit écusson Kawasaki apposé sur la selle.

4. Notez toutefois que les écopes en alu brossé disparaîtront en 2026 sur la version standard : elles seront dorénavant réservées à la version SE.

5. Le package électronique de nos Z comprend donc : un régulateur, un shifter haut-bas, un ABS d'angle et un contrôle de motricité.

6. Terminé les leds en forme de Z pour le feu arrière... Dommage, c'était sa signature depuis la Z 800.

7. Le réservoir de la 900 est plus volumineux que celui de la 11, mais à l'œil seulement, puisqu'ils ont tous les deux 17 litres de contenance.

8. Les tubes en acier sont moins valorisants, mais pas moins efficaces.

9. Étriers radiaux Nissin, fourche inversée mais un pneu arrière avantageusement en 55 plutôt qu'en 50 comme sur la Z 1100 !

10. 151 cm³, 12 ch et 1,6 mkg séparent la Z 1100 de la Z 900... Les cotes moteur sont en revanche quasiment identiques.



MATCH KAWASAKI Z 900 vs Z 1100



Kawazaki Z 1100 // 11 999 €*

*Modèle essayé

136 ch*

*Donnée constructeur

221 kg* à plein

*Donnée constructeur



1



2



1. La 900 et la 1100 partagent leur électronique, leur tableau de bord et même les commodos...

2. On retrouve cet ADN de reptile dans son regard perçant. Un dessin qui date quand même de 2014.

3. Économies obligent, la Z 1100 récupère les repose-pieds passagers de la feue Z 1100. Sauf que son échappement est en configuration 4-en-1 contre 4-en-2 auparavant. Il a donc fallu boucher le filetage restant sur la platine de gauche avec un caoutchouc...

4. Dommage à l'inverse qu'ils n'aient pas conservé le réglage de tension de chaîne par excentrique de l'ancienne Z. Notez par ailleurs qu'à défaut d'être élégant le nouveau silencieux unique règle le précédent problème de garde au sol.

5. Les commodos sont efficaces, sans être toutefois les plus ergonomiques du marché ni les plus élégants.

6. À l'avant comme à l'arrière, elle n'a pas vieilli !

7. La selle n'est pas en peau de serpent (ni en peau de zob...), mais en peau de Z ! Deux bestioles qui sifflent presque de la même manière.

8. Les gros cadres périmétriques en aluminium font toujours leur petit effet... Une noblesse et une sportivité incarnée auxquels les tubes en acier ne peuvent pas tous prétendre !

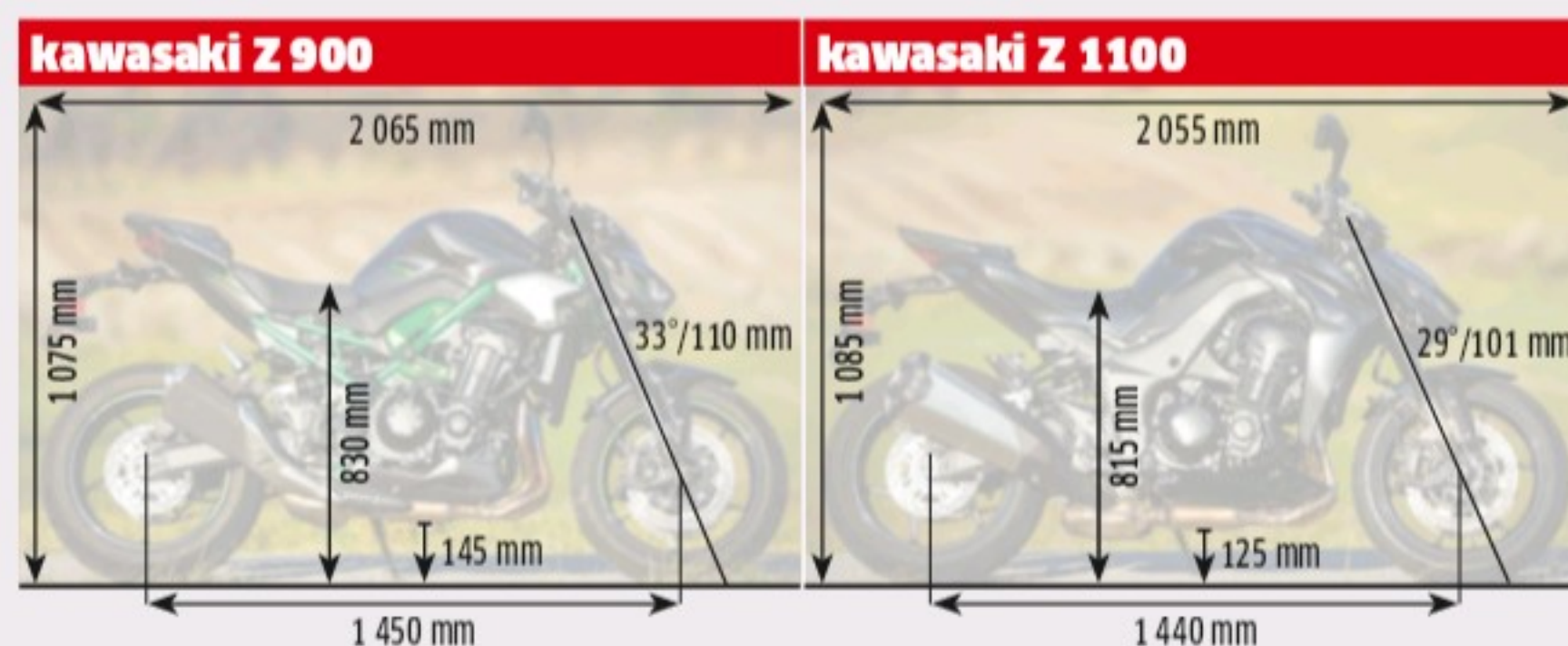
9. Le train avant est composé d'une fourche réglable et d'étriers radiaux à 4 pistons.

10. En passant de 1000 à 1100, le 4-cylindres en ligne s'est un brin assagi mais il a gagné en modernité.



MATCH KAWASAKI Z 900 vs Z 1100

LES DONNÉES CONSTRUCTEURS



Prix du modèle essayé	9 999 €	11 999 €
Coloris	noir-or, vert-noir, noir	noir
Garantie	4 ans pièces et m.-o., km illimité	4 ans pièces et m.-o., km illimité
Importateur	Kawasaki France	Kawasaki France

FICHE TECHNIQUE

Moteur		
Type	4-cylindres en ligne, refroidissement liquide	4-cylindres en ligne, refroidissement liquide
Distribution	2 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	948 cm ³	1 099 cm ³
Alésage x course	73,4 x 56 mm	77 x 59 mm
Puissance maxi	124 ch à 9 500 tr/mn	136 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	9,9 mkg à 7 700 tr/mn	11,5 mkg à 7 600 tr/mn
Alimentation	injection électronique	injection électronique
Boîte de vitesses	à 6 rapports	6 rapports
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande par câble	multidisque en bain d'huile, assistance et antidribble, commande par câble,
Transmission secondaire	par chaîne	par chaîne
Partie-cycle		
Cadre	tubulaire acier	périmétrique en aluminium
Suspension avant (débattement)	fourche inversée, Ø 41 mm (120 mm)	fourche inversée Showa Ø 41mm (120 mm)
Réglages avant	précharge, détente	précharge, détente et compression hydrauliques
Suspension arrière (débattement)	mono-amortisseur (140 mm)	mono-amortisseur Showa (136 mm)
Réglages arrière	précharge, détente	précharge, détente
Frein avant	2 disques Ø 300 mm, étriers radiaux à 4 pistons	2 disques Ø 310 mm, étriers radiaux à 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 250 mm, étrier à 1 piston	1 disque Ø 260 mm, étrier à 1 piston
Pneus	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 190/50 x 17 AR
Réservoir	17 litres	17 litres
Poids à plein	213 kg	221 kg

BUDGET

Entretien		
Vidange	tous les 12 000 km	tous les 12 000 km
Jeu aux soupapes	tous les 24 000 km	tous les 24 000 km
Prix des consommables d'origine (TTC)		
Filtre à air	31,72 €	23,28 €
Filtre à huile	10,20 €	10,20 €
Plaquettes avant (2 jeux)	134 €	110 €
Kit-chaîne	214 €	331 €
Prix de la chute (TTC)		
Lever d'embrayage	13,28 €	13,20 €
Rétroviseur	61,16 €	114 €

ÉQUIPEMENT

	Kawasaki Z 900	Kawasaki Z 1100
Infos tableau de bord		
Partiel(s) kilométrique(s)	série	série
Horloge	série	série
Jauge d'essence	série	série
Conso instantanée	série	série
Conso moyenne	série	série
Tableau de bord TFT	série	série
Indicateur de rapport engagé	série	série
Pratique		
Lever de frein réglable	série	série
Lever d'embrayage réglable	série	série
Régulateur de vitesse	série	série
Shifter	série	série
Maître-cylindre radial	-	série
Électronique		
Cartographie moteur	série	série
Contrôle de traction désactivable	série	série
ABS d'angle	série	série
Mode de conduite	série	série
Mode personnalisable	série	série
IMU à 6 axes	série	série

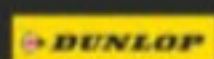


24h MOTOS®

16 - 19
AVRIL 2026



**BILLETTERIE
OFFICIELLE**
INFORMATIONS & RÉSERVATIONS



#24HMOTOS
TICKET.24H-MOTOS.COM



LES MESURES MOTO JOURNAL

Puissance, poids, conso

	Kawasaki Z 900	Kawasaki Z 1100
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6,01 l/100 km
Autonomie théorique avant panne	293 km	282 km
Poids	n.c.	n.c.

Notre verdict

➔ Pour conclure : est-ce que ça vaut vraiment la peine de déboursier 2 000 € de plus pour un recyclage - néanmoins réussi - de la Z 1100 de 2014 ? Ou faut-il redescendre un peu en gamme pour la Z 900, qui est probablement LA Z la plus complète et homogène de l'histoire de Kawasaki ? Je réponds un peu à la question en la posant. Mais je vais étayer : en dynamique et dans cette configuration d'origine, la 900 prend l'avantage à mes yeux, car l'écart en performance moteur est vraiment léger alors que sa facilité générale la rend finalement plus universelle et efficace que la 1100. En statique, en revanche, il y a débat, car la Z 1100 a plus de prestance et elle est plus valorisante, plus qualitative par certains aspects (équipement plus haut de gamme, construction plus noble etc.) et avec un look qui a très bien vieilli. Quoi qu'il en soit, que vous choisissiez l'une ou l'autre, vous ne vous tromperez pas... Les deux sont très abouties et polyvalentes par nature, notamment grâce leur 4-cylindres toujours aussi souple et rageur. Et peut-être qu'avec d'autres pneus, la Z 1100 aurait même de quoi renverser la vapeur !

NOTES* SUR 10

*dans la catégorie et sur les modèles essayés

	Kawasaki Z 900	Kawasaki Z 1100
VIE À BORD	7	7,33
Interface tableau de bord	7	7
Équipement de série	7	8
Finition	7	7
MOTEUR	8	8
Couple	8	7
Performances	7	8
Caractère	8	8
Transmission	9	9
CHÂSSIS	8	7,6
Facilité de conduite	9	7
Agilité	9	7
Stabilité	7	8
Précision	8	8
Freinage	7	8
CONFORT	8,25	7,5
Position de conduite	9	8
Suspensions	8	8
Selle	7	7
Rapport qualité/prix	9	7
NOTE MOYENNE	7,8/10	7,6/10
CLASSEMENT FINAL	1^{re}	2^e



CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE **FIM**

5-6 JUIN 2026

8 HOURS OF SPA MOTOS



TICKETS 2 JOURS

- Accès Paddock
- Accès Tribunes
- Accès gradins naturels
- Visite de la voie des stands
- Show mécanique
- Fan Zone
- Animations



GRATUIT -16 ans
ACCOMPAGNÉS D'UN ADULTE

54€ Au lieu de **59€**

EARLY BIRD
JUSQU'AU 30 AVRIL 2026

46€ Ticket 1 Jour
Samedi

90€ Ticket 2 Jours
+ Grille de Départ
(Limité à 500 tickets)

GET YOUR TICKET

SPAMOTOS.COM

PHA / Claude Michy
15 bis place renoux 63000 Clermont-Fd

MOTUL

Dafy

DUNLOP

Webike
Photo Parts Online

**CIRCUIT DE SPA
FRANCORCHAMPS**



FIM

EWC
FIM ENDURANCE
WORLD CHAMPIONSHIP

**TECHNO****LES PLUS GRANDES INNOVATIONS DU MOTOGP**

La course aux idées

La compétition, c'est comme la guerre. Ça carbure à l'innovation et à la fin, il y a beaucoup plus de perdants que de vainqueurs. Les Grands Prix moto en font une démonstration parfaite depuis leurs débuts en 1949. Avec de l'innovation continue presque imperceptible dans beaucoup de domaines. Mais aussi avec quelques coups d'éclat qui ont changé la donne. On revient sur tout ça de façon chronologique.

Par Michael Tora, photos DR

À force d'innovation pour chasser le moindre millième de seconde, les motoGP ressemblent de plus en plus à des monstres du docteur Frankenstein. Ici au premier plan, l'Aprilia de Marco Bezzecchi lors des essais post-saison à Valence en novembre dernier.



1937 Le 4 en ligne transversal

12 ans avant les débuts officiels du championnat du monde de vitesse, Gilera implantait pour la première fois dans une moto un quatre-cylindres en ligne face à la route. Agrémenté d'un compresseur, ce moteur propulsait alors la Rondine vers un record de vitesse. Pour les Grands Prix, Gilera reprend cette architecture débarrassée du compresseur sur la 500 Quattro. La moto ramène 6 titres de champion de monde



Dès la seconde campagne de Grands Prix 500, en 1950, la Gilera 4-cylindres mène Umberto Masetti au titre de champion du monde.



La Gilera 4 (ici une reconstruction) hérite de la Rondine son architecture à 4-cylindres en ligne transversal, qui deviendra l'archétype du moteur de moto.

entre 1950 et 1957 ! En récupérant dans ses rangs Piero Remor, le père de ce moteur, MV Agusta construit la 500-4, une copie de la Gilera encore plus dominante avec 8 titres. Elle fut bien aidée, c'est vrai, par les meilleurs pilotes de l'époque (John Surtees, Mike Hailwood, Giacomo Agostini). Avec 30 titres de champion du monde à ce jour, l'architecture du 4 en ligne transversal (2-temps ou 4-temps) est celle qui a connu le plus de succès en GP, jusqu'à récemment avec la Suzuki GSX-RR de Joan Mir titré en 2020 et la Yamaha M1 de Quartararo couronné l'année suivante.

1975 Les 2-temps au pouvoir

Depuis les débuts du championnat en 1949, chaque champion du monde est couronné sur un moteur 4-temps. Le titre de Giacomo Agostini en 1975 sur une Yamaha 2-temps marque alors un tournant radical dans l'histoire des Grands Prix 500. Il faudra en effet attendre 2002 pour revoir un moteur 4-temps s'imposer à nouveau, uniquement parce que le règlement MotoGP favorisait largement les 4-temps en doublant leur cylindrée.

Dans les années 70, le succès irrésistible des 2-temps tient à l'intégration de plusieurs éléments développés par MZ une dizaine d'années plus tôt dans les catégories inférieures. À commencer par l'échappement, aujourd'hui typique d'un 2-temps, avec ses cônes

Les distributeurs rotatifs cachés derrière les carbus et le pot de détente conique transforment les 2-temps poussifs en missiles.



Après avoir dominé les GP 500 sur des MV Agusta 4-temps, le roi Ago fut en 1975 le premier champion du monde en 2-temps sur sa Yamaha.



Dans la foulée d'Agostini, Barry Sheene empila deux titres de champion en 76 et 77 sur sa Suzuki 2-temps équipée du même 4-cylindres en carré que sur la photo à gauche.

divergeant et convergeant pour améliorer le remplissage des cylindres. Mais aussi avec sa distribution par disque rotatif, adoptée dès 1976 par Suzuki sur son 4-cylindres en carré qui apportera deux titres consécutifs à Barry Sheene (puis un autre à Marco Lucchinelli en 1981 et un dernier l'année suivante à Franco Uncini).

LE PROGRÈS PERPETUEL

Il n'y a pas des révolutions technologiques tous les jours. En revanche, tous les jours, mois après mois, année après année, des progrès imperceptibles font grandement avancer le schmilblick quand on regarde 10 ou 20 ans en arrière. Les progrès permanents dans la chimie des pneumatiques en sont un parfait exemple. Avec une structure identique, un pneu de 2025 est bien plus performant qu'un pneu de 2020, uniquement par les savants mélanges réalisés au niveau des gommages.

Idem en ce qui concerne les alliages métalliques qui constituent les moteurs et le cadre. Des matériaux toujours plus rigides, plus élastiques, plus légers et moins sujets à la fatigue. D'autant que ces alliages plus performants sont également toujours mieux utilisés grâce à des outils de conception numérique toujours plus sophistiqués. Des outils qui servent également à optimiser d'autres domaines, comme la combustion dans les moteurs ou encore l'aérodynamisme.

**TECHNO**

LES PLUS GRANDES INNOVATIONS DU MOTOGP

1980 L'embrayage anti-dribble

À la fin des années 70, tout le plateau du GP 500 bataille inévitablement avec un moteur 2-temps. Mais pour Soichiro Honda qui souhaite revenir dans la catégorie reine, seul un moteur 4-temps est digne de relever le défi. Un défi qui semble alors impossible, puisque la



cylindrée de rigueur reste établie à 500 cm³, 2-temps ou 4-temps. Comme prévu, le projet tournera au fiasco avec la célèbre NR 500 à pistons ovales dotée de 8 bielles et capable de prendre 20 000 tr/mn. En trois saisons, la Honda n'aura jamais gagné une seule course... Elle souffrait notamment d'un arrière baladeur au freinage, chose que ne connaissait pas les 2-temps

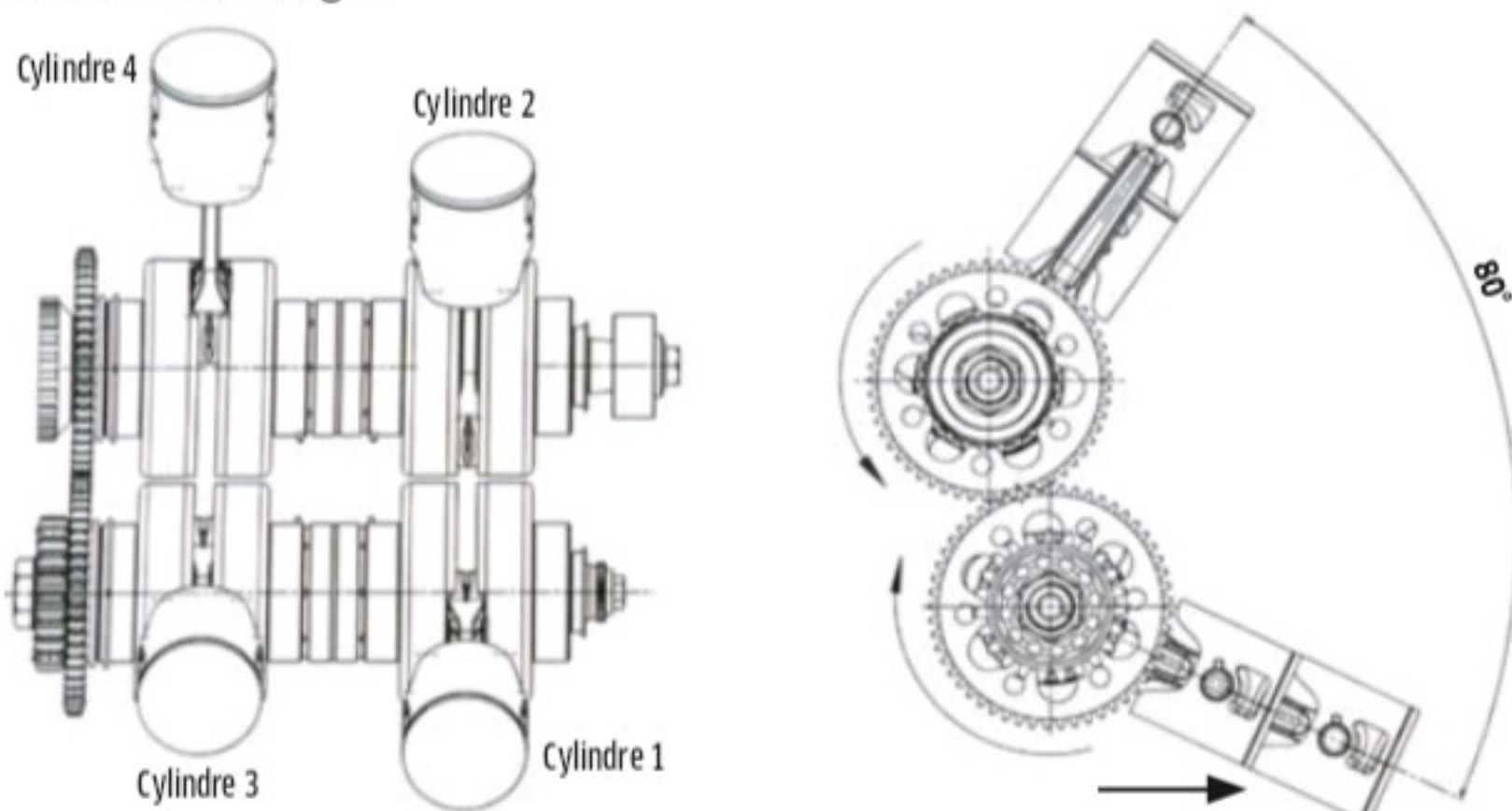
dépourvus de frein moteur. Le développement de la NR 500 accoucha donc de l'embrayage antidribble, solution que l'on retrouve aujourd'hui sur la totalité des motos de course et une majorité de motos de route.

Avec son faux V8 à pistons ovales et 32 soupapes, la NR 500 était le seul 4-temps du plateau, et donc le seul à créer des soucis de frein moteur. La solution de Honda fut l'embrayage antidribble, limitant la transmission du couple négatif du moteur à la roue.

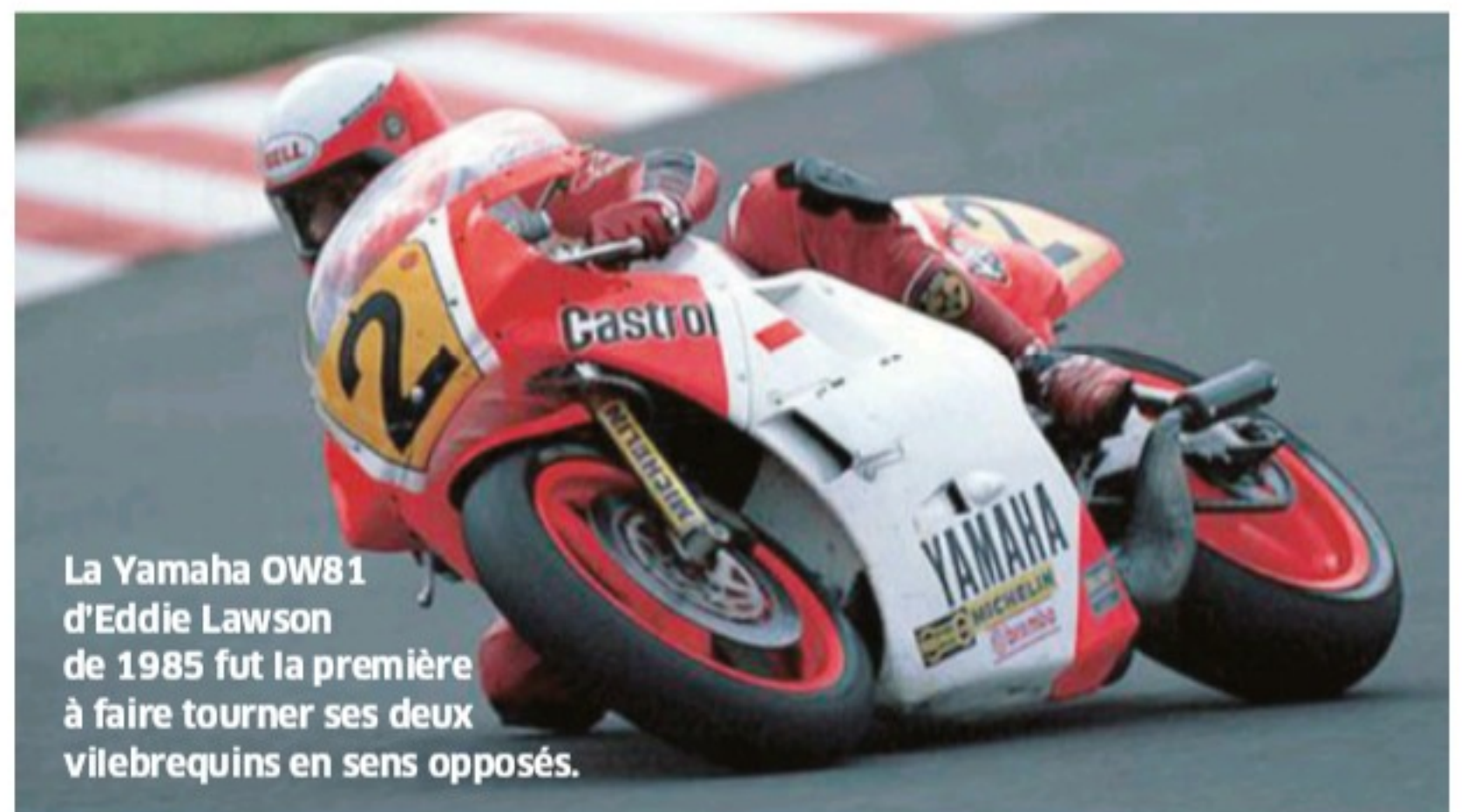


1985 Le vilebrequin contrarotatif

Le moteur à deux vilebrequins existait déjà depuis 1983 dans l'écurie Yamaha. Encore plus tôt, dès 1974, Suzuki empilait même 4 vilebrequins indépendants sur son fameux *square four*. Mais tous ces vilebrequins tournaient dans le même sens, celui des roues. Ce n'est qu'en 1985 que Yamaha décidait de faire tourner ses deux vilebrequins en sens opposé l'un de l'autre. L'objectif est clair : réduire l'effet gyroscopique non négligeable créé par le vilebrequin, une pièce en acier massive tournant à haute vitesse. Le but ultime étant de réduire l'inertie de la moto à la mise sur l'angle.



L'embellage de la Suter 500 MMX, similaire à celui de la Yam de Lawson. À droite, le V4 Ducati de série, avec un seul vilebrequin et le pignon qui en inverse la rotation.



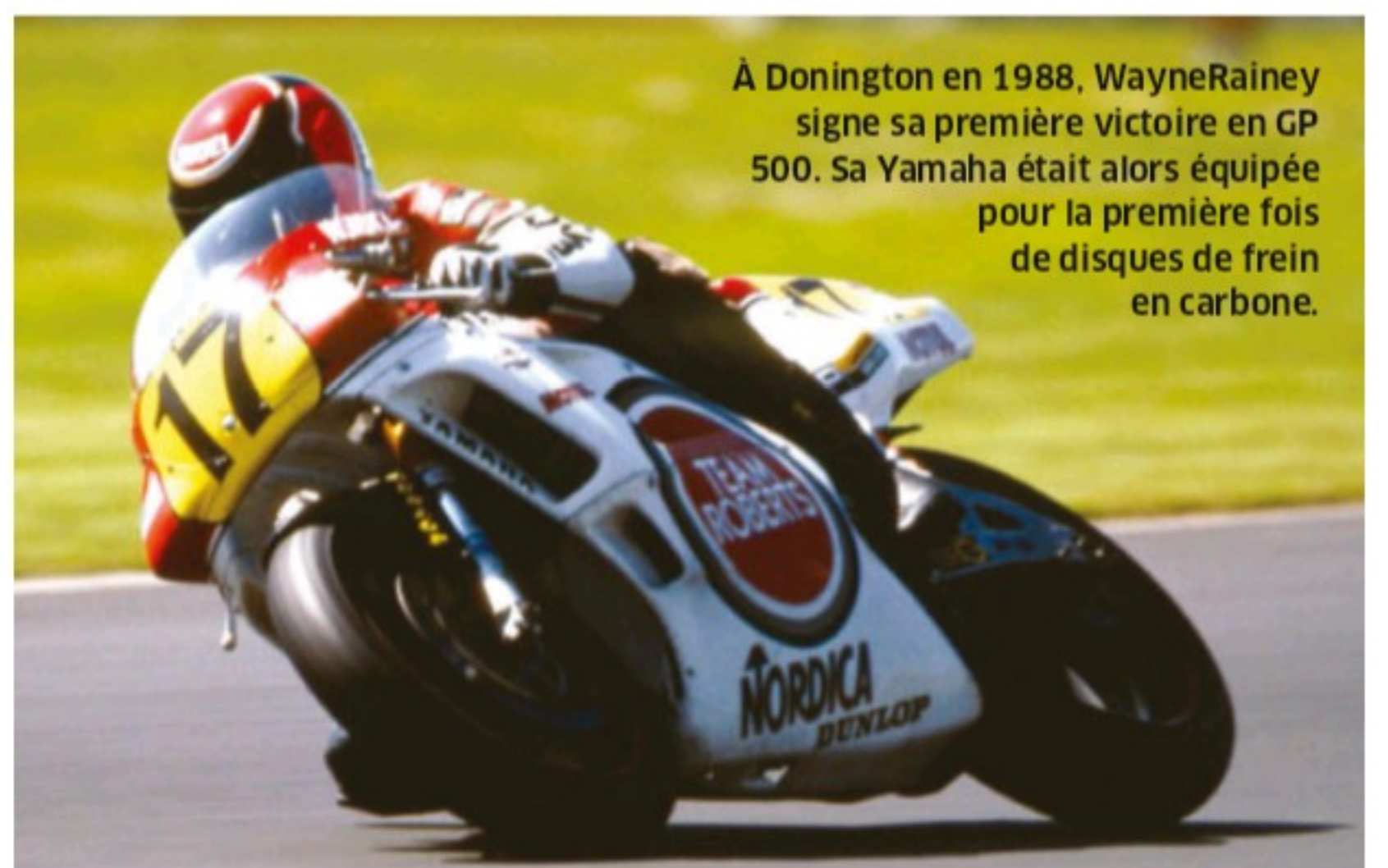
La Yamaha OW81 d'Eddie Lawson de 1985 fut la première à faire tourner ses deux vilebrequins en sens opposés.



Deux ans plus tard, alors que son V4 n'utilise qu'un seul vilebrequin, Honda intercale un arbre entre l'embrayage et le vilebrequin, dans l'unique but de faire tourner le moteur en sens inverse des roues. Ce principe est utilisé aujourd'hui sur tous les moteurs de MotoGP sans exception, mais aussi sur certaines motos de route (tous les V4 Ducati et les 3-cylindres MV Agusta).

1988 Les disques en carbone

Incontournables aujourd'hui pour tout le plateau de MotoGP, les disques de frein en carbone ont fait leur apparition en 1988, au Grand Prix d'Angleterre, sur la Yamaha YZR 500 de Wayne Rainey. Leur premier avantage, c'est un poids inférieur. Chaque disque en carbone est environ 400 g plus léger qu'un équivalent en acier. Tandis que les plaquettes, également en carbone, pèsent moins de la moitié d'une plaquette pour disque en acier. Au total, un freinage carbone fait perdre plus d'un kilo à une masse non suspendue qui tourne : la roue avant. La perte de poids est donc bien plus spectaculaire qu'elle ne semble, en diminuant



À Donington en 1988, Wayne Rainey signe sa première victoire en GP 500. Sa Yamaha était alors équipée pour la première fois de disques de frein en carbone.



Les freins à disque en carbone cumulent beaucoup d'avantage pour un pilote de pointe. Ils symbolisent également l'exclusivité de la catégorie reine, puisque que seules les motoGP sont aujourd'hui équipées de ce freinage à part.

drastiquement l'inertie de la moto à la mise sur l'angle. Le carbone encaisse d'autre part des températures au-delà des 900° quand l'acier perd ses moyens après 600°. Il se dilate enfin nettement moins au bénéfice de la consistance et du feeling pour le pilote.

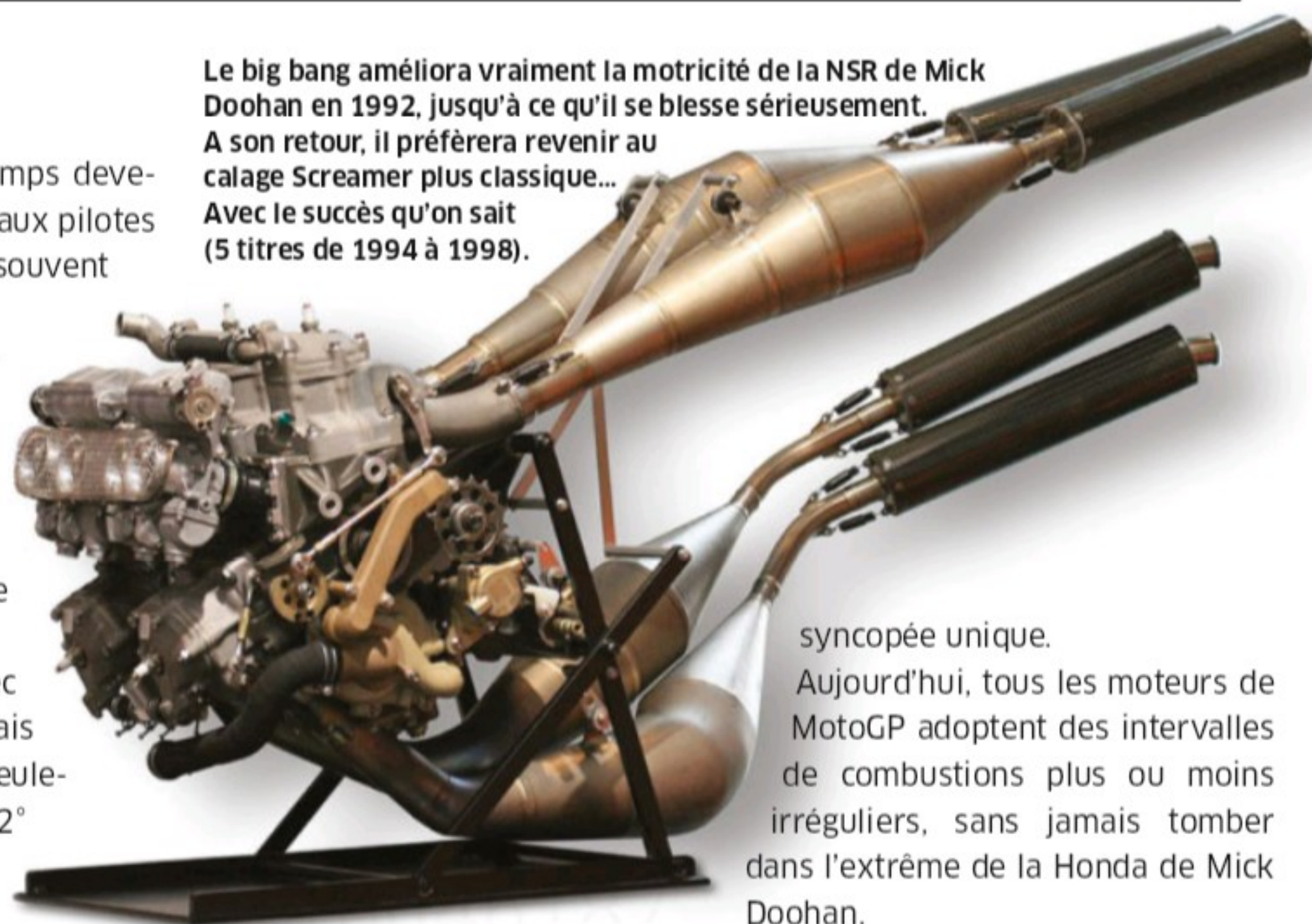
Tout bénéf donc... pour un pilote de MotoGP aguerri. Car en plus d'être onéreux, le freinage carbone réclame d'être maintenu au-dessus de 200° pour fonctionner. Autant dire que sur route, c'est direct dans le platane !

1992 Le moteur big bang

À la fin des années 80, les 500 V4 2-temps devenaient si puissants qu'ils martyrisaient le pneu arrière, posant aux pilotes de gros problèmes de motricité en sortie de courbe, avec bien souvent un gros highside à la clé.

Pour remédier au problème, Yamaha décidait alors de regrouper les combustions par paires tous les 180°, au lieu d'une combustion tous les 90°. L'idée est de laisser des temps morts plus longs entre chaque combustion pour que le pneu reprenne ses esprits et regagne en motricité. Les combustions suivent toujours un rythme régulier, mais la technique de Yamaha s'avère efficace et incite Honda à pousser le bouchon encore plus loin.

La NSR 500 de 1992 adopte ainsi le célèbre calage big bang, avec des combustions regroupées par paires comme chez Yamaha, mais avec des paires de combustions se succédant très rapidement (seulement 68° d'intervalle) pour laisser un énorme temps mort de 292° avant le prochain cycle. Cette fois, les combustions suivent un rythme irrégulier qui se traduit aussi par une bande-son



Le big bang améliora vraiment la motricité de la NSR de Mick Doohan en 1992, jusqu'à ce qu'il se blesse sérieusement. A son retour, il préférera revenir au calage Screamer plus classique... Avec le succès qu'on sait (5 titres de 1994 à 1998).

syncopée unique.

Aujourd'hui, tous les moteurs de MotoGP adoptent des intervalles de combustions plus ou moins irréguliers, sans jamais tomber dans l'extrême de la Honda de Mick Doohan.

2002 Le rappel pneumatique des soupapes

En 2002, la catégorie reine connaît une révolution : les 500 2-temps sont remplacées par des 990 cm³ 4-temps. Il s'agit donc désormais d'ouvrir et refermer des soupapes, et de le faire aux plus hauts régimes possible pour tirer un maximum de puissance d'une cylindrée limitée. Des régimes tellement élevés qu'ils dépassent les capacités des ressorts métalliques, ces derniers pouvant provoquer un affolement de soupape destructeur. Pour remplacer les spires métalliques, les motoGP se sont tournées vers la Formule 1 qui utilise depuis les années 80 (avec Renault) un rappel pneumatique des soupapes. En clair, c'est un gaz comprimé qui joue le rôle de ressort, débarrassé de ses limites mécaniques.

C'est Aprilia qui a dégagé le premier, dès 2002 avec sa RS Cube dont le



moteur a été développé chez Cosworth, motoriste alors impliqué depuis très longtemps en F1. Les autres constructeurs ont vite suivi la tendance pour repousser toujours plus haut les régimes moteurs et les puissances atteintes, jusqu'à accrocher la barre des 20 000 tr/mn avec les 800 cm³ (entre 2007 et 2011). Seul Ducati et son rappel desmodromique des soupapes se passe encore aujourd'hui des ressorts à gaz en MotoGP.

Le 3-cylindres Aprilia-Cosworth a été le premier à importer de la F1 la poignée de gaz électronique.



L'INTÉGRATION AVANT TOUT

Le succès d'une moto de Grand Prix ne repose évidemment pas uniquement sur une ou deux innovations bien trouvées. Avoir le meilleur moteur du plateau ne suffit pas pour gagner, comme l'a longtemps démontré Ducati avec son V4 desmodromique qui a toujours été le plus puissant. Les Rouges ont commencé à gagner quand ils ont réussi à intégrer d'autres éléments dans leur moto, le pilote étant bien entendu un élément capital (Stoner mène Ducati au titre en 2009). D'autres trouvailles ont par la suite permis à Ducati d'offrir à ses pilotes une moto très complète, au point de devenir imbattable.

En remontant un peu plus loin, aux origines du MotoGP en 2002, une autre moto avait démontré l'importance du package global pour gagner : la Honda RC211V, vainqueur de 3 titres en 5 saisons et célèbre pour son étonnant moteur V5. Il n'était pourtant pas le plus puissant du plateau, mais il était en revanche très exploitable et, surtout, permettait par son angle de V étroit de bâtir une partie-cycle mieux équilibrée que chez les concurrentes. Ajoutez à cela un certain Valentino Rossi au guidon et la domination des deux premières années de la Honda s'explique aisément.



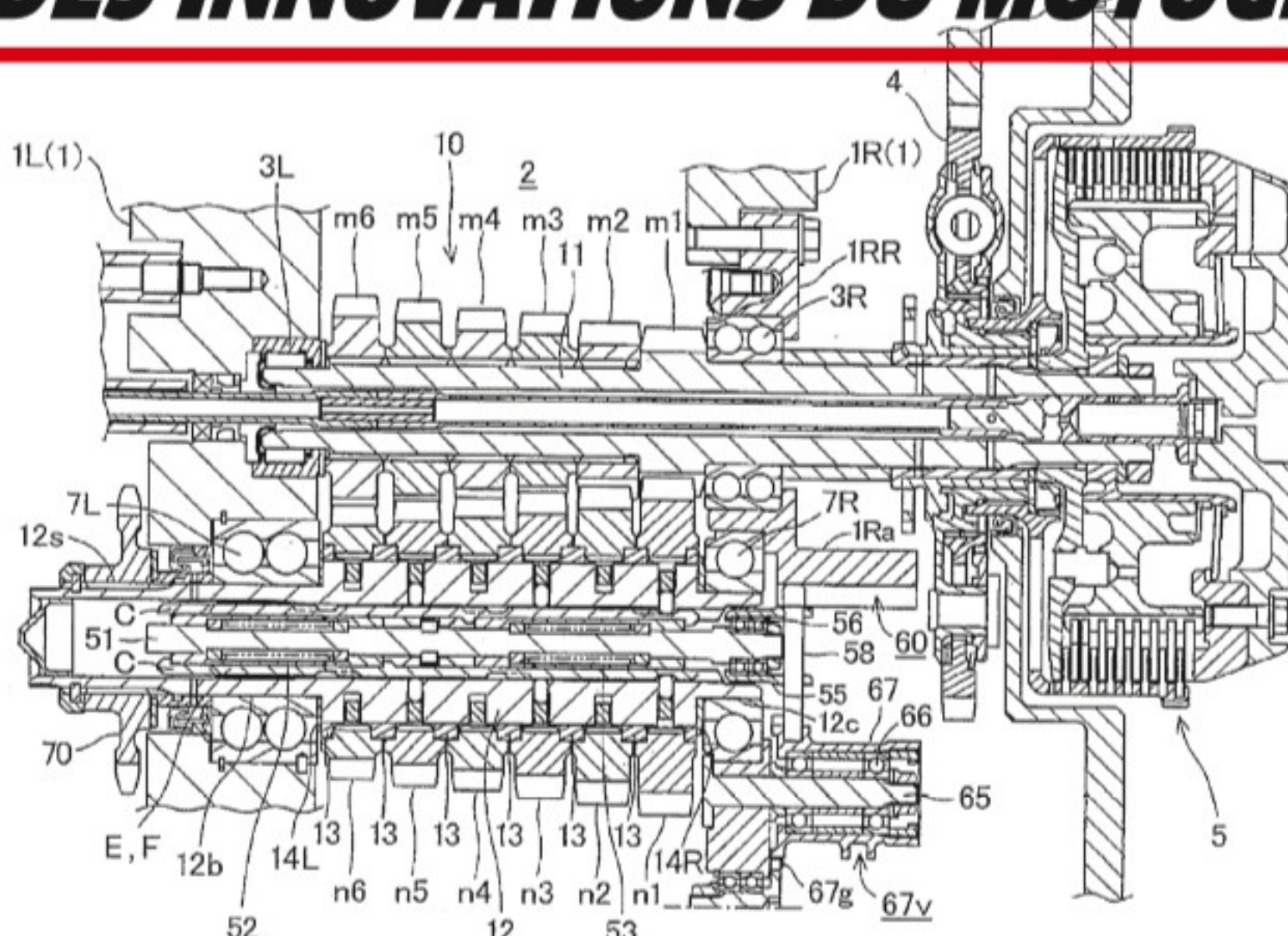
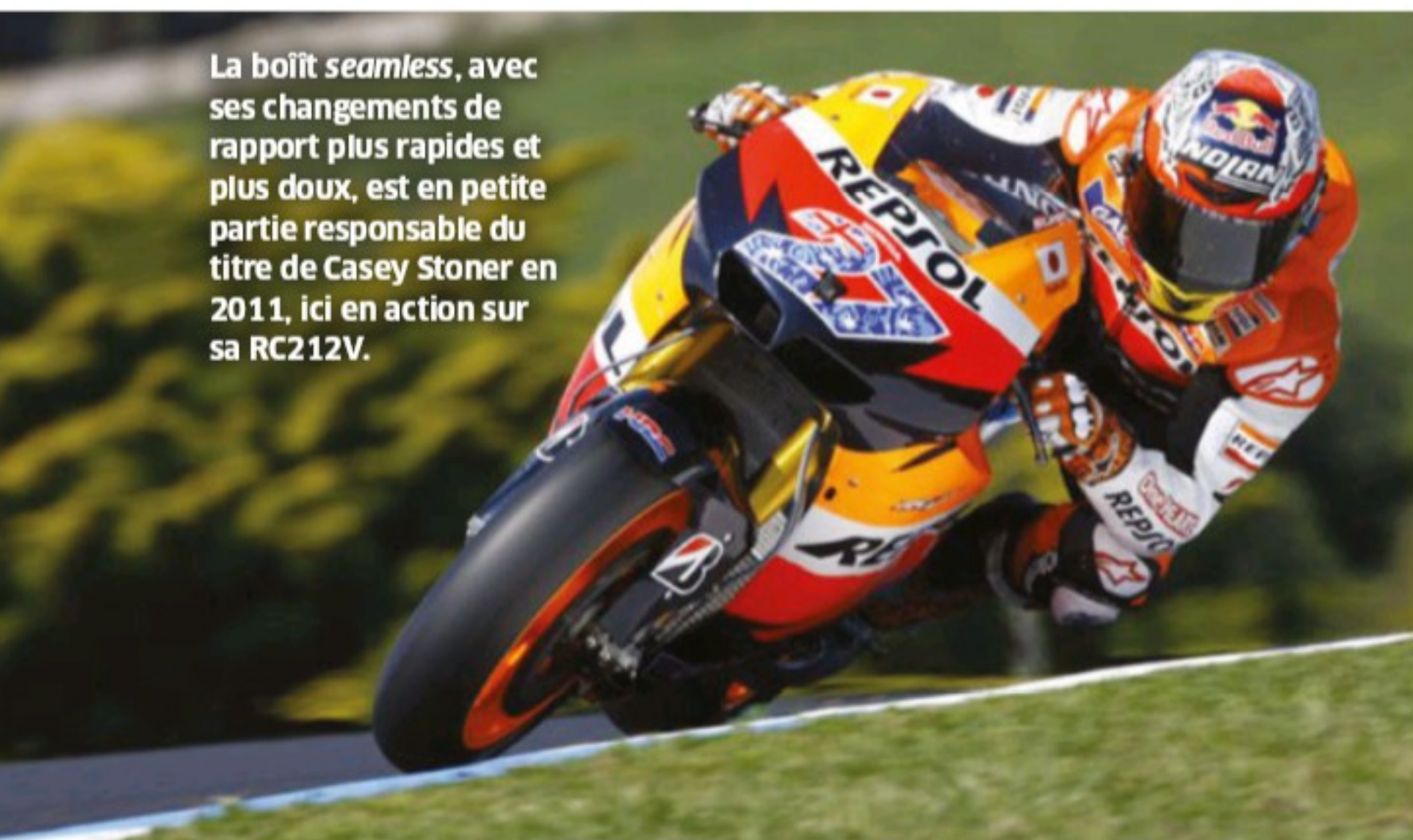
Régis Laconi au guidon de l'Aprilia en 2002. Le succès n'a jamais été au rendez-vous pour la RS Cube.



2011 La boîte seamless

En 2011, Honda aurait pu se contenter de signer Casey Stoner pour gagner. Mais non, ils lui ont confectionné une boîte de vitesses *seamless*, qui parlait plus à un horloger qu'à un garagiste. Encore une fois, c'est une technologie qui existait déjà en Formule 1 depuis 2002 chez Honda. Mais intégrée à une motoGP, c'est une première !

La boîte *seamless*, avec ses changements de rapport plus rapides et plus doux, est en petite partie responsable du titre de Casey Stoner en 2011, ici en action sur sa RC212V.



Les brevets publiés par Honda sur sa boîte *seamless* révèlent une complexité digne d'un horloger d'exception. Oubliez les fourchettes de sélection, tout se passe au cœur même de l'arbre secondaire.

Sur le principe, cette boîte consiste à passer un rapport pour désengager celui qui était alors actif, et non pas l'inverse comme sur une transmission classique. À la clé, des changements de rapport sans aucune rupture de couple, plus rapides mais aussi plus doux, déstabilisant moins la moto et son pilote. Avec un tel outil et son immense talent, l'Australien décrochera facilement son second titre de champion du monde, avec 10 victoires et 16 podiums sur 17 courses !

2015 Les ailerons

L'aérodynamique pour les motos de vitesse n'est pas une chose nouvelle. Dès les années 50, des motos sont enveloppées dans des carénages intégraux pour gagner en vitesse de pointe. Et dans les années 70, on voit déjà des ailerons apparaître de façon plus ou moins

Andrea Dovizioso dévoilait les petits ailerons de sa Ducati à l'ouverture du championnat 2015 au Qatar.



Les années suivantes, les ailerons ont pris de l'ampleur jusqu'à être soumis à une certaine limite réglementaire. Les contraintes seront renforcées en 2027.

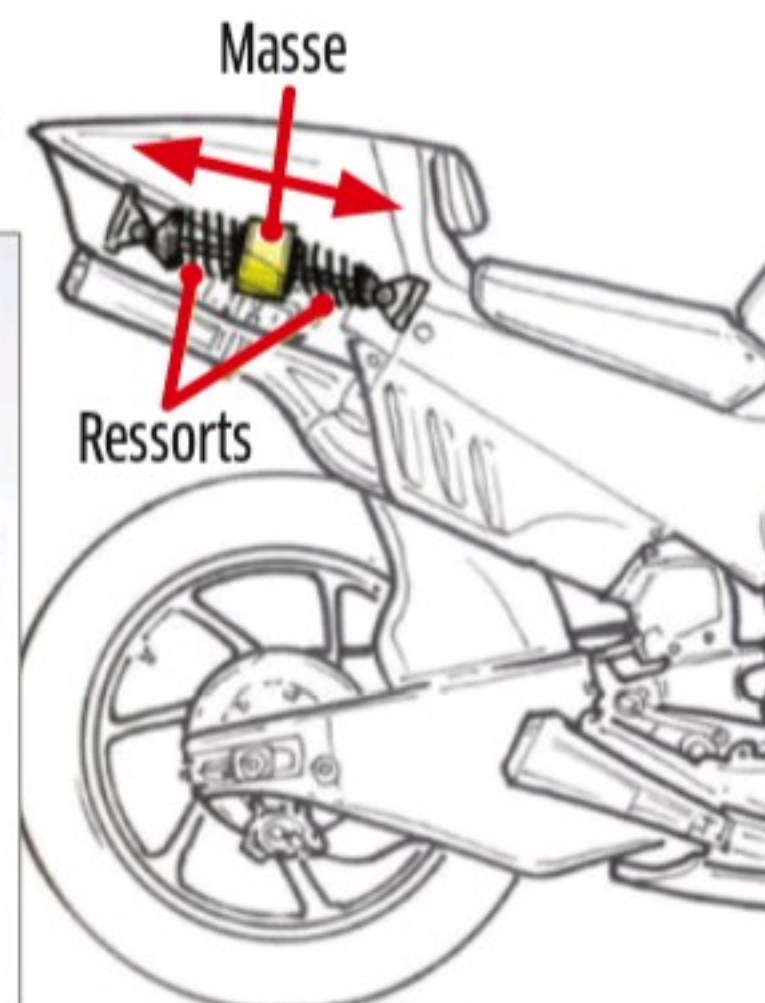
spectaculaire sur des motos. Mais des ailerons pour quoi faire ? À l'inverse d'une voiture de course qui vire à plat, une moto, ça penche en virage ! Dès lors, à quoi bon créer un appui vertical en ligne droite qui va vous pousser encore plus vers l'extérieur de la courbe une fois qu'on est sur l'angle ? À rien, d'où une longue période de Grands Prix sans ailerons.

Jusqu'à ce que des motoGP frôlent la barre des 300 ch et aient de plus en plus de mal à maintenir leur roue avant au sol en sortie de courbe. C'est ainsi que Ducati surprend tout le monde en 2015 avec sa Desmosedici garnie d'ailerons sur les flancs de carénage. Dix ans plus tard, les ailerons sont partout en compétition, mais aussi sur la route avec un intérêt d'ordre marketing plus que technique.

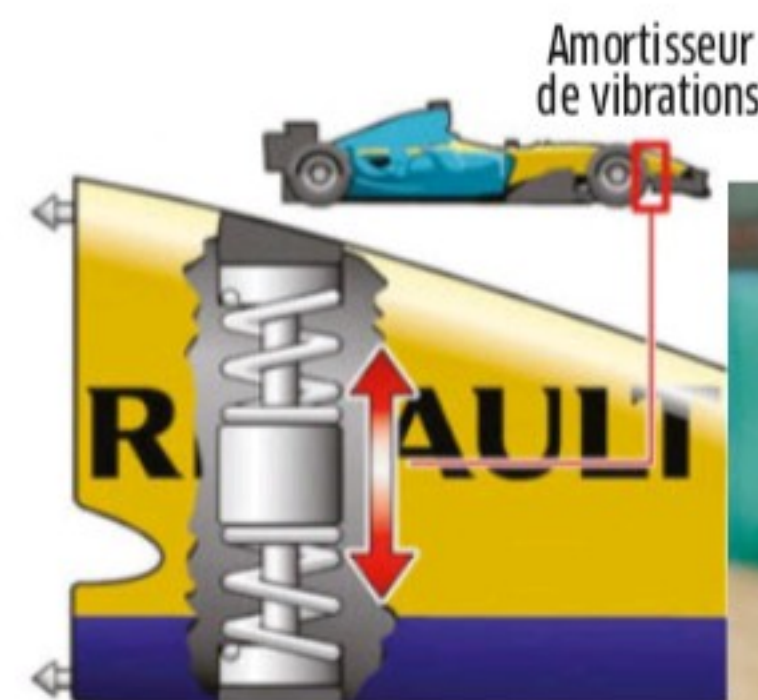
2017 L'amortisseur de vibrations

Peu de temps après les ailerons, Ducati transformait à nouveau l'apparence d'une MotoGP moderne. À l'arrière cette fois, avec une sorte de gros boîtier rectangulaire dans l'extrémité jusqu'ici occupée par l'échappement. On s'est longtemps demandé ce que Ducati avait mis dans cette fameuse *salad box*. Il s'agissait en réalité d'un amortisseur de vibrations, aussi appelé *mass damper*.

Une technologie ayant déjà été expérimentée en Formule 1, l'amortisseur de vibration ayant été intégré cette fois au nez de la Renault championne du monde en 2005. C'est le même ingénieur responsable de son



développement qui aurait ensuite été consultant chez Ducati. Concrètement, bien qu'on ait très peu de détails sur ce système, il s'agirait d'une masse suspendue dont les oscillations permettraient de combattre celles générées par la piste sur le véhicule. Placé dans le cul de la moto, le but premier du système serait ainsi de stabiliser la moto en atténuant le *chattering*, ce mouvement parasite qui gêne beaucoup les pilotes. Aujourd'hui, vu leur derrière protubérant, toutes les motoGP du plateau semblent recourir à un système similaire.



L'amortisseur de vibrations a fait la différence en 2005 pour Alonso. Le système a été interdit en cours de saison, mais le titre était déjà acquis.



2018 Le holeshot device et le ride height device

Encore une innovation Ducati. Encore un système destiné à combattre le wheeling. Et encore un changement radical dans l'apparence d'une motoGP, mais dans ses effets dynamiques cette fois. Dorénavant, les MotoGP sur la grille de départ ressemblent à des dragsters au ras du sol ! C'est Jack Miller qui a inauguré ce système en cours de saison 2018 sur sa Ducati Pramac avant qu'il ne soit repris sur les Ducati officielles l'année suivante. Le principe est simple : abaisser au maximum le centre de gravité de la



moto pour limiter la tendance au wheeling et donc maximiser la capacité d'accélération au départ. Encore faut-il que la moto reprenne son assiette normale pour aborder le premier virage. Concrètement, l'abaissement de la fourche est un simple loquet de verrouillage, après que le pilote a compressé celle-ci par son simple poids. Au premier freinage, la compression naturelle de la fourche fait sauter automatiquement le loquet. À l'arrière, c'est à peine plus compliqué. Comme sur beaucoup de motos, les amortisseurs de motoGP sont fixés au bras oscillant via un basculeur et une biellette. Le *holeshot device* remplace cette biellette simple par

une biellette dans un vérin. En actionnant un levier au guidon, le pilote déverrouille le vérin qui permet alors à la biellette de s'allonger et donc au bras oscillant de se rapprocher du châssis. En clair, la moto se comprime ! Lors du freinage, la roue arrière se déleste naturellement, la biellette coulisse en sens inverse jusqu'à ce que le vérin se reverrouille dans sa position normale.

Ce système étant efficace à chaque accélération, Ducati ne l'a pas cantonné au départ. Au cours de la saison 2019, les pilotes l'employaient ainsi en pleine course à chaque sortie de virage, sous le nom de *ride height device*. À noter que tous ces systèmes seront interdits dès 2027 par la future réglementation qui limitera également la cylindrée des moteurs à 850 cm³.

2022 L'effet de sol

Après la série d'innovations Ducati, qui a construit son actuelle domination du championnat, la dernière trouvaille marquante est signée Aprilia. Elle retourne dans le domaine aérodynamique, avec des flancs de carénage inhabituellement larges, particulièrement dans leur partie basse. Cette fois, il ne s'agit plus d'un appendice destiné à limiter la tendance au wheeling en pleine accélération, mais plutôt d'une solution pour plaquer la moto en virage et gagner en vitesse de passage à l'instar d'une voiture de course.

Pour générer cet appui aérodynamique en virage, les voitures de course ont recours à des ailerons, sans effet dans les virages pour les motos

puisqu'elles prennent de l'angle. Une deuxième solution découverte en Formule 1, par Lotus dans les années 70, s'appelle l'effet de sol. Il s'agit de créer une dépression entre le bitume et le plancher de la voiture grâce à sa forme de venturi. Et c'est justement parce que les motoGP penchent à l'extrême dans les virages qu'Aprilia a pu utiliser ce phénomène. À la place du plancher de la voiture, ce sont les larges flancs qui frôlent le bitume et accélèrent le flux d'air pour créer la dépression synonyme d'appui.

L'effet est évidemment temporaire et moins intense qu'en F1 par les faibles surfaces impliquées, mais tout est bon à prendre en MotoGP. ▲



CHOC DES RÉGLEMENTATIONS

La compétition est toujours soumise à une réglementation. Cette dernière fixe un cadre technique dans lequel chaque constructeur essaie de tirer le meilleur parti. Et quand certains sont trop malins et débordent de la toile, la réglementation peut être amenée à changer et à restreindre un peu plus le champ des possibles. De quoi rebattre les cartes et provoquer des chocs plus ou moins forts chez les constructeurs. Ainsi en 2007, face aux

performances grandissantes des MotoGP, dont faisait partie la Honda V5 évoquée plus tôt, le nouveau règlement interdisait les moteurs avec plus de 4 cylindres tout en réduisant la cylindrée de 990 à 800 cm³. Après un retour aux 1 000 cm³ en 2012 (les 800 ayant rendu les courses monotones), une nouvelle réduction de cylindrée est annoncée pour 2027, assortie de contraintes plus strictes concernant les appendices aérodynamiques.

**COMPARATIF****A2 OU À PLUS**

Peut-on s'amuser cylindrées pas

Quand on est vieux... qu'il n'y a pas de virages...

Dans notre grande série
*Les Questions Essentielles Qui
Secouent la Société Occidentale*,
nous sommes ici réunis sur les
petites routes du Grand Est pour
débatre de ce sujet : la qualité
intrinsèque de la satisfaction
sensitive procurée par la
pratique motocycliste est-elle
proportionnelle à la valeur
vénale d'un véhicule ? En
d'autres termes, faut-y raquer un
max pour kiffer grave à bécane ?

Par Frais de Port Poujouly et Aurélien Compris, photos Brun' au Chaud



12136046187

ser en petites chères ?

et que ça caille !



CONDITIONS DE L'ESSAI

Un bon millier de kilomètres entre Paris et les confins du Haut-Rhin, via l'Aube et la Haute-Marne. Alternance de brouillards (très) épais et de beaux passages ensoleillés, entre 0° et 10°C.



COMPARATIF A2 OU À PLUS

Fi de la Vmax de Pierrot Leghnome qui illustre la façade de l'auberge de la Schlucht, les bécanes légères et peu puissantes sont idéales pour affronter l'hiver vosgien.



Preuve de l'intérêt que suscite cette épineuse question dans les hautes sphères du commerce biroutier (de *bl*, deux, et *routier*, qui concerne la roue...), on retrouve à cette table ronde des intervenants venus des quatre coins du globe : l'Inde a délégué la Royal Enfield 650 Bear, un scrambler néo-class', l'envoyée spéciale du Japon est la Honda NX 500, un *trail light*, la Chine a confié cette ambassade à la CF Moto

450 NK, une *naked* minimaliste. Face à la puissante industrie asiatique (la production de ces trois constructeurs réunis avoisine les 22 millions de 2-roues en 2025 !), l'Europe aura pour représentantes une autrichienne délurée, le supermot' KTM 390 SMC R, et une italienne turbulente, l'Aprilia Tuono 457, issues d'usines aux rendements bien plus modestes. Voilà qui nous promet des débats plus animés qu'un dessin de Miyazaki ! Pour arbitrer cette controverse, ➡

Si les routes de la Champagne ne sont pas les plus pétillantes, c'est toujours un bonheur de se mettre au vert entre amis...

SONDAGE

Les participants à cette inoubliable virée ont été priés de répondre à cette question : *Quel pourcentage attribues-tu à ces quatre facteurs dans la prise de plaisir à moto ? Compagnie, type de moto, météo, biotope (qualité de la route et des paysages). Et aussi : Avec quelle moto as-tu pris le plus/le moins de plaisir lors de ce Paris-Schlucht-Paris. Vous trouverez leurs réponses au fil des pages suivantes.*



L'avis d'**AURÉLIEN**, rédacteur en chef un poil asocial

COMPAGNIE : 15 %
La moto est un truc d'égoïste que, finalement, tu partages quand tu ne roules pas. C'est cool de disserter à propos d'une petite arsouille autour d'un verre, mais le meilleur moment reste celui où tu vis le truc.

MOTO : 20 %
Je peux prendre du plaisir sur la très grande majorité des engins dotés de deux roues et d'une poignée de gaz. À partir du moment où tu peux adopter un rythme "enroulé rapide" et prendre un minimum d'angle. D'où mon goût modéré pour les customs. À la différence de certains (hein, Mika !), je me familiarise aisément des moutons à 5 pattes. Je les trouve même attachants.

MÉTÉO : 10 %
Il faut vraiment des conditions cataclysmiques pour que cela gomme mon plaisir de rouler. La pluie, le froid, la nuit, la canicule... tout ça ne me dérange pas à partir du moment où je suis bien équipé. Au contraire même, j'adore soigner ma conduite et m'adapter aux conditions pour essayer de garder du rythme.

BIOTOPE : 55 % (40 % ROUTE, 15 % PAYSAGE)
Une belle route, c'est la base. Le paysage, c'est la cerise sur le gâteau. La route 66 ne me fait absolument pas rêver. Après, quand on associe les deux, je suis d'accord pour dire qu'on touche du doigt le paradis motard.

MOTO LA PLUS PLAISANTE : APRILIA TUONO 457
Elle devance de peu la KTM et la Royal Enfield. Ces trois motos ont une vraie personnalité et réussissent à faire oublier leur faible cylindrée. Mais j'ai eu un faible pour l'Aprilia : moteur joueur, partie-cycle saine, super feeling de la poignée des gaz, équipement très correct... Faudrait juste un peu plus de place pour les jambes.

MOTO LA MOINS PLAISANTE : HONDA CB 500 NX
Vu les conditions climatiques et le peu de routes sinueuses rencontrées, ça ne m'aurait pas dérangé de faire tout le trip au guidon de la Honda. Mais faut bien avouer que c'est la moins marrante du lot. On sent que la partie-cycle a du potentiel, mais le moteur est trop castré. Un excellent mulet, en somme.

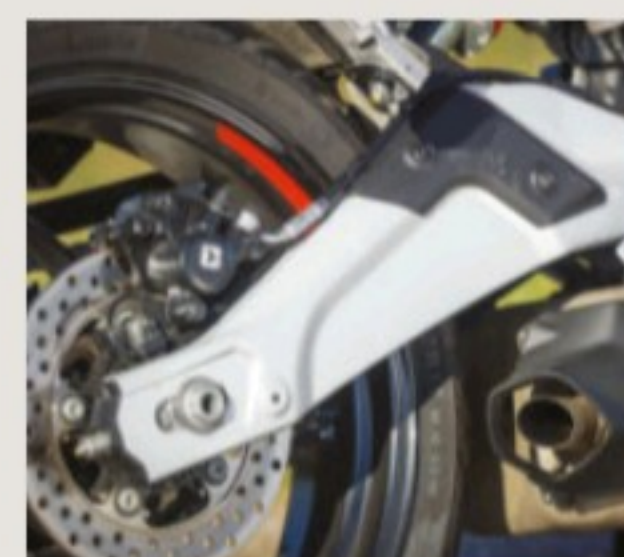
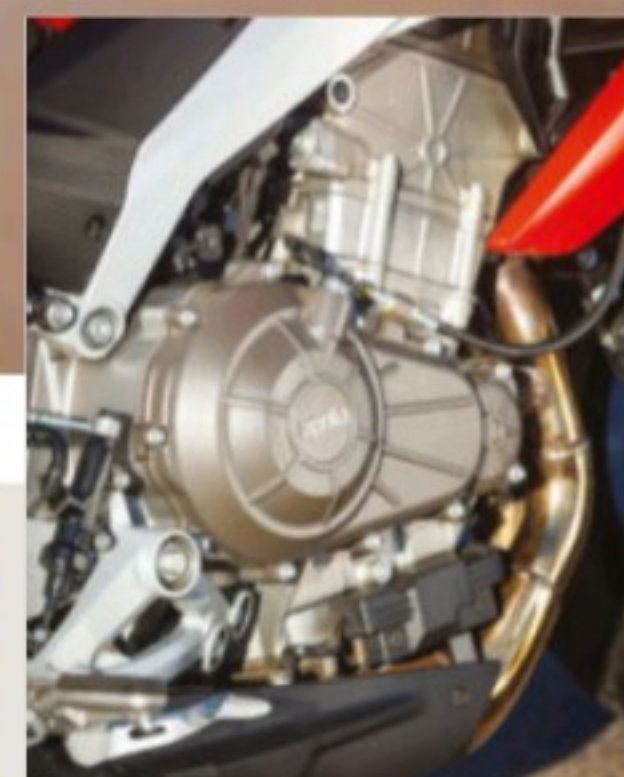
APRILIA TUONO Petit roadster sp



À l'issue d'une traversée matinale de la Seine-et-Marne dans un épais brouillard, le soleil s'est enfin levé sur les coups de midi et dans les environs de Troyes.



Si l'ADN sportif de la baby Tuono ne fait aucun doute, elle reste vivable au quotidien. La selle est toutefois un peu ferme quand il s'agit de passer la journée au guidon...



457 6 650 €
ortif



Comme ses grandes sœurs 660 et 1100, la Tuono 457 se veut sportive. Sur le site de la marque, c'est carrément Jorge Martin qui prend la pose sur la moto, alors que la vidéo de présentation se déroule sur circuit. Look agressif, peintures de guerre, gros cadre périmétrique en alu, bras oscillant balèze, accélérateur électronique avec 3 modes de conduite, réglage du contrôle de motricité en roulant, étrier de frein à 4 pistons et fixation radiale... Les éléments qui nous renseignent sur la vélocité de l'italienne ne manquent pas. Au guidon, cette impression se confirme. Sans être trop radicale, la position de conduite impose néanmoins d'avoir les jambes assez pliées. Une fois démarré, le bicylindre n'est pas le plus bruyant de notre quintet et il fait preuve d'une réelle souplesse à bas régime. Dès qu'on l'asticote, il offre une belle vivacité à la prise des tours et une allonge appréciable. Si elle s'avère un peu ferme en mode balade, la partie-cycle est impériale quand on hausse le ton. Rigoureuse, précise, la 457 trace des trajectoires au millimètre. Enfin, on adore le feeling de l'accélérateur électronique, qui n'est pas sans rappeler celui des grosses RSV4 et Tuono 1100.



- La partie-cycle rigoureuse
- La finition soignée
- La vivacité du moteur
- Le feeling du ride by wire
- L'électronique complète



- La distance selle/repose-pieds courte
- La peinture du cadre qui fait *cheap*

FICHE TECHNIQUE

- **Moteur** : bicylindre en ligne, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre, 457 cm³ (69 x 61,1 mm), 47,6 ch à 9 400 tr/mn, 4,5 mkg à 6 700 tr/mn, boîte 6 vitesses, transmission par chaîne.
- **Partie-cycle** : cadre périmétrique en alu, fourche inversée Ø 41 mm (déb. 120 mm, réglable en précharge), mono-amortisseur (déb. 130 mm, réglable en précharge), 1 disque avant Ø 320 mm, étrier radial à 4 pistons, 1 disque arrière Ø 220 mm, étrier à 1 piston, pneus 110/70 x 17 - 150/60 x 17, réservoir 12,7 l, hauteur de selle 800 mm, poids 175 kg (en ordre de marche).
- **Électronique** : 3 modes de conduite, contrôle de traction, connectivité pour smartphone.



COMPARATIF A2 OU À PLUS

l'élite des MJ boys a été rassemblée. Je rejoins, presque à l'heure, en une station Total Access de Pontault-Combault (Seine-et-Marne) qui nous servira de grille de départ, les récents promus Aurél et Mika, le fringant Rémi-la-Dorade et l'impayable Colonel. Quel excellent aéro-page ! On n'aurait pas été plus heureux de filer vers l'orient au guidon de Gold, K16, CVO ou Dark Horse à 40 000 boules et dégueulant de cm³.

Brie de glace

La traversée du 77 se fait par un brouillard tenace et une température déplorablement proche de zéro... À lire sur les panneaux routiers les noms bien cou-lants de Coulommiers, Nangis, Meaux et Melun, on tente de se réchauffer l'âme en songeant à fondues et tartiflettes brûlantes (sauf ceux que laisse le brie de glace...), mais ça marche moyen. Sûr que poignées chauffantes, carénages, pare-brise hauts et autres artifices onéreux auraient adouci la corvée... Faut bien admettre que les cinq essayeurs lorgnent avec envie la luxueuse BMW R 1300 GS Adventure sur laquelle Bruno le photographe transpire à grosses gouttes ! Épais, le brouillard est tel que l'on frôle Provins sans apercevoir la moindre vieille pierre et il faudra dépasser Troyes, vers midi, pour qu'un franc soleil dissipe enfin les brumes matinales et fasse grimper le mercure à un délicieux 5°.

La D619 nous conduit jusqu'à Colombey-les-Deux-Églises (52), secteur prestigieux à l'ombre d'une croix de Lorraine géante, agrémenté de quelques tournants qui avaient fait cruellement défaut jusque-là. Bon, c'est pas non plus l'extase virolique, on se dégourdit un peu les peuneus, mais on ne se serait pas plus

amusés sur des ZX-10R RRR ou Panigale V4 SSS préparées, vu que le grip reste plus que précaire. On renquille la morne départementale vers Chaumont, préfecture de la Haute-Marne. Où l'on s'arrête, vers 17 h 15, en bordure d'un rond-point, pour réserver nos chambres d'hôtel à Gérardmer (88), à quelque 2 h 30 de route. Une arrivée pile-poil à l'heure du dîner, timing parfait.

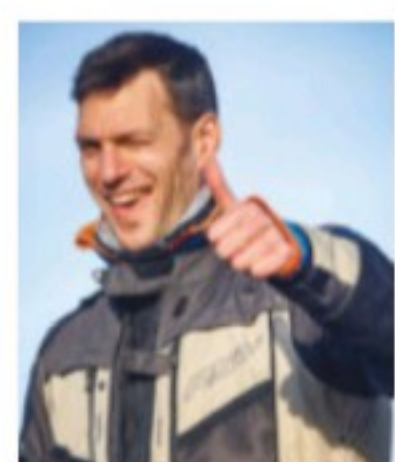
Chute brutale

Hélas, notre reprise de la route coïncide avec la tombée de la nuit, la chute brutale des températures vers un zéro absolu et la montée d'un épouvantable brouillard. Visqueux, il colle à l'écran et enrobe bien vite nos textiles d'une couche d'eau frieuse... De mémoires de motojournalaux, on a rarement roulé dans une telle purée de pois. Je ne distingue rien d'autre que le feu arrière des copains devant, c'est la cécité la plus sombre, le froid transperce toutes nos épaisseurs et quel flip ➡



Brumes de Brie et phobie des bris réunies brident l'hubris des débris... On rentre à l'abri à Paris ?

Après un Chaumont-Vittel dantesque qui restera dans les mémoires, la découverte d'un peu de givre matinal au moment de reprendre la route vers Gérardmer nous a plutôt mis de bonne humeur, vu que le temps était clair et la route sèche !



L'avis de MIKA, rédac-chef adjoint fauché

COMPAGNIE : 10 %
La compagnie, elle s'apprécie une fois qu'on descend de la moto. Parce qu'au guidon, a priori, on ne parle pas beaucoup... sinon à soi-même. Reste que de temps en temps, en bonne compagnie sur la route, on peut s'arsoiiller avec respect, d'où un petit 10 % tout de même.

MOTO : 40 %
Une moto mal branlée ou insipide, ça m'emmerde plus qu'autre chose et je préfère prendre le bus... Mais avec une moto qui me parle, je trouve du plaisir à rouler presque n'importe où et n'importe quand. J'imagine qu'à l'inverse, Aurél portera peu d'importance à cet item, vu qu'il craque pour les pires étrons de la production...

MÉTÉO : 10 %
Bien sûr, c'est mieux de rouler au soleil entre 18 et 24°. Mais encore une fois, avec une bonne moto, je change de perspective. De là à s'amuser par 0° avec un brouillard dense comme du yaourt grec, il y a un pas que je ne franchirai pas...

BIOTOPE : 40 %

Des belles routes et des beaux paysages, c'est quand même la base pour prendre du plaisir à moto. Non seulement pour éprouver des sensations de pilotage, mais aussi pour l'évasion et la découverte.

MOTO LA PLUS PLAISANTE : ROYAL ENFIELD 650 BEAR

Quitte à se traîner avec une moto A2, je choisis mille fois la Royal. C'est la plus communicative en roulant pépère, avec son bicylindre doux et musical, avec sa boîte comme du beurre. La plus sympa avec sa bonne gueule et son tableau de bord mêlant rétro et modernité. Certes, les amortisseurs sont merdiques (mais ça se change), le silencieux est horrible (ça se change aussi) et les pneus à crampons rincés ternissent l'équilibre (ça se change toujours). Bref, un vrai coup de cœur qui finit par être trop cher...

MOTO LA MOINS PLAISANTE : HONDA CB 500 NX

Un bon petit trail abouti et polyvalent, probablement bourré de qualités pour s'amuser sur des belles routes à virages sèches. Mais par 0° tout mouillé, c'est l'absence totale de caractère qui domine et transforme la Honda en insupportable traîne-couillon.

CF MOTO 450 NK Le prix et plus en



Quand la visibilité frôle la nullité totale,
**on confie son sort aux feux arrière des
copains**, en priant pour qu'ils ne soient pas
avalés définitivement par la brume ténébreuse...



Prix agressif, équipement complet et performances pas ridicules : la NK reste toutefois en retrait de la Tuono. Mais l'écart n'est pas si colossal entre l'italienne et la chinoise !

**5 199 €
core**



Tarif serré ne rime pas forcément avec moto au rabais. La preuve avec la 450 NK qui ne manque pas d'atouts. Pour le look, on vous laissera juge, tous les goûts sont dans la nature... Reste que la présentation est moderne, les finitions correctes et l'équipement soigné, comme souvent sur les motos chinoises. Prise USB, ordinateur de bord complet (conso moyenne, instantanée, charge de batterie...) possibilité d'appairer son smartphone ou encore contrôle de motricité. La CF n'étant pas dotée d'un accélérateur électronique, il n'est pas réglable et se montre moins précis que celui de Tuono. Il est toutefois déconnectable. Outre son prix agressif, l'autre point fort de la NK est son bicylindre plein de vie. Sonorité excitante, y compris à l'arrêt, rondeur appréciable sur la première moitié du compte-tours et vigueur ludique dans les tours. Sans oublier une belle agilité qui transforme cette 450 en un vrai petit jouet. Elle en a d'ailleurs le gabarit ! Et la faible hauteur de selle ravira les courts sur pattes. En revanche, les plus d'1,75 m se sentiront à l'étroit à son bord. D'autant qu'on a les fesses coincées entre le réservoir et la selle passager, que l'assise est dure et, qu'en prime, elle est inclinée vers l'avant et vous fait glisser vers le réservoir.



- La partie-cycle rigoureuse
- Le prix agressif
- L'agrément du bicylindre
- La sonorité du moteur
- L'agilité
- Le look clivant



- Les suspensions sèches
- La selle inconfortable
- L'ABS trop sensible

FICHE TECHNIQUE

● **Moteur** : bicylindre en ligne, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre, 449 cm³ (77 x 55,2 mm), 47,5 ch à 10 000 tr/mn, 3,9 mkg à 7 600 tr/mn, boîte 6 vitesses, transmission par chaîne. ● **Partie-cycle** : cadre tubulaire en acier, fourche inversée Ø 37 mm (déb. 200 mm), mono-amortisseur (déb. n.c.), 1 disque avant Ø 320 mm, étrier radial à 4 pistons, 1 disque arrière Ø 220 mm, étrier à 1 piston, pneus 110/70 x 17 - 150/60 x 17, réservoir 14 l, hauteur de selle 795 mm, poids 165 kg. ● **Électronique** : antipatinage, connectivité pour smartphone.





quand, ouvrant inconséquemment mon écran, j'opacifie illico mes lunettes ! Coupant les gaz pour tenter de les essuyer tant bien que mal, je perds le contact visuel et me trouve dans un aveuglement complet des plus terrifiants... Heureusement, les camarades n'en mènent pas large non plus (l'un d'entre eux roulait avec... un écran fumé !!!!!) et n'ont pas creusé un trop grand écart, j'arrive donc à les recoller. On n'aurait pas plus kiffé au guidon de Midual Type-Hun ou de Brough Superior Charlot-Mimille... Sur-tout là, sur l'A31, à l'aspi d'une saleuse. Comme chacun le sait, le sel ça pique les chromes. Au moins, avec nos motos majoritairement en plastique (exceptée la Bear, hein), on est moins peiné d'être ainsi assaisonné. Du côté de Bulgnéville (88), vu qu'il y en a encore au bas mot pour une heure et demie de supplice, un conciliabule conclut rapidement à l'abandon du projet de rejoindre Gérardmer. Et Mika nous débuse un hôtel à Vittel, appelé fort judicieusement de la Providence. Il reçoit une salve de hurras émus de la part de la troupe exténuée, imité aussitôt par Bruno, notre ouvrier suréquipé, qui annonce après avoir entré

l'adresse salvatrice dans son GPS : « C'est à dix minutes ! » Une chose est claire : le plaisir le plus vif que l'on ressent dans ce genre de trajet, c'est quand il s'achève, quelle que soit la bécane chevauchée.

Fine de givre

Le lendemain matin, la couche de givre qui fait luire nos montures est tellement fine qu'elle ne suscite nulle inquiétude en nos cœurs aguerris. Ça commence à tournicoter aimablement, le soleil est certes un peu voilé, mais restera fidèle au poste céleste, et ce n'est pas sans une certaine émotion, qu'à la faveur d'une séance photo au col du Poirier (433 m, photo ci-contre), on rêve un peu en contemplant la ligne bleue des Vosges que filaments de brume et éoliennes paisibles jalonnent nonchalamment. On atteint enfin Gérardmer (son festival du film effrayant, son beau lac gelé), où nous prenons notre élan pour le kif le plus intense de tout ce périple : l'ascension du col de la Schlucht (1 139 m), aux confins des Vosges et du Haut-Rhin, via la roche du Diable. Aurait-on pris un pied plus plaisant à piloter des pétoires plus pompeuses ? Possible... Luxe suprême pour un mercredi de janvier : on déjeunera en terrasse sous un soleil rutilant. On a tellement bien bossé qu'à l'issue du repas, Aurèl, déçu que toutes ➡



Bien planqué dans sa BMW R 1300 GS Adventure à bagagerie additionnelle et conséquente, Bruno a certes moins souffert des rigueurs estivales, je veux dire orientales... Mais il a parfois eu du mal à relever le bestiau de sa béquille, ce qui n'est jamais arrivé à ses cinq amis d'épopée...



L'avis de FRED, secrétaire de rédaction peinard

“

COMPAGNIE : 5 %

En bon disciple de Brassens, je sais que le pluriel ne vaut rien à l'homme... Je préfère garder mon rythme pépère et me tenir à l'écart des excès de fureur si fréquents chez mes camarades... Mais quel plaisir de partir en voyage avec sa dulcinée !

MOTO : 30 %

J'ai vécu mes plus vives émotions motocyclistes à bord de motos pas spécialement haut de gamme : le nord-Vietnam en 125 Minsk, la Thaïlande en Wave 110, le sud de l'Inde en 410 Himalayan... Mes seules hantises : le poids excessif et la selle trop haute.

MÉTÉO : 25 %

Longtemps, j'ai stressé sur le mouillé, avant d'enfin comprendre que c'est presque que dans la tête... Tant qu'y gèle pas et fait moins de 25°, chuis chaud pour aller rouler !

BIOTOPE : 40 %

La moto est le plus merveilleux moyen de découvrir le monde. Paysage et destination priment quant à la teneur en virages. J'ai pris le plaisir suprême à enquiller 65 bornes de N104 entre les Ulis et Pontault-Combault : n'être pas prisonnier du trafic !

MOTO LA PLUS PLAISANTE : APRILIA

Même enquiller périph-A13-N10 au guidon de cette coquine a été un vrai bonheur grâce à son moteur enjoué et sa légèreté... Mais, elle tanne les fesses au-delà de la demi-heure et ses suspentes sont un peu rêches pour mon povere dos.

MOTO LA MOINS PLAISANTE : ROYAL ENFIELD

J'adore le genre, mais entre le sélecteur trop bas et le levier trop dur, changer de vitesse était tellement désagréable que je n'ai pas même sollicité de deuxième run à son guidon...

Est-il paysage plus exaltant et attirant pour le motard qu'une aimable chaîne de montagnes se dévoilant à l'horizon ?



HONDA NX 500 La convoitée





Maintenant on sait
pourquoi on parle de
ligne bleue des Vosges !

La CB 500 NX cumule
les qualités typiques
des Honda (facilité,
onctuosité, commodité).
Mais elle peut décevoir
par son manque de
caractère moteur...



7 499 €



Sur le papier, c'est celle sur laquelle il fallait jeter son dévolu pour ce genre de trip hivernal en terres hostiles. Un pare-brise, une position de conduite agréable, une selle plus accueillante que la concurrence du jour et une autonomie de chameau, la NX 500 était la seule à proposer ces attributs touristiques. Héritière de la CB 500 X, elle a profité d'une mise à jour esthétique réussie. Son allure de petit trail moderne a séduit tous les membres de notre petit groupe. Tout comme chaque passage que nous avons pu vivre à son bord. Sorte de moment privilégié, cocooné, égoïstement savouré quand les autres en prenaient plein la poire au guidon de machines dépourvues de la moindre protection. En plus de cette accalmie passagère, on a apprécié la puissance du freinage de la Honda (la seule à être dotée de deux disques), la douceur du twin parallèle ou encore la qualité des suspensions. En plus d'être les plus confortables, elles offraient une bonne tenue de cap dans les quelques parties sinueuses que nous avons rencontrées. En revanche, le manque de caractère du moteur noircissait un tableau jusque-là proche de la perfection.



- La position de conduite relax
- L'autonomie
- Le freinage puissance
- La protection
- Le relooking réussi



- Le bicylindre asthmatique



FICHE TECHNIQUE

- **Moteur:** bicylindre en ligne, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre, 471 cm³ (67 x 66,8 mm), 47,5 ch à 8 600 tr/mn, 4,3 mkg à 6 500 tr/mn, boîte 6 vitesses, transmission par chaîne.
- **Partie-cycle:** cadre type diamant en acier, fourche inversée Ø 41 mm (déb. 150 mm, réglable en précharge), mono-amortisseur (déb. 135 mm, réglable en précharge), 2 disques avant Ø 296 mm, étriers radiaux à 4 pistons, 1 disque arrière Ø 240 mm, étrier 1 piston, pneus 110/80 x 19 - 160/60 x 17, réservoir 17,5 l, hauteur de selle 830 mm, poids 196 kg (à plein).
- **Électronique:** connectivité pour smartphone Roadsync, signal d'arrêt d'urgence (ESS)



COMPARATIF A2 OU À PLUS

BRÈVES DE COMPTEUR

● À table, **Rémi** déclare qu'il sent les vis qui maintiennent sa clavicule fracturée au Bol. **Le Colonel** : « C'est pratique, tu peux les resserrer à la main ! »

● **Synthèse collégiale** du briefing du retour vers Paris : « Avec nos A2, à six, on va prendre l'A5 à Troyes ! »

● Apercevant une tirelire en forme de cochon sur le comptoir de l'hôtel de la Providence, à Vittel, **Auréli** demande : « Mais ça vient d'où, ton surnom Fred Porc ? - Eh bien, quand on s'est lancé dans le rock, avec Karo, il y a belle lurette, on a cherché des noms de scène rigolos ! - Oui, mais dans Karo Gorille, y a un jeu de mots... » Silence gêné, **Fred et Mika** se regardent incrédules et **Auréli** percute enfin : « P..., 20 ans que je croyais que tu t'appelais ainsi simplement parce que tu es un gros cochon ! » [rires]. **Rémi** : « Je l'avais pas non plus... » Pas un boulot facile, de faire marrer l'populo...

● Ledit **Rémi**, à la faveur de l'évocation de ses conquêtes féminines, précise que sa copine actuelle « est dans la même boîte depuis plusieurs années. »

Le Colonel : « Ma grand-mère aussi... »

● Alors qu'il déteste les expressions « rouler une moto » ou « rouler un comparo », désormais fréquentes, **Fred** s'est auto-déçu en déclarant, pour justifier de ne pas nettoyer un casque avant qu'il soit photographié pour l'essai produit des pages 120-121 : « Comme ça, le lecteur verra qu'on l'a roulé... »

● **Le Colonel** : « C'est au bureau d'études alsacien de la marque italienne qu'on doit l'invention de la Ducati munster. »

● **Étrange classification** : sur la carte de l'auberge-brasserie de la Schlucht, au col du même nom, la portion de charcuterie et le potage de légumes sont répertoriés à la rubrique *Crudités*...

les routes viroleuses du coin soit fermées à cause de la neige (en bons professionnels habitués à l'improvisation, personne ne s'était renseigné au préalable...), réunit le bureau politique et met aux voix une motion visant à avancer le retour sur Paris. Mes confrères veulent bien se geler les miches si, au bout du bâton, se trouve une carotte qui tournicote. De plus, la grande majorité des prises de vue étaient déjà en boîte. Moi qui prends beaucoup de plaisir à découvrir le monde ici-bas à moto, j'aurais bien fait durer un peu le plaisir touristique de cette escapade en rendant une petite visite à un luthier, un fabricant de munster, un détaillant de saucisson vosgien ou d'autre délice fumé...

Mais, soucieux de ne pas froisser notre nouveau leader maxime (qui tient à sa ligne !), je me réfugiais dans une prudente abstention...

On regagnera donc Chaumont via la voie Sud (Remiremont, Saint-Loup-sur-Semouse, Mailleroncourt-Saint-Pancras, Bourbonne-les-Bains...), guère plus exaltante que la voie Nord de la veille, même si les secteurs de Haute-Saône traversés étaient plutôt agréables à défaut de voltiger de folie. Peut-être que le trajet autoroutier entre l'échangeur de Chaumont-Semoutiers et le péage des Eprunes eût été plus court si nous l'avions effectué en Desmosedici, RS-GP, M1 ou RC213V... Mais plus jouissif ? ➡

La D430 conduit du col de la Schlucht (88) vers le Haut-Rhin via plein de virolos rigolos. Sauf quand les routes sont fermées pour cause de neige...



KTM 390 SMC R Le jouet



L'avis de **COLONEL**, rouleur-baroudeur-blagueur débridé

“

COMPAGNIE : 8 %

Je roule généralement seul et sans passer. La moto, c'est la liberté. La liberté à deux, c'est compliqué.

MOTO : 22 %

Peu importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse, non ?

J'aime tout ce qui roule, de ma vieille mob à mon flat-six ! Rien qu'en mettant mon casque, je suis heureux. Comme le chien à qui on met la laisse : ça sent la balade ! Peu importe où et avec quoi.

MÉTÉO : 33 %

Faire de la moto, c'est communier avec la nature, gérer une météo changeante. Les odeurs, les couleurs, les températures ne cessent de varier, et il faut en permanence s'adapter. J'aime rouler sous la pluie, dominer les éléments et vaincre les pièges de la route.

Bien sûr, un beau soleil, c'est agréable aussi. Cette perception en direct de notre environnement nous différencie du caisseux.

BIOTOPE : 37 % (17 % ROUTE, 20 % PAYSAGE)

Pas forcément besoin de trop de virages. Juste une petite route pittoresque, avec du relief, des traversées de villages, une route qui permet de découvrir le riche patrimoine et les magnifiques paysages de notre douce France.

MOTO LA PLUS PLAISANTE : CF MOTO 450 NK

Je vote pour la NK malgré son gabarit rikiki et son confort spartiate. J'ai aimé son moteur plein de vie, à la sonorité bien marquée.

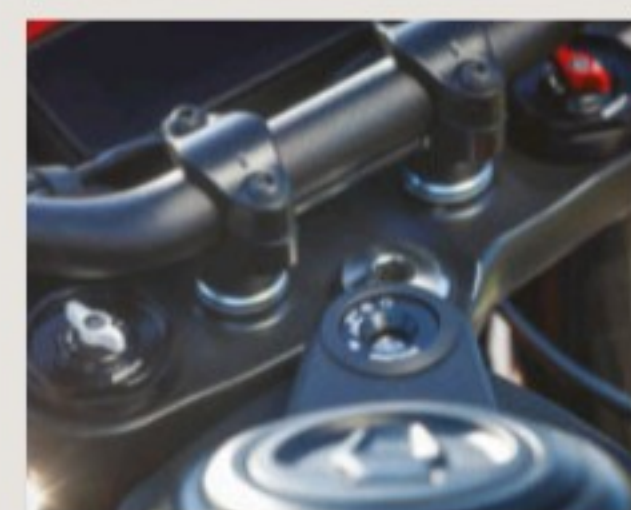
MOTO LA MOINS PLAISANTE : HONDA CB 500 NX

La NX est trop aseptisée face à la concurrence

Est-il sentiment plus déplorable que de se dire
**« Fini de kiffer les p'tites routes avec les
 potes, faut s'en retourner à Paris, là-bas,
 tout à l'Ouest, loin derrière les
 montagnes... » ?**



Exceptionnel : une KTM est à l'essai dans *Moto Journal* sans qu'ait été mentionné le slogan autrichien *Ready to Race...* Ah, zut, on a craqué !



6 449 €
autrichien



Un supermotard amusant, c'est un pléonisme, tant ce type de machine est avant tout destiné à la gaudriole. Un physique affûté et minimaliste, deux jantes de 17 pouces chaussées de pneus sportifs, un grand guidon... Et pas grand-chose de plus ! La SMC R respecte à la lettre les codes du genre. On s'interrogeait un peu plus concernant les performances de son moteur. Son mono de 398 cm³ allait-il être suffisamment fun pour que le ramage de l'autrichienne se rapporte à son plumage ? La réponse est oui ! S'il est moins souple et agréable que ses rivaux à deux pistons aux bas régimes, il se réveille au milieu du compte-tours et offre même une allonge surprenante. Quelle santé et quelles performances ! Très vite, on a envie de cravacher la 390, d'entrer dans les virages comme une balle, d'enchaîner les pif-paf en un clin d'œil, de tenter quelques glisses et wheelings. Voilà un jouet idéal pour qui veut apprendre, ou se perfectionner, dans l'art de faire le con. Et si vous souhaitez ralentir le rythme et simplement vous balader, la KTM peut aussi le faire. D'autant que son étroite selle n'est pas si inconfortable. Attention néanmoins à son autonomie limitée, avec une réserve qui s'allume dès les 180 km.



- Le côté fun
- La vivacité du châssis
- La prise en main naturelle et facile
- La pêche du mono au-dessus de 6 000
- L'équipement



- Le mono à bas régime
- L'autonomie

FICHE TECHNIQUE

- **Moteur** : monocylindre, 2 ACT, 4 soupapes, 398,7 cm³ (89 x 64 mm), 45 ch à 8 500 tr/mn, 3,9 mkg à 7 000 tr/mn, boîte 6 vitesses, transmission par chaîne.
- **Partie-cycle** : treillis tubulaire en acier, fourche inversée Ø 43 mm (déb. 230 mm, réglable en compression et détente), mono-amortisseur (déb. 230 mm, réglable en précharge et détente), 1 disque avant Ø 320 mm, étrier radial à 2 pistons, 1 disque arrière Ø 240 mm, étrier à 1 piston, pneus 110/70 x 17 - 150/60 x 17, réservoir 9 l, hauteur de selle 860 mm, poids 154 kg à plein.
- **Électronique** : 3 modes de conduite, ABS arrière déconnectable en option.



COMPARATIF A2 OU À PLUS



Bilan

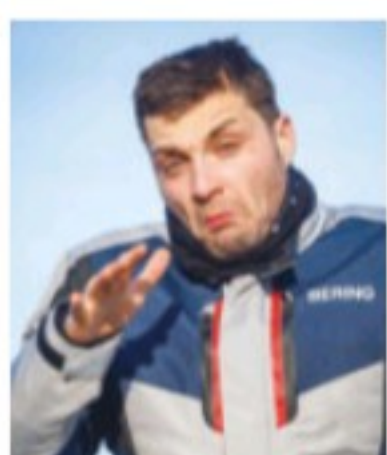
Alors, tout ça pour quoi ? Je laisse la main, voire les deux, à Chef-Aurél pour conclure ce trip.

Qu'on peut s'amuser au guidon de petites motos, ça, on le savait déjà. Qu'on peut voyager à bord d'une machine pas forcément onéreuse, aussi. En revanche, notre cœur de métier nous orientant la grande majorité du temps vers les grosses cylindrées, nous avons un peu perdu de vue l'évolution des machines dites "pour débutants". Quelle agréable surprise de voir la qualité de ce que la catégorie A2 réserve à nos chers néo-motards. Ou à ceux dont le budget est limité, mais qui souhaitent néanmoins investir dans une machine neuve.

Durant ces 1 000 km, certes parcourus dans des conditions hivernales et sur des routes au dénivelé peu prononcé, jamais la puissance limitée de nos montures n'est venue dégrader notre envie de rouler. Au contraire même, nous avons tous été ravis de sentir les différences de caractère de chaque bloc, les pics de puissance qui déboulaient lorsqu'on approchait la zone rouge ou encore les mélodies gentiment pétaradantes qui

participaient pleinement au plaisir de pilotage. Même chose concernant les parties-cycle, qui se sont révélées saines et bien équilibrées. Ou encore la puissance ou le feeling des freins, suffisants pour évoluer avec un sentiment de sécurité réel. Tout est donc impeccable ? Pas la peine d'investir plus ?

Hélas, le tableau n'est pas parfait non plus. Le gabarit de nos cinq destriers restait tout de même rikiki pour nos physiques "d'adultes matures", en particulier quand ceux-ci sont engoncés dans des habits d'hiver volumineux. L'équipement de série n'est pas ridicule, mais demeure minimal (qu'est-ce qu'on aurait aimé avoir des poignées chauffantes ! Enfin, le plus gros défaut de ce type de motos d'entrée de gamme reste, à notre sens, le manque de confort. Avec l'âge, on devient douillet, et la sécheresse des suspensions a martyrisé nos lombaires. Seule la Honda sortait un peu du lot, mais pour les quatre autres, quel manque de progressivité ! À croire que le premier point à raboter lorsqu'on veut proposer une machine abordable concerne son amortissement. ▲



L'avis de RÉMI, chef des essais vu qu'il est désormais le seul essayeur en titre...

“

COMPAGNIE : 10 %

Non seulement je préfère rouler seul, mais impérativement en solo ! Je déteste emmener un passager. J'aime quand personne ne m'interrompt quand je me perds dans mes pensées ou que je me lance dans des ébats avec mon destrier...

MOTO : 0 %

M'en fous d'la moto, j'suis un peu plus regardant sur les pneus... Je prends énormément de plaisir à comprendre l'engin et à adapter mon style de pilotage, garder un max de vitesse de passage en courbe et d'angle avec une petite cylindrée ou essayer de rester droit le plus longtemps possible pour pouvoir freiner et accélérer le plus fort possible avec une grosse moto.

MÉTÉO : 15 %

Tant que t'es bien équipé, donc au sec et au chaud, peu importe la météo ! Je dirais même que plus les conditions sont mauvaises, plus les balades sont mémorables. Avoir l'impression de vivre une aventure en parcourant 50 bornes, ça peut être grisant.

BIOTOPE : 75 % (65 % ROUTE, 10 % PAYSAGE)

La route est la variable la plus importante : il faut que ça tourne ! Les lignes droites, c'est pour les trains et les bagnoles. Si les motos ont deux roues, c'est bien pour pencher, non ? Donc tant mieux si l'on ne va pas au plus court, tant qu'on fait au plus vite !

MOTO LA PLUS PLAISANTE : APRILIA 457 TUONO

Celle que j'achète, c'est la KTM, celle que je conseille, c'est l'Aprilia... La 390 pour son équipement moderne, sa mécanique plus vivante et son potentiel fun loin devant les autres (wheelings et glisse, ce qui me décide). Et la 457 pour sa sportivité, sa technologie et son raffinement (cadre et bras oscillant alu), étonnants pour la cylindrée.

MOTO LA MOINS PLAISANTE : AUCUNE

Elles offrent toutes des niveaux de prestation très élevés pour leur niveau de gamme et dans leurs registres respectifs : la Honda pour voyager simple, la KTM pour faire le con, l'Aprilia pour la sportivité, la Royal Enfield pour parader et la CF Moto, étonnante d'agrément.

La route du retour nous a conduits en Haute-Saône, un secteur assez agréable à défaut d'être ébourrifiant.



ROYAL ENFIELD B
La forme et le fo



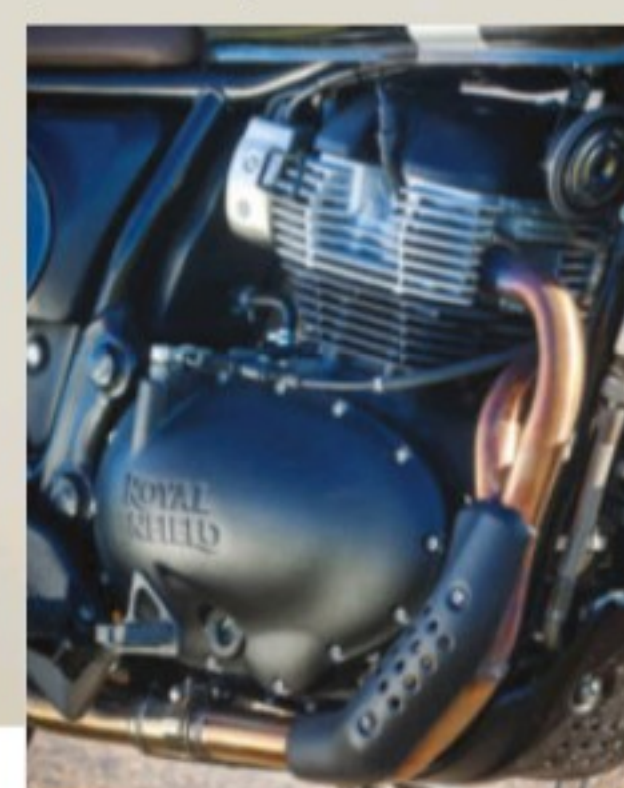
ET VOUS, VOTRE AVIS ?

Faites-nous part de votre opinion sur ce passionnant sujet, envoyez-nous un mail à : motojournal@editions-lariviere.com en précisant dans l'objet : sondage plaisir. Merci !



La Bear bénéficie de juste ce qu'il faut de modernité (compteur digital pouvant afficher la navigation) pour exacerber son inspiration on ne peut plus classique.

Trail, supermot', roadster sportif ou néo-classique : quel que soit son parfum, votre petite A2 saura vous procurer une ivresse digne des grandes !



EAR 650 **7 790 €**
nd (à partir de 7 540 € en blanc)



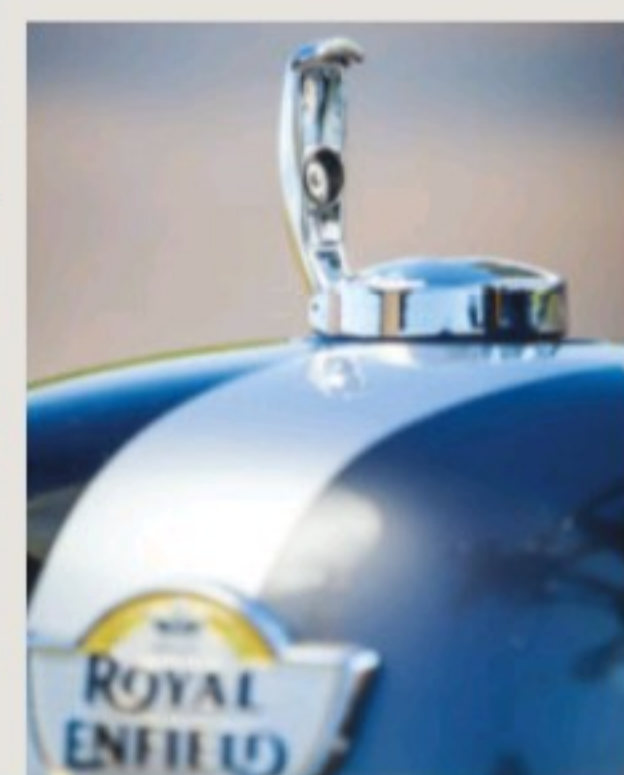
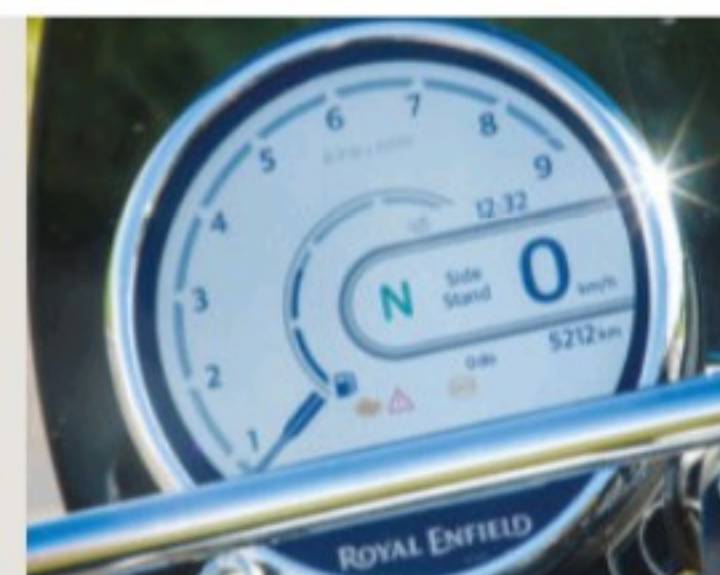
Royal Enfield a décliné son twin 650 autour de plusieurs thématiques. La Bear est le scrambler de la famille, elle bénéficie de pas mal d'adaptations par rapport à l'Interceptor dont elle est issue : fourche de 43 mm de diamètre (contre 41), boucle arrière du cadre renforcée, amortisseurs, silencieux unique au lieu de deux... Et une garde au sol qui grimpe à 184 mm. S'agit d'être un minimum à l'aise pour qui souhaiterait profiter des pneus sculptés et s'aventurer hors des sentiers battus. Par conséquent, la Bear est aussi assez haute de selle. On domine idéalement la route, les mains posées sur un très large guidon, les jambes relativement dépliées mais légèrement écartées à cause de repose-pieds très déportés. Au rythme de sénateur où nous avons évolué lors de cette sortie hivernale, la Royal Enfield était parfaitement dans son élément. Son twin ronronnait, misant sur son gros couple pour mouvoir efficacement ses 214 kg sans avoir à dépasser les 5 000 tours. Si cette néo-rétro indienne mise avant tout sur son allure pour aguicher le chaland, elle cumule les qualités dynamiques et s'est révélée extrêmement plaisante à piloter.



- La rondeur du moteur
- La facilité et le plaisir de conduite
- La boîte agréable
- Le côté valorisant
- La navigation affichée du tableau de bord



- Les suspensions trop fermes
- La hauteur de selle (pour les moins de 1,70 m)



FICHE TECHNIQUE

- **Moteur** : bicylindre en ligne, 1 ACT, 4 soupapes par cylindre, 648 cm³ (78 x 67,8 mm), 47,4 ch à 7 150 tr/mn, 5,7 mkg à 5 150 tr/mn, boîte 6 vitesses, transmission par chaîne.
- **Partie-cycle** : double berceau en acier, fourche inversée Ø 43 mm (deb. 130 mm, non réglable), deux amortisseurs (deb. 115 mm, réglables en précharge), 1 disque avant Ø 320 mm, étrier à 2 pistons, 1 disque arrière Ø 270 mm, étrier à 1 piston, pneus 100/90 x 19 - 140/80 x 17, réservoir 13,7 l, hauteur de selle 830 mm, poids 214 kg (avec 90 % de carburant).
- **Électronique** : système de navigation Tripper, ABS arrière déconnectable.



MAG

POURQUOI LES PRIX DES MOTOS VONT (ENFIN) BAISSER

L'ef



fet de Chine

La montée en puissance de la Chine est en train de bousculer le marché de la moto. De plus en plus abouties et toujours plus compétitives, les motos chinoises forcent les constructeurs historiques à réagir. Une nouvelle – et bienvenue – guerre commerciale est en train de commencer : celle des prix ! On fait le point.

Par Rémi Darodes, photos DR

N'en déplaise à nos lecteurs protectionnistes et traditionnalistes (à raison, en partie), la Chine a du bon ! Puisqu'elle force les constructeurs établis à revoir le prix de leurs motos à la baisse, après des années d'inflation. Voici un exemple, afin de rappeler une vérité dont on souffre tous : entre 2014 et 2024 (avant la dernière refonte), inflation oblige, le tarif de la Yamaha MT-07 est passé de 6 199 € à 7 299 € à moto égale. Soit 17,7 % d'augmentation. Inutile de préciser que les salaires n'ont hélas pas connu pareille évolution. D'une manière générale, la course à la technologie, les contraintes environnementales et la surenchère marketing ont fait exploser les prix de toute la production ces dix dernières années. Mais le vent est enfin en train de tourner.

Ça s'échine

Depuis peu, des motos chinoises font aussi bien, voire mieux, que certaines européennes et japonaises. À des tarifs jusqu'à 20 % inférieurs. Et pas seulement sur le marché des petites cylindrées. Leur objectif est clairement affiché : « On va démarrer une guerre des prix et je pense que ceux qui vont dérouiller dans quelques années, ce sont les Japonais », nous lançait l'année dernière Dominique Delsart, président de la Sima (importateur de QJ Motor). Même Frédéric Puybareaud, le directeur de la moto chez Honda France, l'admet : « Les motos chinoises sont de vraies alternatives, même à l'occasion. » À la rédaction, nous avons vraiment pris conscience de la montée en puissance des productions chinoises lors du comparatif remporté par la CF Moto 675 NK face aux stars de la catégorie A2 (Honda Hornet 750, Yamaha MT-07, Triumph Trident 660, MJ 2382). Pourtant un

des segments les plus concurrentiels et stratégiques du marché. Inexorablement, les progrès intrinsèques des motos chinoises finissent par se ressentir sur les chiffres de ventes. Quand tous les constructeurs historiques voient leurs chiffres en baisse, Voge progresse de 35 %, Zontes de 38 %, Benda de 55 % et QJ Motor de... 257 % ! Évidemment, ces acteurs viennent d'arriver sur le marché, ils partent donc de tout en bas... Par effet mécanique, ils ne pouvaient que progresser de façon spectaculaire. En toute logique, cette croissance devrait finir par se lisser. Malgré tout, l'exercice 2025 restera historique pour le meilleur élève chinois ; CF Moto, avec ➡



L'année dernière, dans le n° 2383, la CF Moto 675 NK l'a emporté face aux références de la catégorie. Ce comparo fera date et marque la montée en puissance chinoise, qui amorce déjà la baisse du prix moyen de nos motos.



**MAG**

POURQUOI LES PRIX DES MOTOS VONT (ENFIN) BAISSER



La Mash K 750 (qui est une Jedi rebadgée) et plus particulièrement la CF Moto 675 SR-R sont deux sportives chinoises abouties. Et que dire du prototype de la future hypersportive de CF Moto présentée au salon de Milan... Un V4 de 200 ch vraisemblablement prévu pour être compétitif et aligné en mondial. De quoi rattraper rapidement un manque d'image.

une croissance de 95%, le faisant passer de la 14^e à la 6^e place devant des ténors tels que Suzuki, Ducati, Harley, Aprilia, Moto Guzzi ou KTM ! Alors même que le réseau CF Moto deux-roues (il était déjà présent sur le territoire avec les quads et SSV) est encore en pleine construction. La pression est d'autant plus grande pour les marques historiques que derrière la Chine, l'Inde frappe à la porte avec Royal Enfield, BSA, TVS, Hero...



Modèle "anti-Chine"

Le Japon et l'Europe n'ont pas le choix : ils doivent réagir. Leur premier réflexe a d'abord été d'insister sur leur image de marque, avec des actions concrètes comme l'engagement sportif ou le rallongement des garanties constructeurs. La plupart sont montés à 5 ans au lieu de 2, Honda est allé jusqu'à 6 et tout récemment, Suzuki vient de mettre un coup de massue à tout le monde en montant sa garantie constructeur à 10 ans ! Démonstration ultime et véritable gage d'une haute qualité de fabrication et de fiabilité, ce qui peut encore faire défaut aux Chinois, au moins dans les esprits. Mais ce n'est pas suffisant. Le nerf de la guerre, c'est l'argent. Il faut contenir le tarif des motos soumises à cette concurrence des nouveaux entrants... À tout prix. Premier levier observé : le recyclage de vieux modèles disparus depuis des années, afin de les relancer sur le marché à des tarifs bien plus concurrentiels que s'ils s'agissaient de nouveautés inédites à amortir de nouveau. On peut citer notamment la Honda CBR 600 RR ou la Kawasaki Z 1100, à la fois très abouties et très bien placées, pour lesquelles leur constructeur a *seulement* eu à moderniser leur dotation électronique.



Après un coup de tonnerre en 2023 sur le prix de la Hornet 750, à 7 800 €, Honda a confirmé sa volonté de contenir les prix en proposant sa grande sœur à 10 599 €. Un premier pas pour une nouvelle politique de prix.

Deuxième levier, le plus intéressant d'après nous : développer des nouveautés rationnelles et efficaces, moins inscrites dans la course à la technologie et à l'armement, mais davantage dans celle du prix. Elles préfèrent par exemple l'acier à l'alu pour la partie-cycle, J.Juan à Brembo pour les freins, des pannes électroniques sans centrale inertielle multiaxes, des mécaniques éprouvées et/ou raisonnables etc., Honda a montré la voie avec la Hornet 1000, Kawasaki n'est pas en

Pour baisser le prix des motos, des constructeurs développent des nouveautés moins inscrites dans la course à la technologie et à l'armement, mais davantage dans celle du coût.



Kawasaki recycle sa Z 1000 en Z 1100 et la propose à moins de 12 000 €.



reste avec la Z 900 et Triumph vient de lancer sa Trident 800 à moins de 10 000 €. Elle est clairement présentée, en coulisse, comme un modèle *anti-Chine*. Dans une autre mesure, Aprilia a dégainé les très compétitives 457 et Harley prépare une 400, conscient « *que la question du prix est le nouveau sujet central* », nous explique Manoel Bonn, directeur marketing pour Milwaukee en France. On peut très probablement s'attendre à ce que la plupart des constructeurs suivent cette mouvance

La Benda DarkFlag à V4 de 496 cm³ (oui, oui !) fait partie de ces nouvelles motos chinoises vraiment convaincantes et même sacrément audacieuses !



des modèles raisonnés et raisonnables dans les deux ou trois années à venir. Elle concernera ceux qui n'ont finalement pas réussi à anticiper à temps cette crise du prix par effet de Chine. À l'inverse de Honda, qui a si bien su le faire. En effet, il y a de l'inertie dans cette industrie et la conception d'un nouveau modèle se définit au moins 4 ans à l'avance. Alors soyons patients.

Troisième et dernier levier : les modes de financement et les campagnes promotionnelles. Comme BMW, qui lance une offre sous les 8 000 € pour sa F 900 R. Harley-Davidson, une nouvelle fois, avec la Nightster, son modèle d'entrée de gamme dont le tarif est passé de 16 690 à 11 390 €. Ou encore Suzuki, qui a carrément organisé une conférence de presse pour annoncer une toute nouvelle stratégie de prix en 2026 (cf. encadré ci-dessous).

Le prix des motos présentes sur les segments les plus concurrentiels est donc globalement en baisse. Jusqu'où cela ira-t-il ? Est-ce que ce sera soutenable pour tout le monde ? ➡

5 questions à Guillaume Vuillardot

Directeur des activités moto et marine de Suzuki France



Votre nouvelle stratégie de prix est-elle liée à l'arrivée de nouvelles marques sur notre marché ?

Bien sûr, à 100 %. De plus, à l'usine, on a un nouveau patron de division, M. Ise, qui a une forte volonté de redonner du dynamisme à l'activité moto. D'ici 4 ans, il veut passer de 2,1 millions de deux-roues vendus dans le monde à 3,6 millions. Il a de vraies ambitions pour la marque et il sait pertinemment que le rapport qualité/prix était une de nos forces.

Quels sont les autres leviers pour faire face aux néo-constructeurs ?

Depuis des années, on sait qu'on est n° 1 sur la fiabilité, mais on ne sait pas transformer ça de manière concrète. Alors on a décidé de lancer, en premier, la garantie 10 ans. Et on continue le repositionnement du prix de la marque. On veut retrouver notre statut de marque au bon rapport qualité/prix.

D'autres nouveautés moto "rationnelles" sont-elles à prévoir ?

Tout ce que je peux dire, c'est qu'en France, d'ici à 4 ans, on veut tripler nos volumes. On ne peut évidemment pas le faire seulement avec la gamme actuelle. L'idée est toujours d'apporter des motos malines.

Cette course aux prix ne risque-t-elle pas d'avoir certains effets délétères ?

Baisser les prix va évidemment mettre la pression à tout le monde. Mais personne n'a l'intention de se

laisser faire face à la Chine. Nous concernant, malgré notre repositionnement tarifaire, on a bien l'intention de prendre soin de notre réseau et de faire en sorte qu'il garde des marges constantes, voire en progression. Ce sera à l'usine et aux filiales d'absorber la différence.

Peut-on s'attendre à deux types de gamme chez les constructeurs moto ? Une première très techno et chère, une deuxième plus basique mais accessible ?

Je pense que c'est une bonne vision de l'avenir, ventiler les choses de cette manière pourrait permettre de répondre à tous les besoins et tous les types de demande.

« On veut retrouver notre statut de marque au bon rapport qualité/prix »

**MAG**

POURQUOI LES PRIX DES MOTOS VONT (ENFIN) BAISSER

CF Moto inaugura bientôt une usine 100 % robotisée où des machines travailleront dans le noir.



La capacité des Chinois à proposer des prix plus bas est structurelle. Non seulement par le fait du modèle économique du pays, mais aussi d'un réel avant-gardisme industriel.

Nous avons profité des Trophées de la moto 2026 et d'une table ronde organisée par nos confrères de l'Officiel du cycle, de la moto, du quad et de la mini-volture pour poser la question aux principaux acteurs du marché, représentants de marques chinoises comme historiques. Voici ce qu'il en ressort : Ghislain Guiot, directeur de GD France, importateur de CF Moto et Zontes, explique d'abord que la capacité des Chinois à proposer des prix plus bas est structurelle. Non seulement elle est le fait du modèle économique du pays, mais aussi d'un réel avant-gardisme industriel : « L'avantage pour nous, jeunes acteurs, c'est qu'on part d'une page blanche. Nos concurrents historiques, notamment japonais, ont près de 60 ans sur le marché, et il est donc beaucoup plus difficile pour eux de se réformer. On est jeunes, nos outils de production sont neufs et à la pointe. Ce qui n'est pas le cas de tous nos concurrents historiques. Imaginez une marque comme Honda si elle devait réformer l'intégralité de ses chaînes d'assemblage et de

fabrification : c'est extrêmement complexe. Nous n'avons pas ce problème. Dans nos usines, on utilise seulement 20 % de main-d'œuvre humaine. Au mois de mars, on lance une unité de production composée à 100 % de robots qui bosseront dans le noir... Cela nous permet d'offrir des prix plus attractifs. »

À en croire M. Guiot, l'agressivité tarifaire chinoise devrait donc s'inscrire dans la durée. Il ne s'agit pas d'une simple stratégie éphémère pensée pour pénétrer les marchés mondiaux. On apprend même que les marges de leurs concessionnaires sont plus importantes que celles de leurs concurrents. Sur ce sujet délicat, Frédéric Puybareaud, directeur de la division moto de Honda France, se veut rassurant : « Mes concessionnaires préserveront leur marge. La situation n'est pas inédite. Honda a toujours eu à batailler face à des concurrents agressifs sur la question du prix, y compris des marques japonaises. » Référence à Suzuki, qui, cela étant dit, a été contraint entre-temps d'augmenter ses tarifs pour dégager

Face à l'offensive tarifaire, BMW réagit à la marge avec une opération promotionnelle sur sa F 900 R et des aides à la reprise sur la gamme R 1300.



La QJ Motor SRK Dark 800, c'est un 4-cylindres en ligne de 95 ch, un équipement correct et une garantie de 3 ans pour seulement 6 799 €.



Avec le bicylindre 450 utilisé dans cette 450 MT et son 3-cylindres en ligne 675, CF Moto possède d'excellentes mécaniques pour construire une gamme solide.



Ci-contre : racée, noble et technologique tout en étant sous la barre des 7 000 €, la Tuono 457 est une "anti-chinoise" qui a bien compris les enjeux prochains du marché.

Avec sa 800 X Pro, la marque chinoise Kove a rivalisé dès son coup d'essai avec la Yamaha Ténéré 700.



Moins de 10 000 € pour un 3-cylindre anglais, la cible de la Trident 800 est évidemment chinoise.



Lors de la cérémonie des Trophée de la moto 2026, le titre de constructeur de l'année a été remis à Ghislain Guiot (à gauche) et Jean-Philippe Tartaglia, de GD France, importateur de CF Moto.

une meilleure capacité d'investissement dans le développement de ses futurs modèles. Et le boss de Honda de préciser : « Nous n'allons pas calquer nos stratégies sur celles des marques chinoises, ce n'est pas la question. En revanche, nous allons chercher à conserver notre positionnement, continuer à avancer et, nous aussi, proposer des produits plus compétitifs, plus en phase avec ce que le marché est aujourd'hui capable d'absorber. Il n'est absolument pas dans l'idée de Honda de sortir massivement des roadsters à 5 000 €. ➡



À 6 549 €, la Kawasaki KLE 500 (à l'essai dans le prochain MJ) est elle aussi une "anti-chinoise" déclarée.



La QJ Motor SRT 600 SX Touring : des valises, des poignées et selle chauffantes, des feux additionnels, des protège-mains, une béquille centrale, des étriers Brembo, une garantie 3 ans, etc. Pour 6 899 €.

de revente. » Une force dont les Chinoises ne disposent pas encore.

En définitive, ne serions-nous pas, nous les motards, les gagnants de cette guerre des prix ? Nombre de pratiquants ne se reconnaissent plus dans la production actuelle. Avant même la question du tarif, la montée en technologie et la complexité des discours marketing (à défaut de réelle augmentation des performances ou de baisse du poids drastique depuis une dizaine d'années) lassent les motards invétérés. De nouvelles motos rationnelles, plus lisibles, simples et concentrées sur l'essentiel, devraient ravir une bonne partie de notre communauté. Peut-être même l'agrandir, en rendant notre pratique plus accessible. ▲



Inutile de vous présenter la Zontes 703 F, qui a été à l'essai longue durée à la rédaction : elle fait le job, et le fait bien.

3 questions à Giulio Fabbri

Responsable communication Ducati

La Monster change, mais son prix n'augmente pas. Est-ce une réaction de votre part face aux prix des roadsters chinois ou japonais concurrents ?

Non. Bien sûr, nous regardons ce que font les marques chinoises. Certaines font du bon travail. Nous pensons que dans quelques années, certains d'entre elles auront atteint un bon niveau. Très honnêtement, nous essayons de rester le plus éloignés possible de la bataille des tarifs. Si vous voulez concevoir une moto pas chère, vous allez devoir faire des compromis. Ducati ne fait pas de compromis. Sinon, ce n'est plus une Ducati.

Qu'est-ce qu'une Ducati ?

Nos piliers sont le style, la sophistication et les performances. Le style, tout le monde comprend. La sophistication, c'est de trouver les meilleures solutions pour chaque modèle. Mais pas les plus simples ou les moins chères ! On ne fait pas ça pour se compliquer la vie, mais pour faire mieux que les autres. Le cadre de la Monster est unique, seul Ducati fait

des pièces monocoques. Le but est de gagner du poids, de l'étréitesse. On développe aussi notre propre électronique (ABS, contrôle de traction...). Cette technologie a un coût. Enfin, il y a la performance. Pas seulement la puissance, mais la façon dont elle délivrée, le caractère du moteur. Si vous entrez dans la guerre des prix, vous ne pouvez pas faire tout ça.

La Monster reste néanmoins moins chère que les autres V2.

La Monster est moins chère parce que c'est notre entrée de gamme. Avec elle, nous ne souhaitons pas conquérir tout le monde, mais rajeunir notre clientèle. Une clientèle qui, avant, a pu avoir des motos chinoises ou japonaises, mais qui veut monter en gamme. On a réalisé des économies sur les pièces et sur notre marge. Évidemment, quand on lance une moto, on regarde le marché, les segments. On fait un peu plus de 50 000 motos par an. Nous ne sommes pas intéressés par le volume, mais par la rentabilité. La vision de Ducati est de devenir la marque la plus désirable. C'est pour cela que nous



« Nous essayons de rester éloignés de la bataille des tarifs. »

voulons continuer à construire nos motos en Italie, où, hélas, les coûts de production sont élevés. Enfin, nous voulons continuer d'innover. Quand tu mets toutes ces exigences bout à bout, tu comprends pourquoi nous ne nous souhaitons pas nous lancer dans une guerre des prix.

Cela peut arriver de manière très exceptionnelle, mais notre objectif est plutôt de repositionner nos produits et d'améliorer notre outil de production. » Laurent Schmautz, DG de Kawasaki France, craint que la capacité des constructeurs à innover soit menacée par des prix plus bas, mais aussi « par la multiplication des acteurs, qui se partagent un gâteau qui fera globalement toujours la même taille. En réduisant nos marges, on limitera mécaniquement notre capacité de réinvestissement dans la recherche et le développement. »

De son côté, Paul Goulm, directeur commercial de Yamaha France, précise que la marge de manœuvre des bleus pour adapter leurs prix « aux positionnements très agressifs de certains concurrents reste modérée. » Mais aussi, « qu'au-delà du tarif d'une moto, les clients considèrent beaucoup son coût de détention, soit la différence entre le prix d'achat et le prix



AcciMoto

MOTOS ACCIDENTÉES - OCCASIONS
PIÈCES DÉTACHÉES



Osez la pièce détachée d'occasion

8 rue du Roussillon - 91220 - Brétigny-Sur-Orge - France
Tel : + 33 (1) 69 88 16 16 - Email : contact@accimoto.com
Site Internet : accimoto.com - Instagram : [accimoto_](https://www.instagram.com/accimoto_)



Thierry "Pouge" Poujouly

Organisateur et philosophe

« Le luxe de reprendre du temps »

Organisateur de randos tout-terrain au Maroc comme de traversées de la France en maxi-trail ou en mobylette, ce disciple de Fenouil défend « *un certain art de vivre le tourisme motorisé.* » On lui a demandé ce qu'il entendait par-là.

Par Frédéric "Cousin" Poujouly, photos archives Bullsport et TP

C'est la légendaire Valbonde, alias Valérie Leuridan, longtemps maquettiste à *Moto Journal* et fille de l'illustre concessionnaire Yamaha du 13^e arrondissement Jacky "Leuleu" Leuridan, décédé l'an dernier à l'âge de 93 ans, qui m'a pour la toute première fois parlé de ce Poujouly-là... « *Vous seriez pas cousins, des fois ?* », m'a-t-elle demandé lorsque je débarquais à MJ, voici belle lurette... Bah euh, non, je crois pas, jamais entendu parler de ce gars-là, que Valérie fréquentait jadis quand elle mettait du gros gaz entre les banderoles du championnat de France d'enduro. J'ai fini par faire sa connaissance à la faveur du départ de la première édition de sa Transat Verte, en 2018, qui se tenait en ma bonne vieille ville de Versailles, et depuis, on est copains non pas comme cochons mais comme cousins, même si nulle analyse de nos ADN respectifs n'est venue certifier cette hypothétique parenté. Mais une passion commune pour les virées en motocyclette et une tendance partagée à la bonne humeur valent tous les liens du sang...

De l'importance d'être cousins

C'est toutefois grâce à un cousin que ce fils d'Aveyronnais qui tenaient un café rue du Commerce, dans le 15^e arrondissement, a chopé le virus de la moto : celui qui, âgé de 14 ans l'a emmené, alors qu'il avait tout juste 10 ans, faire un tour en passager sur son 50 Malaguti tout neuf en forêt de Vélizy. À l'époque, cette bourgade encore rurale n'était pas devenue synonyme de centre commercial colossal « *et on pouvait rouler dans les bois sans risquer la prison...* Bref, me voilà accro à la moto. Dans la ➡



← Tel le gladiateur, le jeune Pouge lors des 4 Heures de Larchant 1985, qu'il a courues sur une Yamaha IT 200.

→ Sous un front buriné par le cagnard accablant de déserts farouches et enivrants, brille le regard délavé mais volontaire de l'inlassable inventeur d'inoubliables expéditions...

↓ Petite séance de mécanique sur une Husqvarna 510 lors du Trèfle Lozérien 1990. Pouge ne rechigne pas à mettre les mains dans le cambouis !







↑ Pouge dans le désert égyptien sur la Barigo 560 GRS qu'il a menée à la 2^e place du rallye des Pharaons Classic 2006.

← Lors d'un enduro du côté de Brioude (43), toujours sur une Barigo, mais ici une HB 500. Sables africains ou forêts d'Auvergne, Pouge est un homme tout-terrain !

→ Pouge en compagnie de Fenouil, lors du Pharaons Classic en 2006. Il a beaucoup appris auprès de cet organisateur chevronné de rallyes exotiques, par ailleurs ancien journaliste de Moto Journal.



« J'ai fait pas mal de cross, de l'enduro, des endurances TT... Je préfère rouler dans la terre, on roule plus doucement et on tombe sur un sol moins dur que le bitume. »

Et la moto, alors ? « J'ai fait pas mal de compétition, cross, enduro, endurance TT, deux supermotards, mais qui se sont soldés par des chutes. Je préfère rouler dans la terre, on roule plus doucement et on tombe sur un sol moins dur que le bitume. » Pouge apprécie donc aussi le sable, comme le démontre sa 2^e place au rallye Pharaons Classic en 2006 sur une Barigo 650 GRS. L'occasion d'évoquer autre ancien membre éminent de la rédaction de Moto Journal,

Jean-Claude Morellet, plus connu sous le sobriquet de Fenouil, organisateur de ce rallye en Égypte. Savez-vous comment Fenouil est devenu MJ boy ? Pouge raconte : « Il était en panne sur le périphérique, Bubu [moins connu sous le nom de Jacques Bussillet...] s'est arrêté pour le dépanner, ils ont sympathisé et Bubu l'a embauché ! » Fenouil connaîtra une belle carrière de pilote privé (trois top-10 en sept participations) puis de directeur de course sur le Dakar. Devenu organisateur de rallyes (Tunisie, Pyramides, Pharaons...), il enrôlera

Dominique, la femme de Thierry, dans l'aventure, et Pouge leur filera quelques coups de main. « J'avais organisé des enduros pendant deux-trois ans avec mon moto-club, mais j'ai beaucoup appris avec Fenouil. On a fait plein de trucs très sympas, surtout les reconnaissances, en Tunisie, au Chili, en Argentine... Mais en parlant de Barigo, c'est surtout Patrick Barigault que tu devrais interviewer, son histoire intéressera plus de monde que la mienne ! C'est un copain, je te le présenterai au salon de Lyon. Bon, tu auras intérêt à souvent le recadrer sur la moto, vu qu'il est assez barré sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle [rires], mais c'est un gars passionnant. »

Paroxysme de sérénité

Sans lâcher la menuiserie, Pouge s'est mis à organiser des randos. « J'ai commencé en 2013-2014, par deux virées pour vieux

« J'ai fait pas mal de cross, de l'enduro, des endurances TT... Je préfère rouler dans la terre, on roule plus doucement et on tombe sur un sol moins dur que le bitume. »



← Rallye des Pyramides 2008, disputé, comme son nom l'indique, en Égypte.
← Pouge en action sur son Africa Twin lors du Hard Alpi Tour en 2017 (et lors d'une rando en Auvergne en 2018). Le coquin n'amuse pas le terrain sur son maxi-trail !
↓ Petite virée dans les alentours de Sancerre avec l'amie Valbonde, rencontrée sur le championnat de France d'enduro, puis, par le plus grand des hasards, dans les locaux de Moto Journal...

trails intitulées BRT, ce qui tient à la fois pour Balade Rando Trail et pour Blaireaux Racing Team [rires]. En 2017, j'ai voulu participer à une rando avec mon Africa Twin récente, mais il n'y avait plus de place, alors j'ai décidé de créer la mienne, histoire de rouler comme je veux. »

Ce sera la Transat Verte, un genre de tour de France pour trails en sept éditions, dont chaque point de départ est le point d'arrivée de la précédente et qui reliera Versailles (78) à Saint-Fargeau (89) via l'île de Ré (17), Sarlat (24), Caudies (66), St-Geniez-d'Olt (12), Vic-sur-Cère (15), Ar-nay-le-Duc (21) et Langres (52). Plus de 6 000 km à la découverte de coins mécon-nus par les petites routes et les chemins qui auront fait le bonheur de plus de mille trailistes.

« Tu revendiques "un certain art de vivre le tourisme motorisé", peux-tu nous ➡



Patrick Boisvert



← Lors des recos de la Trans'Atlas 2023.
La prochaine édition de ce raid pour trails au Maroc aura lieu en 2027.

← Pas question de sacrifier la famille sur l'autel de la passion moto ! Dominique, la femme de Thierry est aussi une organisatrice de rallye chevronnée, et leurs trois filles n'hésitent pas à prendre le guidon lors des virées en mob.

↓ Le boss s'accorde quelques instants de rêverie lors de la première édition de sa Trans'Atlas, en 2024. C'est qu'une orga, c'est du boulot !



LE PROGRAMME BULLSPORT 2026

► **La Transat bleue** Partez à la découverte du Languedoc en mob à variateur ou 50 cm³ à vitesse. Trois boucles d'environ 130 km, camp de base au lac du Salagou. 395 € pour les trois jours, du 29 mai au 1^{er} juin.

► **Paris-Biarritz** Virée mixte route-chemins pour (maxi-) trails reliant la capitale à la côte basque via la Bourgogne, l'Auvergne et le Sud-Ouest. 890 € pour les 7 jours, du 13 au 19 septembre.

► **Maroc** : en novembre, rando en 4x4, retour de la Trans'Atlas en 2027.

Toutes les infos sur bullsport.fr

Contact Pouge : bullsport.fr@gmail.com, 06.95.02.47.84



préciser la philosophie de tes randos ?
- Loin de tout esprit de compétition, il s'agit avant tout de prendre le temps. Le temps de s'écarter des sentiers battus, le temps de s'arrêter prendre un café, l'apéro, de traîner au resto... Le nom vient de Thierry Sabine, qui avait créé la Croisière verte et le Dakar, lequel avait Transat des Sables pour "sous-titre" lors de la première édition. »

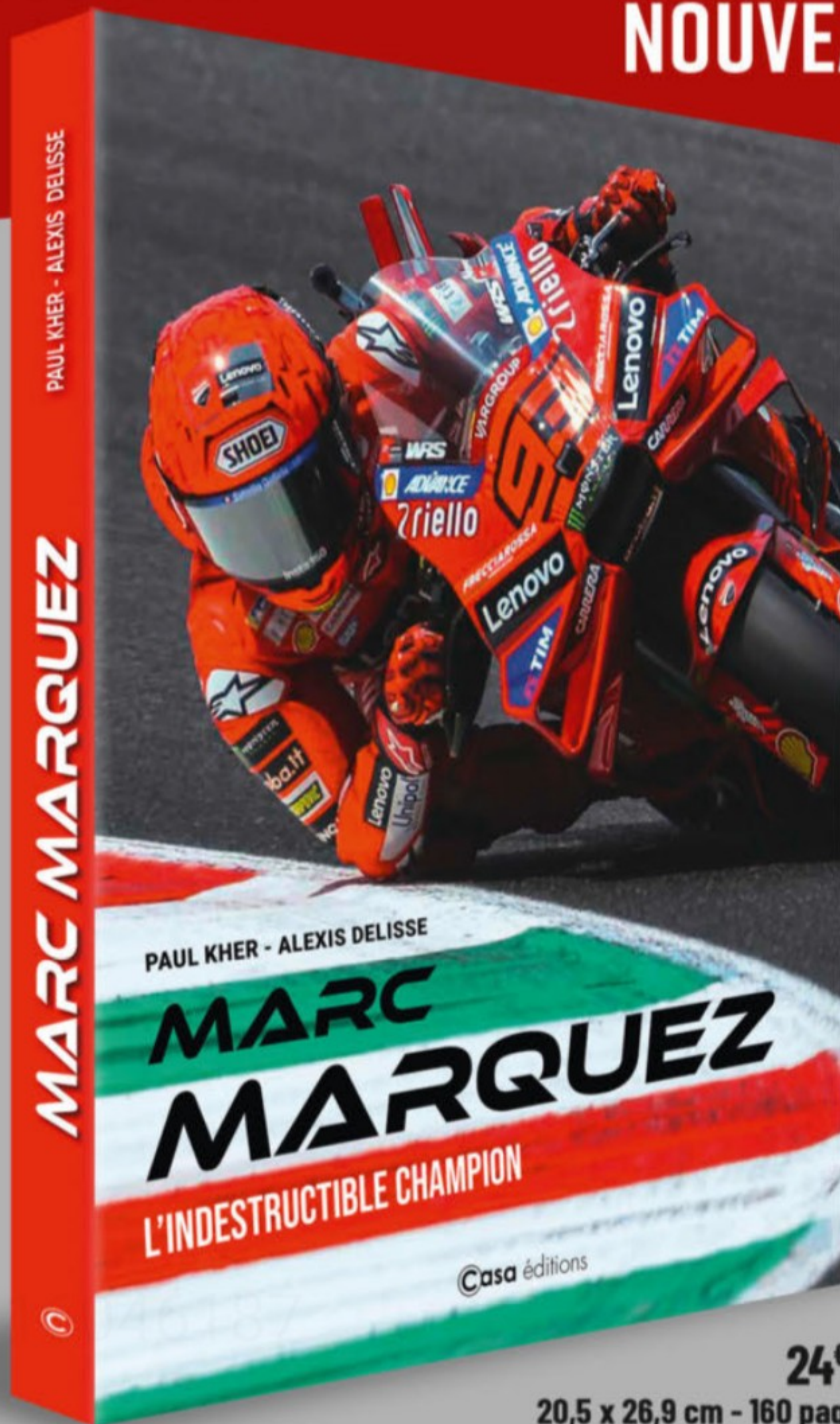
Cette philosophie de roulage atteint son paroxysme de sérénité avec la Transat bleue, rando printanière réservée aux mobs et 50 cm³, dont la première édition avait relié Paris au Cap. « Le Cap en

« Il s'agit avant tout de prendre le temps. Le temps de s'écarter des sentiers battus, le temps de s'arrêter prendre un café, l'apéro, de traîner au resto... »

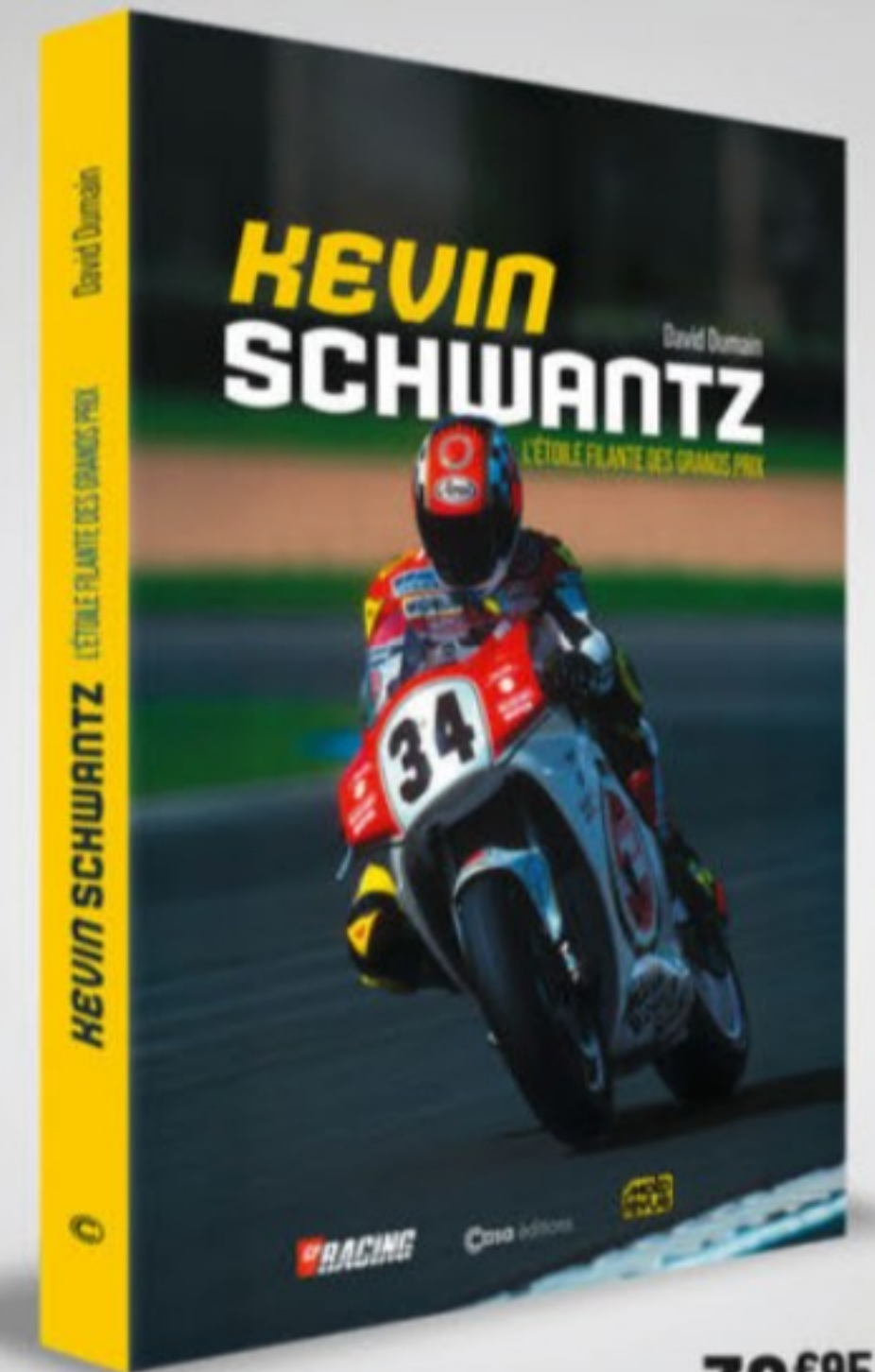
Afrique du Sud ??????? - T'es con [rires]... Le Cap-Ferret, près d'Arcachon ! Rouler en mob, c'est le luxe de reprendre du temps, c'est récupérer nos 14 ans, retrouver le plaisir de mécaniquer, le soir au bivouac ou sur le bord de la route dans une ambiance conviviale. Sur la première édition, les étapes étaient un peu trop longues, pour celle-ci on a réduit à 130 km, c'est la bonne dose quotidienne de mob. - Mais puisque tu n'as rien du taureau furieux, pourquoi as-tu appelé ta structure Bullsport ? - Ça vient d'un voyage inoubliable qu'on a fait en Namibie, en famille et en 4x4. Incroyable, la Namibie ! Bon, c'est un vrai budget, mais c'est un pays extraordinaire, varié, tu as de la savane, du désert, la montagne et surtout des animaux ! Être réveillé par un éléphant qui tapote ta tente, c'est quelque chose... Bon, pas sûr que je le ferai en moto... Mais bref, un jour, au centre du pays, la nuit tombait, on commençait à chercher un lieu pour dormir et on est arrivés dans un bled, que dis-je un bled, c'était juste une ferme, mais qui s'appelait comme ça, Bullsport. Et on s'est dit que si on créait une structure, c'est ce nom qu'on lui donnerait... » ▲

NOUVEAUTÉ

Casa éditions



24€95
20,5 x 26,9 cm - 160 pages



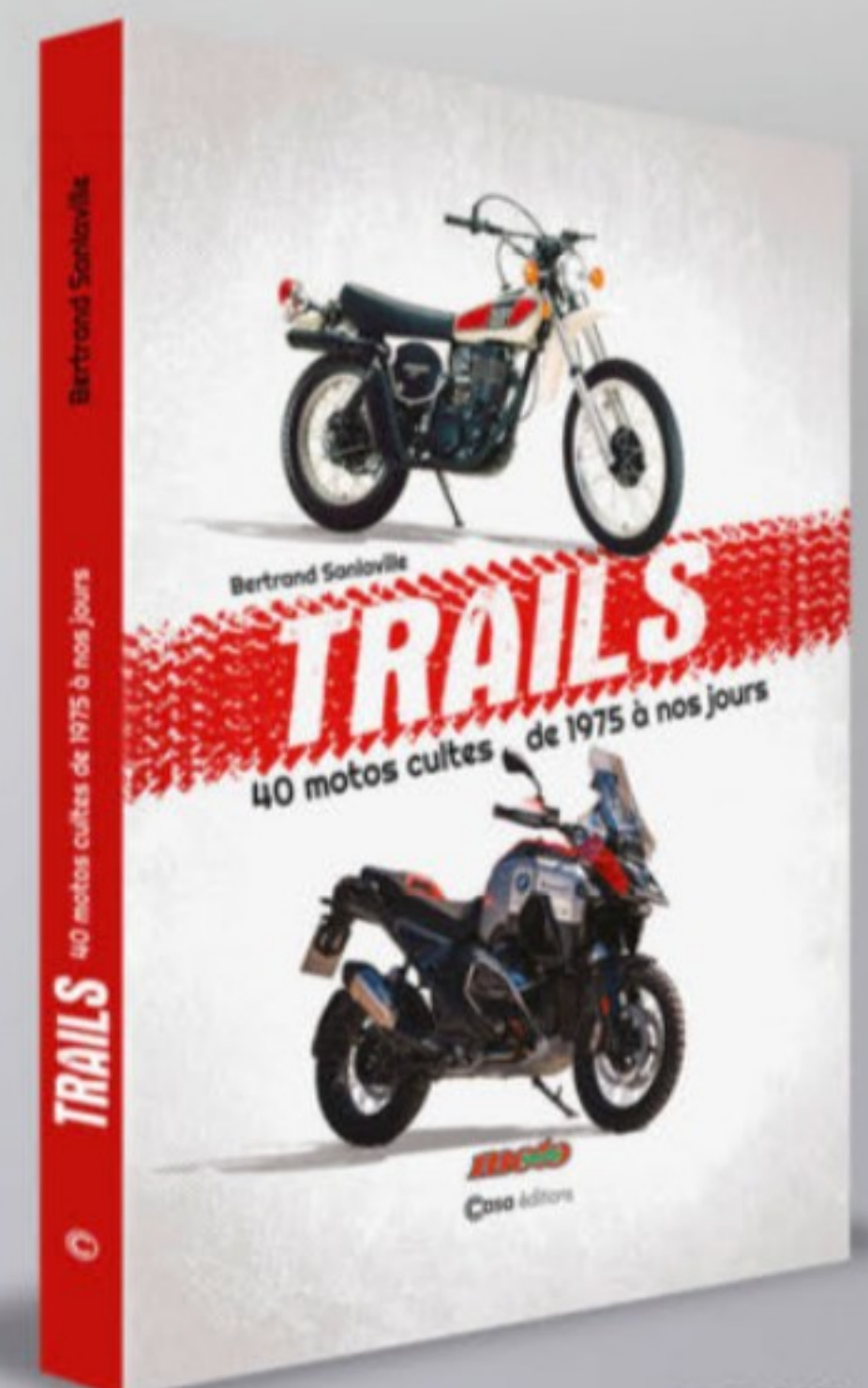
39€95
23,5 x 31 cm - 144 pages



11€95
15 x 21 cm - 192 pages



39€95
23,5 x 31 cm - 192 pages



39€95
23,5 x 31 cm - 192 pages

SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE
COMMANDEZ
EN UN FLASH
Boutique
Larivière



DISPONIBLE EN LIBRAIRIE



Pourquoi diable un agenda géolocalisé dans nos pages alors qu'internet et les réseaux sociaux foisonnent de propositions ? Afin justement de vous proposer une sélection d'événements choisis par nos soins, éprouvés par nos équipes dans certains cas et de permettre aux motards de la région concernée de découvrir des événements qu'ils n'auraient pas soupçonnés, de fournir un prétexte à ceux des régions voisines d'enfourcher leur machine pour se rendre à des portes ouvertes, un salon ou une course, mais aussi de faire découvrir la richesse et la variété de tout ce qui se passe dans les différentes régions de France en rapport avec la moto : balades, stages de pilotage, compétitions, rassemblements, promos à ne pas manquer, road-shows... Et comme il y aurait de quoi remplir toutes les pages de *Moto Journal*, nous avons décidé de nous concentrer chaque mois sur une région différente, avec une ouverture sur quelques autres incontournables ailleurs en France.

Le Salon de Lyon... et le reste !

La fin du mois de février sera évidemment marquée par le Salon du 2 Roues de Lyon, où se déplace le centre de gravité du monde de la moto le temps d'une grosse semaine. Mais c'est loin d'être le seul événement de la région Auvergne-Rhône-Alpes en février et en mars. Petit tour d'horizon...

ÉVÉNEMENTS-RASSEMBLEMENTS

La période hivernale va bientôt toucher à sa fin, mais les braves n'ont jamais cessé de prendre la route à moto. Les autres commencent à faire chauffer les moteurs... Pour tous, acteurs ou spectateurs, voici une sélection d'événements qui se dérouleront en ce premier trimestre 2026 dans différents endroits de la région Auvergne-Rhône-Alpes : balades, stages de pilotage, compétitions, rassemblements, promos à ne pas manquer, road-shows... À vos guidons...

DU 25 FÉVRIER AU 1^{ER} MARS

SALON DU 2 ROUES DE LYON : TOUJOURS INCONTOURNABLE

Le salon du 2 Roues de Lyon (S2R) revient du 25 février au 1^{er} mars 2026 à Lyon Eurexpo, avec des ambitions toujours plus grandes. Après avoir accueilli 161 000 visiteurs en 2025, le salon continue sa progression et prévoit une édition riche en nouveautés et animations. Pour la première fois, le mercredi 25 février, une soirée d'ouverture sera réservée aux professionnels et à la presse, afin de permettre des échanges BtoB et un accès privilégié aux stands. L'ouverture au grand public aura lieu le jeudi 26 février à 9 h, suivie d'une soirée networking pour réunir l'écosystème du deux-roues.

10 exposants, 10 pistes indoor et outdoor, 80 expositions

thématiques et 150 000 m² de surface, le S2R 2026 offre encore plus d'espace et de spectacle. Les visiteurs retrouveront leurs animations préférées : RFX MX Indoor, S2R Film Festival, Show Supermotard et Stunt avec Sarah Lezito, FMX, Circus Trial Tour ou encore le concours Top Clef, valorisant les jeunes techniciens des métiers du deux-roues. Deux nouvelles animations spectaculaires marqueront l'édition : Horse Power – Choisis ta selle, reliant univers équestre et moto, et Lugdunum Beach, une course sur sable opposant anciennes Harley et Indian. Le salon proposera également des expositions exceptionnelles célébrant des anniversaires majeurs : 100 ans de la Route 66, 100 ans de Ducati, 70 ans de Yamaha, 500 millions de Honda produites, 80 ans de Solex, ainsi qu'une première mondiale

avec un moteur du Concorde. Les amateurs de customisations pourront découvrir le Lyon Kustom Factory et plusieurs villages thématiques accueilleront voyage, enfants, permis A2, airbag et occasions. Le S2R est aussi un événement commercial majeur, avec des ventes de motos, d'équipements et une nouveauté 2026 : Les Bonnes Affaires, qui proposent une centaine de motos à prix attractifs, suivie d'enchères de motos de collection.

Infos pratiques : Lyon Eurexpo, du 25 février au 1^{er} mars 2026. Passe journée : 18 € en prévente, 20 € sur place. Pass week-end : 32 €, pack 4 jours : 50 €. Parking moto gratuit et consigne à casques. Avec des visiteurs venant de toute la France et un public fidèle, le Salon du 2 Roues de Lyon confirme son statut de rendez-vous incontournable pour tous les passionnés de deux-roues.



22 février

► 15^e TRIAL DES OLIVIERS : NYONS SOUS LE SIGNE DE LA JEUNESSE

La saison de trial approche à grands pas. Après les entraînements hivernaux et les premières épreuves amicales, l'heure est venue d'entrer pleinement dans le vif du sujet. Le dimanche 22 février 2026, le Trial des Oliviers ouvrira le bal avec une 15^e édition très attendue sur la place Olivier-de-Serres de Nyons (Drôme), fidèle à son rôle de grand rendez-vous de début de saison. Cette édition anniversaire sera résolument tournée vers l'avenir

de la discipline. L'organisation a choisi de mettre la jeunesse à l'honneur, tout en conservant l'esprit convivial et accessible qui fait l'ADN de l'épreuve. Pour incarner cette dynamique, le Trial des Oliviers accueillera un parrain d'honneur de prestige : Léo Saffer, champion de France TR2+ 2025. Auteur d'une saison remarquable et déjà brillant l'an passé en catégorie Élite, le jeune pilote s'est imposé comme l'un des talents majeurs du trial français. Dans son sillage, l'épreuve réunira l'ensemble des Espoirs France et Espoirs Europe, soit les huit meilleurs jeunes pilotes français du moment, offrant au public une occasion rare de

les voir évoluer dans un cadre proche et propice au plaisir de rouler.



Février

► OFFRE LIMITÉE POUR LES CARTES D'ACCÈS 2026 À ROCHEPAULE

Nicolas Motos Annonay ouvre, pour le mois de février uniquement, les cartes d'accès annuelles 2026 du domaine de Rochepaule. Proposée au tarif de 150 €, cette offre limitée donne accès au domaine, en illimité cette fois, tout au long de l'année. Les détenteurs bénéficient également d'un statut VIP, avec des avantages exclusifs. Le nombre de cartes étant donc strictement limité, cette ouverture exceptionnelle ne sera pas prolongée au-delà de février. Une



opportunité réservée aux passionnés souhaitant profiter pleinement du site dans des conditions privilégiées. Passé ce délai, les inscriptions seront définitivement closes. Pour faire partie de l'aventure 2026, il suffit de remplir le formulaire disponible sur la page Facebook de la concession multimarques Nicolas Motos.

7 mars

► LE TRIALIGOT D'AYDAT, UN CLASSIQUE AUVERGNAT

Le Trial Club Clermontois donne de nouveau rendez-vous aux amateurs de Moto TT pour son désormais incontournable Trial Casse-Croûte, organisé samedi 7 mars à Aydat, au sud-ouest de Clermont-Ferrand. Une journée placée sous le signe de la convivialité, du pilotage et du partage, fidèle à l'esprit du club. Au programme : dix zones accessibles à tous les niveaux, tracées sur un terrain naturel mêlant cailloux, reliefs et belles trajectoires. L'objectif n'est pas la performance à tout prix, mais le plaisir de rouler entre copains, dans une ambiance détendue.



Et parce qu'un Trialigot digne de ce nom ne se conçoit pas sans gastronomie locale, la journée sera ponctuée d'un aligot-saucisse, café et repas compris pour les pilotes. Le tarif est fixé à 25 € par pilote, ou 15 € pour le repas seul, uniquement sur réservation. Le rendez-vous est donné au lieu-dit Fohet, sur la D788 à Aydat, dans

le Puy-de-Dôme. L'accès aux zones est gratuit pour les spectateurs. **Renseignements et inscriptions :** trialclubclermontois@gmail.com ou 06.85.67.30.22.

8 mars

► TOUTES EN MOTO POUR LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES DROITS DES FEMMES EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Le 8 mars 2026, à l'occasion de la Journée Internationale des Droits des Femmes, la France vibrera au rythme des motos avec le rassemblement Toutes en Moto, un événement devenu incontournable pour célébrer la place des femmes dans le monde de la moto.



En Auvergne-Rhône-Alpes, plusieurs points de rendez-vous sont prévus pour accueillir les motardes de tous niveaux :

Clermont-Ferrand - Toutes en Moto Auvergne : 10, rue

Philippe-Marcombes, 63000 Clermont-Ferrand.

Lyon - Toutes en Moto Lyon : place de la Comédie, 69001 Lyon.

Pays de Savoie - Toutes en Moto

Pays de Savoie : square de l'Hôtel-de-Ville, 73100 Aix-les-Bains.

L'événement invite toutes les motardes à rouler ensemble, dans une ambiance conviviale et militante, pour mettre en lumière la place des femmes dans la moto, partager leur passion et promouvoir l'égalité.

Les rassemblements sont ouverts à toutes et chaque participante est encouragée à s'inscrire ou se présenter sur place pour rejoindre le cortège. Toutes en Moto combine convivialité, visibilité et engagement, et offre une occasion unique de se retrouver sur la route entre passionnées tout en célébrant une journée symbolique. Pour plus d'informations, il est recommandé de contacter les organisateurs locaux ou de consulter la page officielle de l'événement sur les réseaux sociaux.



Du 13 au 15 mars

► RAID PORTE DE PROVENCE : DES TERRES NOIRES AUX PISTES DU SOLEIL

Organisé par l'association N2 Racing, le Raid Porte de Provence est une randonnée moto tout-terrain à navigation GPX, pensée dans le pur esprit rallye-raid et aventure.

Du 13 au 15 mars, les participants s'élanceront pour trois jours d'évasion reliant Saint-Étienne à Pont-Saint-Esprit, avant un retour au point de départ. Au programme, environ 600 km de pistes roulantes et de chemins sauvages, majoritairement tout-terrain.

La navigation est autonome, via trace GPX compatible GPS ou smartphone, avec un *showdown* au cœur du parcours et une activité surprise le samedi. Accessible mais exigeant, le raid met à l'honneur le pilotage off-road, l'orientation et l'esprit motard. Hébergements, repas (hors alcool), assistance et encadrement sont inclus, dans une ambiance bivouac garantie. Ouvert à tous niveaux, il est réservé aux motos trail, rallye ou enduro homologuées route. Les places sont limitées à 25 pilotes, inscription obligatoire via dossier complet. Une aventure immersive pour tracer la piste, franchir la porte et vivre le raid.

28 mars

► MOTOBALL EN CANTAL : SAINT-GEORGES ACCUEILLE TROYES EN ÉLITE 1

Le MBC Saint-Georges recevra le SUMA Troyes dans le cadre du Championnat de France Élite 1 de motoball, au stade de Saint-Georges-de-Reneins, au nord de Villefranche-sur-Saône. Le coup d'envoi de la rencontre sera donné à 16 h 30, sur le terrain situé 935, route de Montmerle de Saint-Georges, au cœur du Cantal. Spectaculaire et encore méconnu du grand public, le motoball est une discipline unique mêlant football et moto. Les matchs se disputent sur un terrain comparable à celui du

Par Dum1, photos organisateurs et droits réservés MJ



football, avec un ballon spécifique de 900 à 1 000 grammes pour un diamètre de 38 à 40 cm. Les joueurs évoluent sur des motos de 250 cm³, au cours de quatre périodes de 20 minutes, entrecoupées de pauses de 10 minutes. Chaque équipe aligne cinq joueurs, dont quatre pilotes et un gardien de but à pied. Ce dernier est protégé par une zone en arc de cercle, inspirée du handball, dans laquelle aucun autre joueur ne peut pénétrer. Le ballon est conduit exclusivement au pied, sans jamais être porté, l'usage des bras et des mains étant strictement interdit. Organisateur de l'événement, le MBC Saint-Georges confirme ainsi son engagement en faveur de la promotion du motoball, discipline exigeante et ô combien spectaculaire. **Renseignements :** motoball.fr, 04.74.67.61.45, 06.06.75.24.66.

28 et 29 mars

► BOURSE BROCANTE DES SPORTS MÉCANIQUES À MARIGNIER

Les passionnés de sports mécaniques ont rendez-vous à Marignier (Haute-Savoie) les 28 et 29 mars 2026, pour une bourse brocante dédiée aux deux et quatre-roues. L'événement se déroulera au 262 avenue du Stade, de 9 h à 19 h, et promet un week-end riche en rencontres et découvertes. Au programme, exposition de machines pour les collectionneurs, stands du moto-club Annemasse avec photos, flyers et informations sur les sorties circuits, ainsi que des séances de dédicaces avec les pilotes présents. Les visiteurs pourront également profiter des grandes tonnelles mises à disposition par l'organisateur, et se restaurer sur place grâce à une offre de buvette et restauration variée. Cet événement convivial permet aux amateurs et collectionneurs de partager leur passion, d'échanger des pièces et de découvrir les dernières activités proposées par le moto-club Annemasse. **Renseignements et inscriptions :** motoclubannemasse@gmail.com, 04.78.07.12.34.





4-5 avril

► 12^e BIHR ADVENTURE : RANDO-GASTRO-MOTO DANS LE CANTAL

Le Bihr Adventure revient pour sa 12^e édition les 4 et 5 avril 2026 au domaine de la Taillade à Neuvéglise-sur-Truyère, au sud de Saint-Flour. Ce rendez-vous incontournable des amateurs de randonnée moto, quad et SSV promet deux jours d'aventure, de plaisir et de convivialité. Située en plein cœur du Cantal, à 1 000 m d'altitude au bord de la vallée de la Truyère, la Bihr Adventure offre un parcours ludique de près de 5 heures, tracé sur un dénivelé impressionnant. Le parcours est entièrement balisé et fléché, avec



des déviations adaptées à tous les niveaux de pilotage, pour que chacun profite pleinement de la randonnée. Organisé par JLFO Events, l'événement combine paysages à couper le souffle, haltes dégustation tout au long du parcours et un final spectaculaire dans le

pierrier. Les participants peuvent également savourer la gastronomie locale, omniprésente sur les pistes, et profiter d'un repas festif au domaine de la Taillade à l'arrivée. Le Bihr Adventure reste l'un des premiers grands rassemblements moto, quad et SSV de la saison, mêlant sécurité, plaisir de rouler et convivialité.

Renseignements et inscriptions :
05.65.29.66.13 (lun-ven 8 h - 12 h)
ou par mail à office@jlfo-events.com.

4-5 avril

► LA CASTAGN'HARD : ENDURO EXTRÊME À PRIVAS

Le premier week-end d'avril, le moto-club Privadois organise en Ardèche l'épreuve d'ouverture de l'Extreme Challenge 2026 : la

Castagn'Hard, un enduro extrême évidemment spectaculaire. Les pilotes parcourront une boucle de 45 km, à répéter 2 ou 3 fois, avec deux spéciales chronométrées d'environ 3 km chacune. Le parcours propose des obstacles variés : côtes, descentes vertigineuses, pierriers, troncs et dévers, parfois nécessitant de descendre de la moto pour s'entraider. Trois catégories sont prévues : Balèses, Bobs et Girls. Pendant deux jours, les meilleurs enduristes offriront un spectacle impressionnant pour le public. L'accès est gratuit pour les spectateurs, avec buvettes et petite restauration sur les points de spectacle.

Informations et inscriptions :
mcprivas07000@gmail.com.

PLUS TARD EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

31 mai

► 12^e BOURSE DE MAUVES : AU RENDEZ-VOUS DES MOTARDS ARDÉCHOIS

La bourse moto de Mauves fêtera sa 12^e édition le dimanche 31 mai, sur la place du marché de Mauves, en Ardèche. Un rendez-vous désormais bien installé pour les passionnés de deux-roues anciens et de belles mécaniques, qui se retrouveront dès 6 h du matin et jusqu'à 14 h. Ouverte aux particuliers comme aux professionnels, la bourse accueillera vendeurs et chineurs autour de pièces détachées, accessoires, équipements, documentation, objets de collection et parfois même de motos complètes. L'événement s'adresse aussi bien aux restaurateurs chevronnés qu'aux amateurs en quête de la pièce rare ou du bon

conseil. Conviviale et accessible, la bourse moto de Mauves est aussi l'occasion d'échanger autour de la passion mécanique, dans une ambiance de marché authentique, au cœur du village. Chaque année, elle attire un public fidèle venu de toute la région, confirmant son statut de rendez-vous incontournable du calendrier moto en Ardèche.

21 juin

► CUSSET HISTORIC : LA MONTÉE DES JUSTICES REMONTE LE TEMPS DANS L'ALLIER

Le Cusset Historic - Montée des Justices fera son retour pour une deuxième édition le dimanche 21 juin 2026, à Billy (Allier), au cœur de l'Auvergne-Rhône-Alpes. Organisé par le club Belles Mécaniques en Bourbonnais, l'événement est

exclusivement réservé aux motos et side-cars produits entre 1910 et 1985. Cette rencontre se déroulera sur un parcours de 2,5 km, empruntant la RD 62, entièrement fermée à la circulation pour l'occasion. Sans notion de compétition ni de classement, la montée des Justices privilégie le plaisir de rouler et la mise en valeur du patrimoine mécanique. Le plateau sera volontairement limité à 100 participants. Les vérifications administratives et techniques débiteront le samedi 20 juin, avant une journée complète de roulage le dimanche, rythmée par quatre montées réparties entre le matin et l'après-midi. L'engagement est fixé à 80 €, assurance responsabilité civile incluse, avec une clôture des inscriptions au 31 mai 2026. Les participants pourront dormir sur



place au paddock, avec gardiennage et accès aux sanitaires du stade Jean-Moulin. À deux pas de Vichy, cette montée historique s'annonce comme un rendez-vous convivial, mêlant passion, mécanique ancienne et art de vivre.

ET AILLEURS EN FRANCE

Jusqu'au 1^{er} mars

► PLONGÉE DANS L'HISTOIRE DES MOTOS ANCIENNES EN PAYS-DE-LA-LOIRE

Du 14 janvier au 1^{er} mars 2026, Château-Gontier-sur-Mayenne accueille une exposition exceptionnelle dédiée aux vélos et motos anciennes, au 8, rue Félix-Rigot, dans le Pays de la Loire. Une plongée fascinante dans l'histoire et la passion des deux-roues, orchestrée par Jean-Luc Gaignard, expert reconnu depuis plus de 40 ans. Au programme, plus de 500 engins

d'époque, des archives vidéo, des décors immersifs et une narration captivante qui retrace l'évolution mécanique à travers les décennies. L'exposition vous invite à explorer un village d'époque, où chaque détail raconte une histoire. Pour prolonger l'expérience, des spectacles vivants, des diners-spectacles, des concerts et des comédies musicales mettent en scène la passion du deux-roues dans une ambiance authentique. Les visiteurs peuvent même vivre une nuitée immersive, pour s'imprégner de l'atmosphère de l'époque. Cette épopée mécanique et culturelle offre une expérience



unique, mêlant patrimoine, spectacle et émotion. Les billets sont disponibles dès maintenant

en ligne pour garantir votre place.
Renseignements : pegaseevenement@gmail.com, 04.77.06.07.13.

“Hello
bikers !”

S2R[®]

SUIVEZ LE
MOUVEMENT

salondu2roues.com



SALON DU
2 ROUES

26 FÉVRIER - 1^{er} MARS 2026
LYON EUREXPO



SHOPPING

Par Fred, photos DR

① SEGURA ROBBY 349,99 €, ② SEGURA PYTHON 199,99 €

Ces deux nouveautés débarqueront incessamment, tant dans les magasins qu'en ligne. Si le Robby est l'archétype du blouson en cuir (de bovin, épaisseur 1,2 mm) noir indémodable, le Python est taillé dans une matière inédite qui porte le nom joli de kamonia et qui associe grande souplesse et résistance certaine à l'abrasion. Le Robby comporte 4 poches extérieures zippées et, comme le Python, des protections de niveau 1 aux coudes et épaules. Ces deux blousons sont dispos en ces coloris uniques du S au 4XL.

segura-moto.com

①



②



HIT-AIR MLV2-RC 485 €

Les coussins de ce gilet airbag rétro-réfléchissant sont larges, synonymes d'un niveau de sécurité optimal. Il se porte par-dessus le blouson et il est relié par câble à votre moto. Une dorsale intégrée en augmente la surface de contact, des plaques de mousse à mémoire de forme entourent la cage thoracique, cet ensemble assurant une protection très complète. La vitesse de déploiement se situe entre 90 et 160 ms selon la taille du modèle (M ou L).

hit-air-france.fr



ACERBIS AIRSTRIKE FIM RACING #2 599,95 €

1 250 g seulement annoncés pour ce nouveau casque à vocation off-road, le premier de la marque italienne à respecter, outre la norme 22-06, la norme FRHPhe-02, qui sera désormais exigée au départ de toute compétition tout-terrain. Livré avec sac de transport, extension de visière, support pour caméra, kit d'outil et vis de rechange, en blanc ou noir.

acerbis.com



FURYGAN NEWTON ALL SEASONS 69,90 €

Toujours plus haut, toujours moins froid : Furygan s'inspire de l'alpinisme pour le grand bénéfice de vos frileuses mimines. Cuir de chèvre, membrane et étanche et doublure thermique en micropolaire, stretch pour la dextérité digitale, protections en polyamide et, *last but not least*, d'inédits soufflets d'aisance. En noir, du S au 3XL.

furygan.com



4_116046187

4_116046187



SHOEI GT-AIR 3 MIKE 729 €

Le heaumur nippon gratifie son intégral sport-touring à la coque en fibre multicomposite d'un nouveau design décliné en quatre coloris. Prêt à recevoir un intercom Sena, doté d'un système de ventilation optimisé et d'un pare-soleil en complément d'un écran offrant un excellent champ de vision tant pas sa largeur que par sa grande qualité optique, le GT-Air 3 gagne en prix... et en excellence.

shoei-europe.com



CTEK CS ONE 2^E GÉNÉRATION 219 €

La marque suédoise rend "intelligents" la recharge et l'entretien des batteries (plomb-acide ou lithium). Elle recourt pour ça à force technologie : wi-fi et Bluetooth pour le contrôle à distance des données et diagnostics via une application et la mise à jour automatique du micrologiciel, APTO pour identifier la composition chimique, la taille et l'état de la batterie, puis délivrer une charge entièrement optimisée sans le moindre bouton ou réglage : le chargeur s'occupe de tout, même d'établir la polarité des pinces. Garantie 5 ans.

ctek.com



GIVI EASY 01 TANKLOCK 69 €

Cette sacoche de réservoir en polyester est une nouveauté 2026. Elle s'associe au système de fixation Tanklock qui autorise quatre positions selon la forme du réservoir de votre moto.

Une housse combattra les intempéries et des inserts réfléchissants l'obscurité. La sangle de sécurité peut servir de bandoulière une fois descendu de la moto, sinon, il y a la poignée !

givi.fr

4_116046187

4_116046187



ON A TESTÉ POUR VOUS

Par Black Mika et Fredo Blanco, photos Bruno Sellier et DR

459,90 €*

*à partir de



**8
10**

HJC Rpha 72 *L'efficacité dans la sobriété*

Sil n'est pas vraiment un casque premier prix, le Rpha 72 a le mérite d'être, selon son fabricant, plus petit (de 3,9 %), plus léger (de 150 à 200 g selon les tailles), plus silencieux (- 5,2 dB) et moins cher de 20 € que le Rpha 71, son prédécesseur dans la gamme du géant coréen. La calotte bénéficie de la technologie Premium Integrated Matrix : elle est composée de couches successives de fibre de verre, carbone, aramide, tissu non tissé bio (si, si !), de lin naturel et

de résine époxy. HJC assure avoir optimisé l'aéro en soufflerie, à la clé une réduction de 19,7 % des traînée aérodynamiques et une portance réduite de 6,9 %. C'est coiffés de ce heaume que Mika et Fred ont affronté, en plus de périples moins sévères à proximité immédiate de la capitale, les rigueurs de notre récent trip vers les Vosges en A2 (cf. p. 90 à 101). Dans ces conditions parfois extrêmes, le Rpha 72 a révélé plusieurs points forts : ses ventilations, faciles à



Ce système de verrouillage a contrarié Mika, mais n'a pas dérangé Fred le moins du monde...

Fred trouve ce mécanisme de fixation-libération de l'écran assez pratique et intuitif.



4_116046187

TECHNIQUE

Calotte : multi-fibres (carbone, fibre de verre, aramide, lin, résine époxy). 3 tailles de calotte et 5 tailles de calotin en EPS. Mousses de joues démontables et lavables, à traitement antibactérien, anti-odeur et antitranspiration, interchangeables dans toutes les tailles pour un meilleur ajustement. Système d'extraction rapide en cas d'urgence. Découpe pour le passage aisé des branches de lunettes. **Écran :** incolore 3D, anti-rayures, protection anti-UV à 99 %, verrouillage par un nouveau système à poussoir en position latérale, démontage d'écran sans outil, système à cliquets sur 2 pivots pour un mouvement fluide et une meilleure étanchéité. Ergots réglables pour recevoir un écran antibuée (inclus) et des *tear-offs* (vendus séparément). Écran pare-soleil réglable sur trois positions (0, + 5 mm, + 10 mm). **Ventilation :** 3 entrées d'air et 2 extracteurs. Prêt à recevoir des oreillettes plates, compatibles avec le système Bluetooth SmartHJC 2^e génération. Boucle de jugulaire double D en titane. **Accessoires inclus :** cache-nez et bavette anti-remous amovibles, housse premium. Garantie 5 ans. Homologation ECE22.06. **Poids annoncé :** 1 425 g (taille M, +/- 50 g). **Poids vérifiés :** 1 499 g en taille L et 1 632 g en taille XL. Disponible du 2XS à 2XL (52 à 63). **Coloris :** blanc, noir, noir mat, bleu mat, titane mat, gris Nardo. Fabriqué au Vietnam.

manipuler, se sont montrées efficaces par temps froid, on peut donc espérer qu'elles le seront par temps chaud ; il ne fatigue pas trop les vertèbres et se fait oublier, ce qui est précieux quand on est confronté à des conditions de roulage dantesque – cela peut confirmer par ailleurs que les ingénieurs aéro ont bien bossé ; le pinlock antibuée de Fred a bien fonctionné, mais celui de Mika a craqué devant l'épaisseur du brouillard affronté et une ouverture d'écran inopportune au moment de se gratter le nez ; les mousses douces sont aux joues du pilote, qui jouit d'un confort global irréprochable ; le système de maintien de l'écran est assez intuitif pour Fred,



pas dingue pour Mika qui n'a jamais su s'habituer à l'espèce de poussoir servant à déverrouiller l'écran, du moins avec des gros gants d'hiver. Fred n'a pas relevé de défaut rédhibitoire. Peut-être bruits et courants d'air mériteraient d'être mieux jugulés, la brèche se situant au niveau de la bavette anti-remous autour du cou, pas assez épaisse ni couvrante pour faire barrière à au froid humide auquel nous fûmes exposés sur des motos totalement dépourvues de protection. Bilan : cet intégral HJC est un casque bien construit et bien fini qui cumule beaucoup de qualités pour un prix bien placé. ▲

Infos : hjchelmets.eu



On a bien senti l'air frais chatouiller nos crânes en roulant dans l'hiver vosgien !

L'écran pare-soleil est réglable sur trois positions pour s'adapter à la morphologie nasale de tout un chacun...



Le confort
Le poids contenu
L'équilibre aérodynamique
Les aérations faciles et efficace



L'insonorisation perfectible
L'isolation au niveau du cou
Le déverrouillage de l'écran

4_116046187



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

Grand excès de vitesse

Salut les motard(e)s ex-fans de puissance et de vitesse ! « Ex », car le cadeau de Noël du gouvernement condamne cette appétence pour l'utilisation de nos belles mécaniques à leur plein potentiel : dorénavant, les excès de vitesse de plus de 50 km/h sont un délit, avec inscription au casier judiciaire, et passibles de prison !

Donc les accélérations rapides (juste histoire de voir l'aiguille monter quelques secondes et redescendre aussi vite), dans la grande ligne droite derrière chez moi, déserte au milieu des champs, où à 80 tu t'endors et à 130 tu t'emmerdes, si tu te fais choper, ce peut-être la taule, donc possiblement la destruction de ta vie !

Et même s'il n'y a eu aucun préjudice ! Et même si l'on peut être plus dangereux pour les autres en respectant les limitations de vitesse si les conditions ne le permettent pas.

Le délire !

Quant au traitement médiatique de cette loi à la télé, comme souvent, orienté et débile :

- Interview d'un père qui a perdu son fils percuté par un chauffard qui roulait à 50 km/h au-dessus de la limite (mais pas d'interview de quelqu'un qui aurait perdu un proche percuté par un chauffard roulant en dessous de la limite !).

- présentation de l'augmentation des distances de freinage ; il faudrait alors limiter la vitesse en ville à 2 km/h car si un gamin entre deux voitures te sort devant la roue, même à 50, tu ne peux pas t'arrêter instantanément (histoire vécue, heureusement sans trop de bobo).

- Explication que les grands excès de vitesse transforment ton véhicule en arme (comme si à chaque rotation de la poignée, tu avais la volonté de tuer quelqu'un !)

Moi qui commençais à fantasmer sur la nouvelle Honda sport-GT, ça m'a coupé le rêve ! Comment s'amuser avec un quatre-pattes de 150 chevaux dans ces conditions ?

Maintenant, il ne faut plus choisir une moto en fonction de ses envies, mais en fonction de la répression routière (eh bien oui, c'était mieux avant !)...

Plus largement, cette mesure devrait impacter également vos essais.

Déjà, dans le choix des montures : sans même parler des sportives, une Multistrada V4, par exemple, te transformera inévitablement soit en frustré, soit en hors-la-loi anxieux et potentiellement taulard (parce que 130 sur une route à 80 avec ces brêles, ce n'est qu'une légère rotation de la poignée droite). Plus aucun intérêt...

Dans votre manière de rouler aussi. Car lire « *durant la bourre qu'on s'est tiré, il ressort que telle bécane a une partie--cycle incisive, que telle autre a une allonge démoniaque et qu'une autre te colle les yeux au fond des orbites...* » n'aurait plus aucun sens.

Je vous laisse méditer sur la tristesse de notre monde liberticide (j'aurais plein d'autres exemples dans d'autres domaines !).

● **Djeff du 17**

Xavier répond Il est certain que tirer un petit boulet dans un endroit désert, ça n'est pas vraiment comparable avec le port d'une arme de poing au milieu d'une foule. Malheureusement, la loi se durcit quand les gens font n'importe quoi et provoquent des drames. Il serait d'ailleurs intéressant de comparer l'échelle des valeurs entre excès de vitesse et certains types d'agressions sur personnes physiques, par exemple. La vitesse est évidemment plus facile à contrôler en amont, donc le gouvernement joue sur du velours. En conduisant, on se doit quand même d'être un minimum responsable. Plus de 50 km/h au-dessus de la limite, 120-130 chrono sur route ou 180 sur autoroute, ce n'est pas une étourderie, c'est un choix. À chacun de faire gaffe. En essai, hormis de rares petits dépassements, nous ne sommes jamais sanctionnés. Parce que nous faisons en sorte de nous adapter aux conditions qui nous entourent.

Multi doutes

Bonjour à toute l'équipe de ce magazine que j'apprécie depuis une quarantaine d'années. Un petit rappel sur votre essai de la Ducati Multistrada V4 Rally : vous indiquez un prix de base de 29 090 € et précisez que cela correspond au modèle essayé, mais il semble que les valises sont en option. De plus la moto en photo sur sa béquille est chaussée de ses pneus Pirelli Scorpion Trail, mais les photos en essai sont des pneus route alors difficile de connaître le comportement réel de la machine. Ce serait sympa de ne pas nous mettre dans le doute. Allez, un peu plus de sérieux ou de précision. Un grand salut aux motards qui roulent l'hiver. Cordialement.

● **Laurent Griveaux**

Mika répond Bonjour Laurent, tu as raison, le prix de la Multistrada V4 Rally qu'on a essayée était de 31 990 € (2 400 € pour le pack Adventure Travel & Radar qui inclut la bagagerie, plus 500 € pour le coloris vert) et non pas 29 090 € qui est le prix de base du modèle. On aurait également dû préciser que les pneus Pirelli Scorpion Rally visibles sur la photo statique de profil ne sont pas ceux qui ont servi durant l'essai (des Pirelli Scorpion Trail II nettement plus routiers). Lors d'une présentation presse, on doit certes composer avec les photos fournies par le constructeur, mais ça n'empêche pas de lever un doute quand il s'installe. Bref, merci pour ta vigilance. On fera mieux la prochaine fois !

Gouzi gouzi

Salut les MJ boys. Décidément, vous ne changez pas vos habitudes en oubliant systématiquement les Moto Guzzi dans vos articles. C'est bien beau de parler des big blocks ... Même dans le chapitre *Le cortège des disparues*, pas un mot et encore moins une photo de la splendide Moto Guzzi 1400 Calif. Pourtant, elle aurait eu largement sa place et son droit d'être citée. J'ai eu l'occasion récemment de faire 140 km avec celle de mon beauf, et ça a été un moment de plaisir formidable. Tout ceci sur les petites routes du Gard et le long des gorges de l'Ardèche entre Saint-Martin-d'Ardèche et Vallon-Pont-d'Arc. Venant de la V85 TT, il m'a fallu un moment pour m'habituer à la position, principalement aux deux pieds à plat et à l'utilisation du sélecteur de vitesse à deux branches et du frein arrière. Sinon, des sensations en veux-tu en voilà. Des *good vibrations*. Une boîte de vitesses précise et bien étagée. Un super gros couple en sortie de virage ou pour doubler. Une excellente allonge. Ça déménage tout en souplesse. Vraiment du pur plaisir. Dans le sinueux, la moto virevolte dans les virages rapides avec la précision d'un couteau suisse et les reprises en sortie de virage donnent des

sensations moteur formidables. Et pour ne rien gâcher, la beauté de cette architecture Italienne qui fait indéniablement se retourner et s'arrêter les passants. Les autres motos sont ignorées et le monde motard s'attroupe autour de la *Bellissima California*. Mais aussi les autres passants non-motards qui ne peuvent qu'approuver. Elle se détache dans les troupes de GS et même de Harley. V+ et bonne année 2026 à vous tous. Santé, bonheur, paix dans le monde et bonnes balades moto.

● **Jean-Louis (88)**

Xavier répond Salut Jean-Louis, si le groupe Piaggio cherche un avocat pour défendre la cause de Moto Guzzi, nous lui suggérerons ton nom, fais-nous confiance ! Oui, le beau V-twin 1400 de la très jolie California avait du caractère, mais pas plus (voire moins) que les motos citées par ailleurs de l'essai, Kawa VN 2000, Indian 116 Ci (1 900 cm³), K 1600 6-cylindres, etc. Quant à la précision de la grosse Guzzi virevoltante dans le sinueux, nous avons plutôt le souvenir d'une moto très lourde qui réclamait pas mal d'attention. Ce n'est pas notre cher Fred, qui l'a prise une fois pour un de ses trips, qui dira le contraire.



et) à la toile, à vos claviers...

L'hymne à l'amour... du thermique

C'est toujours un plaisir très attendu que celui de lire la prose, hélas seulement mensuelle, de *Moto Journal*.

Que dire de l'excellent article de Mika Tora sur les gros cubes (MJ 2390), qui me renvoie brusquement à Kenosha (Wisconsin, USA) dans les années 80, celles de feu AMC (*American Motors Company*), à une période où les États-Unis étaient encore un pays libre. Très loin du chaos actuel et de l'amoncellement de tous ces nuages noirs du populisme et de toutes ses dérives...

Que dire ? Que c'est le moment de vous manifester ma reconnaissance pour continuer de maintenir toute la magie de la passion de la pratique du deux-roues au travers de ce *Journal*. J'aurais aimé, comme tant d'autres, du coup, vous reprocher ceci ou cela.

D'aller trop vite ou pas assez vite. De réaliser des essais de routière en solo, sans bagage (un non-sens de tester le produit). Peut-être aussi d'argumenter avec Aurel sur le bien-fondé des gâchettes au guidon. Ou encore de détailler avec le Colonel toutes les qualités et les défauts de la Gold (car oui, un jour ou l'autre, à 73 ans, il est grand temps de passer à la GW...). De... oui, tout plein de ces sujets hyper-passionnés, mais pas toujours débattus de manière très objective. La mauvaise foi légendaire du motard... C'est donc le parfait moment de vous dire merci et de vous souhaiter à tous *All the best* pour cette nouvelle année, qui sera hélas probablement tout, tout sauf *the best*...

Noël, c'est l'ancestrale communion d'amour du prochain, une évidence vieille comme la nuit des temps. C'est la période du rapprochement temporaire des hommes entre eux. Mais il existe bien d'autres formes de proximité pour les hommes. Comme vous le matérialisez si bien dans vos articles, il existe et existera encore très longtemps une autre forme de communion : celle de la passion. C'est d'ailleurs tout le ressenti vécu à la lecture de votre article sur les gros cubes. La passion, celle de la mécanique ! Mais non, pas la bricole. La vraie, celle de la science. Celle de la cinématique, de la dynamique, de la statique et toutes ses autres dérivés. En mécanique, tout n'est qu'amour. Une symphonie d'interactions en

harmonie entre les corps et leurs mouvements. Science exacte ? Hélas non. Science du compromis, de la nuance et du bon sens. Quel que soit le champ observé, sur terre, dans l'eau, dans les airs, dans l'espace. Quel que soit l'objet observé, domestique, militaire, médical, optique. Quel que soit le vivant observé, animal, humain, plante. Tout, absolument tout est toujours régi par les lois de la mécanique. Et si par malheur la frontière entre statique et dynamique vient à se rompre, alors l'équilibre même de toutes ces choses est bouleversé, avec les conséquences que l'on connaît...

L'uniformité de l'électrique

À cette période de découvertes des années 80, j'étais déconcerté par la philosophie nord-américaine relative aux moteurs thermiques. Ces monstrueux *big blocks* US qui faisaient fi de toutes nos contraintes européennes (ou japonaises), de nos réglementations liées aux développements de motorisations de très petites cylindrées. Et c'est là que survint une question qui ne trouva alors guère de réponse : pourquoi deux moteurs, l'un de petite cylindrée, l'autre du double de cylindrée, mais ayant tous deux exactement le même couple, la même puissance, pourquoi donc, ne fournissent-ils pas la même prestation d'utilisation, la même jouissance de roulage ? Chacun des motoristes aux US et en Europe, avançait alors, des argumentations sujettes à bien des controverses. Et c'est bien là l'illustration que la mécanique est toute faite de subtiles nuances de compromis. L'intérêt de votre article est de mettre le doigt sur les écarts réels de prestations constatés entre petites et grosses cylindrées. Non le plus petit moteur *down sized*, fût-il boosté par un compresseur ou un TGV (Turbo à Géométrie Variable), n'aura jamais l'aura d'un gros moteur atmo. Des idées d'explication à ce constat ? Purement sous l'aspect *mécanique*, ça ne semble pas si simple. Quoique. Il y a l'impact du nombre des cylindres à ISO cylindrée comme observé au cours de votre essai. Moins de cylindres = plus

TECHNO QUEL AVENIR POUR LES BIG BLOCKS ?

Sensations en sursis ?

Un gros moteur avec plein de cylindres, ça ne garantit pas une bonne moto, mais c'est déjà une promesse de sensations. Or, les sensations à moto, c'est quand même le but du jeu, non ? Tout l'enjeu est de savoir si la partie va encore durer.

Par Michel Tora photo 08

Dans notre spécialité, on a toujours eu des moteurs à 12, 16, 20, 24, 30, 36, 40, 48, 52, 56, 60, 64, 72, 76, 80, 84, 88, 92, 96, 100, 104, 108, 112, 116, 120, 124, 128, 132, 136, 140, 144, 148, 152, 156, 160, 164, 168, 172, 176, 180, 184, 188, 192, 196, 200, 204, 208, 212, 216, 220, 224, 228, 232, 236, 240, 244, 248, 252, 256, 260, 264, 268, 272, 276, 280, 284, 288, 292, 296, 300, 304, 308, 312, 316, 320, 324, 328, 332, 336, 340, 344, 348, 352, 356, 360, 364, 368, 372, 376, 380, 384, 388, 392, 396, 400, 404, 408, 412, 416, 420, 424, 428, 432, 436, 440, 444, 448, 452, 456, 460, 464, 468, 472, 476, 480, 484, 488, 492, 496, 500, 504, 508, 512, 516, 520, 524, 528, 532, 536, 540, 544, 548, 552, 556, 560, 564, 568, 572, 576, 580, 584, 588, 592, 596, 600, 604, 608, 612, 616, 620, 624, 628, 632, 636, 640, 644, 648, 652, 656, 660, 664, 668, 672, 676, 680, 684, 688, 692, 696, 700, 704, 708, 712, 716, 720, 724, 728, 732, 736, 740, 744, 748, 752, 756, 760, 764, 768, 772, 776, 780, 784, 788, 792, 796, 800, 804, 808, 812, 816, 820, 824, 828, 832, 836, 840, 844, 848, 852, 856, 860, 864, 868, 872, 876, 880, 884, 888, 892, 896, 900, 904, 908, 912, 916, 920, 924, 928, 932, 936, 940, 944, 948, 952, 956, 960, 964, 968, 972, 976, 980, 984, 988, 992, 996, 1000, 1004, 1008, 1012, 1016, 1020, 1024, 1028, 1032, 1036, 1040, 1044, 1048, 1052, 1056, 1060, 1064, 1068, 1072, 1076, 1080, 1084, 1088, 1092, 1096, 1100, 1104, 1108, 1112, 1116, 1120, 1124, 1128, 1132, 1136, 1140, 1144, 1148, 1152, 1156, 1160, 1164, 1168, 1172, 1176, 1180, 1184, 1188, 1192, 1196, 1200, 1204, 1208, 1212, 1216, 1220, 1224, 1228, 1232, 1236, 1240, 1244, 1248, 1252, 1256, 1260, 1264, 1268, 1272, 1276, 1280, 1284, 1288, 1292, 1296, 1300, 1304, 1308, 1312, 1316, 1320, 1324, 1328, 1332, 1336, 1340, 1344, 1348, 1352, 1356, 1360, 1364, 1368, 1372, 1376, 1380, 1384, 1388, 1392, 1396, 1400, 1404, 1408, 1412, 1416, 1420, 1424, 1428, 1432, 1436, 1440, 1444, 1448, 1452, 1456, 1460, 1464, 1468, 1472, 1476, 1480, 1484, 1488, 1492, 1496, 1500, 1504, 1508, 1512, 1516, 1520, 1524, 1528, 1532, 1536, 1540, 1544, 1548, 1552, 1556, 1560, 1564, 1568, 1572, 1576, 1580, 1584, 1588, 1592, 1596, 1600, 1604, 1608, 1612, 1616, 1620, 1624, 1628, 1632, 1636, 1640, 1644, 1648, 1652, 1656, 1660, 1664, 1668, 1672, 1676, 1680, 1684, 1688, 1692, 1696, 1700, 1704, 1708, 1712, 1716, 1720, 1724, 1728, 1732, 1736, 1740, 1744, 1748, 1752, 1756, 1760, 1764, 1768, 1772, 1776, 1780, 1784, 1788, 1792, 1796, 1800, 1804, 1808, 1812, 1816, 1820, 1824, 1828, 1832, 1836, 1840, 1844, 1848, 1852, 1856, 1860, 1864, 1868, 1872, 1876, 1880, 1884, 1888, 1892, 1896, 1900, 1904, 1908, 1912, 1916, 1920, 1924, 1928, 1932, 1936, 1940, 1944, 1948, 1952, 1956, 1960, 1964, 1968, 1972, 1976, 1980, 1984, 1988, 1992, 1996, 2000, 2004, 2008, 2012, 2016, 2020, 2024, 2028, 2032, 2036, 2040, 2044, 2048, 2052, 2056, 2060, 2064, 2068, 2072, 2076, 2080, 2084, 2088, 2092, 2096, 2100, 2104, 2108, 2112, 2116, 2120, 2124, 2128, 2132, 2136, 2140, 2144, 2148, 2152, 2156, 2160, 2164, 2168, 2172, 2176, 2180, 2184, 2188, 2192, 2196, 2200, 2204, 2208, 2212, 2216, 2220, 2224, 2228, 2232, 2236, 2240, 2244, 2248, 2252, 2256, 2260, 2264, 2268, 2272, 2276, 2280, 2284, 2288, 2292, 2296, 2300, 2304, 2308, 2312, 2316, 2320, 2324, 2328, 2332, 2336, 2340, 2344, 2348, 2352, 2356, 2360, 2364, 2368, 2372, 2376, 2380, 2384, 2388, 2392, 2396, 2400, 2404, 2408, 2412, 2416, 2420, 2424, 2428, 2432, 2436, 2440, 2444, 2448, 2452, 2456, 2460, 2464, 2468, 2472, 2476, 2480, 2484, 2488, 2492, 2496, 2500, 2504, 2508, 2512, 2516, 2520, 2524, 2528, 2532, 2536, 2540, 2544, 2548, 2552, 2556, 2560, 2564, 2568, 2572, 2576, 2580, 2584, 2588, 2592, 2596, 2600, 2604, 2608, 2612, 2616, 2620, 2624, 2628, 2632, 2636, 2640, 2644, 2648, 2652, 2656, 2660, 2664, 2668, 2672, 2676, 2680, 2684, 2688, 2692, 2696, 2700, 2704, 2708, 2712, 2716, 2720, 2724, 2728, 2732, 2736, 2740, 2744, 2748, 2752, 2756, 2760, 2764, 2768, 2772, 2776, 2780, 2784, 2788, 2792, 2796, 2800, 2804, 2808, 2812, 2816, 2820, 2824, 2828, 2832, 2836, 2840, 2844, 2848, 2852, 2856, 2860, 2864, 2868, 2872, 2876, 2880, 2884, 2888, 2892, 2896, 2900, 2904, 2908, 2912, 2916, 2920, 2924, 2928, 2932, 2936, 2940, 2944, 2948, 2952, 2956, 2960, 2964, 2968, 2972, 2976, 2980, 2984, 2988, 2992, 2996, 3000, 3004, 3008, 3012, 3016, 3020, 3024, 3028, 3032, 3036, 3040, 3044, 3048, 3052, 3056, 3060, 3064, 3068, 3072, 3076, 3080, 3084, 3088, 3092, 3096, 3100, 3104, 3108, 3112, 3116, 3120, 3124, 3128, 3132, 3136, 3140, 3144, 3148, 3152, 3156, 3160, 3164, 3168, 3172, 3176, 3180, 3184, 3188, 3192, 3196, 3200, 3204, 3208, 3212, 3216, 3220, 3224, 3228, 3232, 3236, 3240, 3244, 3248, 3252, 3256, 3260, 3264, 3268, 3272, 3276, 3280, 3284, 3288, 3292, 3296, 3300, 3304, 3308, 3312, 3316, 3320, 3324, 3328, 3332, 3336, 3340, 3344, 3348, 3352, 3356, 3360, 3364, 3368, 3372, 3376, 3380, 3384, 3388, 3392, 3396, 3400, 3404, 3408, 3412, 3416, 3420, 3424, 3428, 3432, 3436, 3440, 3444, 3448, 3452, 3456, 3460, 3464, 3468, 3472, 3476, 3480, 3484, 3488, 3492, 3496, 3500, 3504, 3508, 3512, 3516, 3520, 3524, 3528, 3532, 3536, 3540, 3544, 3548, 3552, 3556, 3560, 3564, 3568, 3572, 3576, 3580, 3584, 3588, 3592, 3596, 3600, 3604, 3608, 3612, 3616, 3620, 3624, 3628, 3632, 3636, 3640, 3644, 3648, 3652, 3656, 3660, 3664, 3668, 3672, 3676, 3680, 3684, 3688, 3692, 3696, 3700, 3704, 3708, 3712, 3716, 3720, 3724, 3728, 3732, 3736, 3740, 3744, 3748, 3752, 3756, 3760, 3764, 3768, 3772, 3776, 3780, 3784, 3788, 3792, 3796, 3800, 3804, 3808, 3812, 3816, 3820, 3824, 3828, 3832, 3836, 3840, 3844, 3848, 3852, 3856, 3860, 3864, 3868, 3872, 3876, 3880, 3884, 3888, 3892, 3896, 3900, 3904, 3908, 3912, 3916, 3920, 3924, 3928, 3932, 3936, 3940, 3944, 3948, 3952, 3956, 3960, 3964, 3968, 3972, 3976, 3980, 3984, 3988, 3992, 3996, 4000, 4004, 4008, 4012, 4016, 4020, 4024, 4028, 4032, 4036, 4040, 4044, 4048, 4052, 4056, 4060, 4064, 4068, 4072, 4076, 4080, 4084, 4088, 4092, 4096, 4100, 4104, 4108, 4112, 4116, 4120, 4124, 4128, 4132, 4136, 4140, 4144, 4148, 4152, 4156, 4160, 4164, 4168, 4172, 4176, 4180, 4184, 4188, 4192, 4196, 4200, 4204, 4208, 4212, 4216, 4220, 4224, 4228, 4232, 4236, 4240, 4244, 4248, 4252, 4256, 4260, 4264, 4268, 4272, 4276, 4280, 4284, 4288, 4292, 4296, 4300, 4304, 4308, 4312, 4316, 4320, 4324, 4328, 4332, 4336, 4340, 4344, 4348, 4352, 4356, 4360, 4364, 4368, 4372, 4376, 4380, 4384, 4388, 4392, 4396, 4400, 4404, 4408, 4412, 4416, 4420, 4424, 4428, 4432, 4436, 4440, 4444, 4448, 4452, 4456, 4460, 4464, 4468, 4472, 4476, 4480, 4484, 4488, 4492, 4496, 4500, 4504, 4508, 4512, 4516, 4520, 4524, 4528, 4532, 4536, 4540, 4544, 4548, 4552, 4556, 4560, 4564, 4568, 4572, 4576, 4580, 4584, 4588, 4592, 4596, 4600, 4604, 4608, 4612, 4616, 4620, 4624, 4628, 4632, 4636, 4640, 4644, 4648, 4652, 4656, 4660, 4664, 4668, 4672, 4676, 4680, 4684, 4688, 4692, 4696, 4700, 4704, 4708, 4712, 4716, 4720, 4724, 4728, 4732, 4736, 4740, 4744, 4748, 4752, 4756, 4760, 4764, 4768, 4772, 4776, 4780, 4784, 4788, 4792, 4796, 4800, 4804, 4808, 4812, 4816, 4820, 4824, 4828, 4832, 4836, 4840, 4844, 4848, 4852, 4856, 4860, 4864, 4868, 4872, 4876, 4880, 4884, 4888, 4892, 4896, 4900, 4904, 4908, 4912, 4916, 4920, 4924, 4928, 4932, 4936, 4940, 4944, 4948, 4952, 4956, 4960, 4964, 4968, 4972, 4976, 4980, 4984, 4988, 4992, 4996, 5000, 5004, 5008, 5012, 5016, 5020, 5024, 5028, 5032, 5036, 5040, 5044, 5048, 5052, 5056, 5060, 5064, 5068, 5072, 5076, 5080, 5084, 5088, 5092, 5096, 5100, 5104, 5108, 5112, 5116, 5120, 5124, 5128, 5132, 5136, 5140, 5144, 5148, 5152, 5156, 5160, 5164, 5168, 5172, 5176, 5180, 5184, 5188, 5192, 5196, 5200, 5204, 5208, 5212, 5216, 5220, 5224, 5228, 5232, 5236, 5240, 5244, 5248, 5252, 5256, 5260, 5264, 5268, 5272, 5276, 5280, 5284, 5288, 5292, 5296, 5300, 5304, 5308, 5312, 5316, 5320, 5324, 5328, 5332, 5336, 5340, 5344, 5348, 5352, 5356, 5360, 5364, 5368, 5372, 5376, 5380, 5384, 5388, 5392, 5396, 5400, 5404, 5408, 5412, 5416, 5420, 5424, 5428, 5432, 5436, 5440, 5444, 5448, 5452, 5456, 5460, 5464, 5468, 5472, 5476, 5480, 5484, 5488, 5492, 5496, 5500, 5504, 5508, 5512, 5516, 5520, 5524, 5528, 5532, 5536, 5540, 5544, 5548, 5552, 5556, 5560, 5564, 5568, 5572, 5576, 5580, 5584, 5588, 5592, 5596, 5600, 5604, 5608, 5612, 5616, 5620, 5624, 5628, 5632, 5636, 5640, 5644, 5648, 5652, 5656, 5660, 5664, 5668, 5672, 5676, 5680, 5684, 5688, 5692, 5696, 5700, 5704, 5708, 5712, 5716, 5720, 5724, 5728, 5732, 5736, 5740, 5744, 5748, 5752, 5756, 5760, 5764, 5768, 5772, 5776, 5780, 5784, 5788, 5792, 5796, 5800, 5804, 5808, 5812, 5816, 5820, 5824, 5828, 5832, 5836, 5840, 5844, 5848, 5852, 5856, 5860, 5864, 5868, 5872, 5876, 5880, 5884, 5888, 5892, 5896, 5900, 5904, 5908, 5912, 5916, 5920, 5924, 5928, 5932, 5936, 5940, 5944, 5948, 5952, 5956, 5960, 5964, 5968, 5972, 5976, 5980, 5984, 5988, 5992, 5996, 6000, 6004, 6008, 6012, 6016, 6020, 6024, 6028, 6032, 6036, 6040, 6044, 6048, 6052, 6056, 6060, 6064, 6068, 6072, 6076, 6080, 6084, 6088, 6092, 6096, 6100, 6104, 6108, 6112, 6116, 6120, 6124, 6128, 6132, 6136, 6140, 6144, 6148, 6152, 6156, 6160, 6164, 6168, 6172, 6176, 6180, 6184, 6188, 6192, 6196, 6200, 6204, 6208, 6212, 6216, 6220, 6224, 6228, 6232, 6236, 6240, 6244, 6248, 6252, 6256, 6260, 6264, 6268, 6272, 6276, 6280, 6284, 6288, 6292, 6296, 6300, 6304, 6308, 6312, 6316, 6320, 6324, 6328, 6332, 6336, 6340, 6344, 6348, 6352, 6356, 6360, 6364, 6368, 6372, 6376, 6380, 6384, 6388, 6392, 6396, 6400, 6404, 6408, 6412, 6416, 6420, 6424, 6428, 6432, 6436, 6440, 6444, 6448, 6452, 6456, 6460, 6464, 6468, 6472, 6476, 6480, 6484, 6488, 6492, 6496, 6500, 6504, 6508, 6512, 6516, 6520, 6524, 6528, 6532, 6536, 6540, 6544, 6548, 6552, 6556, 6560, 6564, 6568, 6572, 6576, 6580, 6584, 6588, 6592, 6596, 6600, 6604, 6608, 6612, 6616, 6620, 6624, 6628, 6632, 6636, 6640, 6644, 6648, 6652, 6656, 6660, 6664, 6668, 6672, 6676, 6680, 6684, 6688, 6692, 6696, 6700, 6704, 6708, 6712, 6716, 6720, 6724, 6728, 6732, 6736, 6740, 6744, 6748, 6752, 6756, 6760, 6764, 6768, 6772, 6776, 6780, 6784, 6788, 6792, 6796, 6800, 6804, 6808, 6812, 6816, 6820, 6824, 6828, 6832, 6836, 6840, 6844, 6848, 6852, 6856, 6860, 6864, 6868, 6872, 6876, 6880, 6884, 6888, 6892, 6896, 6900, 6904, 6908, 6912, 6916, 6920, 6924, 6928, 6932, 6936, 6940, 6944, 6948, 6952, 6956, 6960, 6964, 6968, 6972, 6976, 6980, 6984, 6988, 6992, 6996, 7000, 7004, 7008, 7012, 7016, 7020, 7024, 7028, 7032, 7036, 7040, 7044, 7048, 7052, 7056, 7060, 7064, 7068, 7072, 7076, 7080, 7084, 7088, 7092, 7096, 7100, 7104, 7108, 7112, 7116, 7120, 7124, 7128, 7132, 7136, 7140, 7144, 7148, 7152, 7156, 7160, 7164, 7168, 7172, 7176, 7180, 7184, 7188, 7192, 7196, 7200, 7204, 7208, 7212, 7216, 7220



La course, côté paddock

JEUNESSE SOUS PRESSION

(EXTRAIT DU TOME 1)

« Je ne dirais pas que c'est un échec, mais ça n'a pas fonctionné. »

(Citation préférée des hommes politiques)

Le Français Bernard Garcia fut pilote en Grand Prix sur une Roc-Yamaha 500, c'est-à-dire un moteur V4 vendu par Yamaha monté dans un châssis construit par la structure de Serge Rosset à Annemasse. Il témoigne d'un souvenir au sujet de Laguna Seca, un circuit très technique situé en Californie au sud de San Francisco : « 1993 était ma première année en Grand Prix 500 après avoir été sélectionné au Grand Prix de France l'année précédente à Magny-Cours, où j'ai terminé dans l'hélico d'évacuation sanitaire, mais avec un contrat pour 93 chez Yamaha Motor France ! Me voici donc à 21 ans, moi, ancien coursier du quartier de la Joliette à Marseille, sur le circuit de Laguna Seca, et cette fois non pas sur ma 500 Roc-Yamaha mais sur la moto d'usine Yamaha de mon coéquipier Fast Freddie alias Freddie Spencer, du fait qu'il s'était blessé sur le circuit australien d'Eastern Creek et au GP du Japon à Suzuka en essayant la toute première suspension active Öhlins. Ce que je ne savais pas, c'est que quand tu deviens pilote d'usine il y a tout un programme de développement où les Japonais te font essayer des tas de pièces ; en plus je découvrais tous les circuits dont ce Laguna Seca, et au guidon d'une 500 V4 c'est pas du Mozart, plutôt du AC/DC ! »

Le décor est posé et ce n'est pas de la tarte pour notre petit jeune qui rêve de gloire : « Après avoir effectué quelques tours, Christian Sarron, mon manager et coach, me fait signe de venir sur le muret de chronométrage pour regarder passer les top pilotes dans la ligne droite des stands, ligne qui n'est pas du tout droite mais en courbe très rapide, défoncée et en aveugle plein angle avec le casque au ras du muret en béton ! Là je vois les pilotes officiels américains Schwantz et Rainey débouler à 250 km/h tout en travers, poignée de gaz soudée, la moto dans tous les sens en patinage ou en cabrage, la totale ! J'ai vraiment été impressionné et je commençais à avoir la boule au ventre. Je suis reparti en piste avec la Yamaha YZR 500 officielle flambante et j'ai pas fait trois tours avant de perdre l'avant dans la gauche avant le Corkscrew, un pif-paf en tire-bouchon en grosse descente... Comme quoi moto d'usine ou pas, franchement, avec 170 ou 180 ch,

c'est pareil, c'est ce qui est entre le guidon et la selle qui est souvent le problème ! Mais mon ego de Jeunesse voulait montrer que la moto d'usine était meilleure que ma moto privée... » C'est ce qu'on pourrait appeler un cadeau empoisonné : offrir à un pilote débutant et ambitieux une moto prestigieuse et complexe sur un temps limité et un tracé inconnu et délicat, ça a de bonnes chances de finir en roulé-boulé...

SAUT DANS L'INCONNU

(EXTRAIT DU TOME 2)

Philippe Monneret, qui fut essentiellement pilote d'Endurance ou de vitesse en France, a couru deux fois un Grand Prix, et en catégorie 500 ! Ce fut en 1994 et 1995 au Mans au guidon d'une 500 Roc à moteur V4 Yamaha lors du Grand Prix de France. Et il a terminé successivement 18^e puis 15^e, ce qui lui permit d'étoffer sa présence dans les tablettes de la FIM en marquant un point en championnat du monde 500, la catégorie reine. Mais Philippe avait décidé ça plus pour vivre quelque chose de fort que pour faire péter les chronos : « Juste avant mon premier GP de France, j'étais sur le tournage d'un film car je formais Gérard Darmon et Ticky Holgado pour le long métrage Pourvu que ça dure, où ils étaient censés conduire une moto. J'ai fait ça juste avant le Grand Prix, donc je n'avais aucune préparation physique pour piloter dans la catégorie la plus sauvage des Grands Prix ! Et je n'avais jamais conduit une 500 auparavant, même pas une petite prise de contact. Donc, dès les essais, j'ai vu que c'était vraiment costaud à piloter et très impressionnant, non seulement la violence à l'accélération, mais même au freinage : la première fois que j'ai pris les freins à La Chapelle, la moto s'est mise debout sur la roue avant et sous mon casque j'ai crié ! Ce qui fait qu'après les essais, j'ai dit à mon mécano, qui était mon copain Sergio de chez Méliand : "Écoute, je ne suis pas en état physique pour le faire. Donc tu me mets que la moitié du plein d'essence parce que je ne finirai pas la course et comme ça la moto sera moins physique à piloter." Il m'a répondu "Tu nous casses les couilles, je mets le plein et t'iras au bout !" En course, très vite, j'étais totalement cuit, rincé. Mais quand j'ai vu que j'étais 15^e, ça m'a bien remotivé ! J'étais au bout de ma vie mais j'ai continué à attaquer jusqu'au bout ! Même si j'ai pris un tour par Doohan, qui s'est carrément appuyé sur moi quand il m'a doublé en plein virage ! »

Bruno GILLET

DANS LES COULISSES DE LA COURSE MOTO

100 anecdotes insolites sur 40 ans de Grand Prix et d'Endurance

Aveux, confidences et pitreries du paddock

Avec

J. Zarco, B. Sheene, V. Rossi, Ch. Léon, M. Biaggi, R. de Puniet, E. Lawson, H. Poncharal, J-F. Baldé, C. Lavado, Coluche, D. Méliand, A. Nieto, B. Garcia, G. Agostini, Ch. Sarron, F. Spencer, M. Rougerie, F. Quattaro, O. Jacque, J. Hallyday, P-E. Samin, R. Tissier, K. Roberts, J-C. Chemarin, J. Cecotto, A. Vincent, J-P. Beltoise, R. Xaus, X. Maugendre, V. Ferrari, G. Choukroun, L. Dall'igna, E. Irvine, H. Fath, B. Hassaine, Ph. Monneret, G. Bertin, O. Chevallier, A. Chevallier, P. Pons, J-L. Guignabodet, Ph. Coulon, L. Rossi, G. Coulon, M. Lucchinelli, P. Depailler, H. Moineau, R. Laconi, S. Mertens, J-L. Tournadre, H. Guilleux, H. Aufray, Ch. Bourgeois, E. Mahé, J. Basselin, H. Rigal, L. Fellon, P. Fernandez, J-Ph. Ruggia, Th. Rapicault, J-M. Bonnay, G. Monneret, J-L. Guillou, J. Hopkins, E. Quattaro, J. Foray, G. Husson, B. Fau, C. Crutchlow, J. Germain, V. Soussan, E. Offenstadt, R. Freymond...

Tome 1

TOME 2 !

Bruno GILLET

DANS LES COULISSES DE LA COURSE MOTO

100 NOUVELLES anecdotes insolites sur 40 ans de Grands Prix et d'Endurance

Confessions, exploits et entourloupes du paddock

Avec

V. Rossi, K. Roberts, R. de Puniet, J. Zarco, J-M. Bayle, J-F. Baldé, Ph. Monneret, O. Jacque, G. Agostini, M. Biaggi, Ph. Read, M. Hailwood, B. Fau, W. Rainey, J-L. Guillou, M. Doohan, R. Mamola, L. Cadalora, B. Hassaine, J. Kocinski, G. Bertin, V. Soussan, D. Aldana, Ch. Bourgeois, H. Poncharal, J-C. Chemarin, B. Sheene, J. Bidalot, Pipo, A. Michel, A. Nieto, G. Coudray, D. Méliand, G. Coulon, E. Mahé, R. Roche, H. Moineau, F. Spencer, Th. Rapicault, J. Hallyday, J-L. Tournadre, Th. Espié, H. Guilleux, H. Fath, F. Gross, Ch. Léon, M. Rougerie, J. Surtees, G. Desheules, D. Sarron, J. Saarinen, A. Chevallier, T. Pastrana, R. Waldmann, L. Capirossi, H. Rigal, J. Auréal, P. Plisson, M. Fontan, J-L. Guignabodet, K. Schwantz, V. Ferrari, D. de Radigues, E. Lawson, B. Spies, O. Chevallier, St. Mertens, J. Germain, P. Pons, Ch. Sarron, J. Cecotto, F. Tran Duc, A. Brochery, L. Baz, R. Haslam, Ch. Estrosi, M. Seurat, E. Offenstadt, B. Lavilliers, J. Onda, G. Bettiol, Fenouil, H. Auriol, Th. Noblesse, Cl. Fior, A. Morillas, Ch. Le Liard, P. Hennen, C. Vilaseca, W. Villa, C. Ihre, G. Olla, J. Schlessier, P. Evans, G. Fougeray, L. Fellon, D. Pernet, R. Tissier, W. Gardner

Dans les coulisses de la course moto de Bruno Gillet.

Tome 1 : 216 pages, 12 € + frais de port

Tome 2 : 222 pages, 15 € + frais de port

Disponible sur Amazon. Version e-book en numérique également disponible sur Amazon (7 € le Tome 1, 8 € le Tome 2)

MOTO Journal



ABONNEZ-VOUS
EN UN FLASH

CASQUETTE



Valeur 34,90 €

**ACHETEZ NOS
ANCIENS NUMÉROS**



**NOS
ANCIENS
NUMÉROS**

ABONNEMENT

**1 AN - 12 NUMÉROS
+ 4 HORS-SÉRIES
+ VERSION DIGITAL
OFFERTE
+ UNE CASQUETTE
VON DUTCH OFFERTE**

86€
~~147,67€~~

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTP2392

À renvoyer à : Moto Journal – Service Abonnement 45 ave. du Général
Leclerc 60643 Chantilly Cedex

Je choisis mon offre d'abonnement à Moto Journal :

COLLECTOR

☐ 1 an - 12 numéros + 4 Hors-séries
+ une casquette Von Dutch
☐ Noire ☐ Bleue ☐ Kaki
86€ au lieu de 147,67€ soit 41% de réduction

STANDARD

☐ 1 an - 12 numéros
59€ au lieu de 72,88€
soit 19% de réduction

DIGITAL

☐ 1 an - 12 numéros + 4 Hors-séries
49€ au lieu de 84,84€

☐ 1 an - 12 numéros
35€ au lieu de 60,88€

Je choisis de régler par :

☐ chèque bancaire à l'ordre de Moto Journal

Pour un paiement par CB, rendez-vous sur :
boutiquelariviere.fr/MOTP2392



**ABONNEZ-VOUS
EN UN
FLASH**

Mes coordonnées

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* :

Tél :

e-mail (indispensable pour la lecture de ma version digitale)

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Journal.

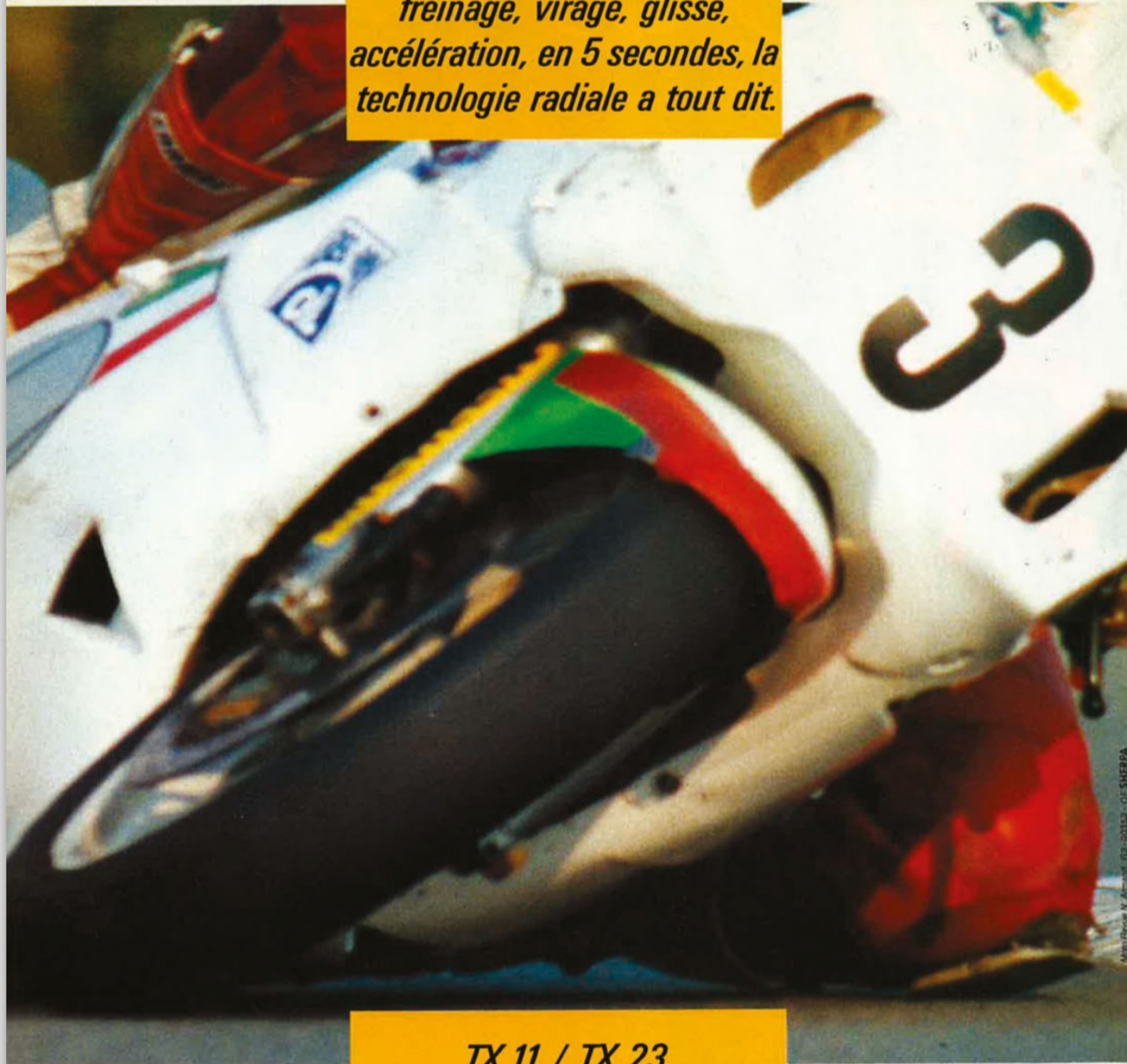
☐ oui ☐ non

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles partenaires de Moto Journal.

☐ oui ☐ non

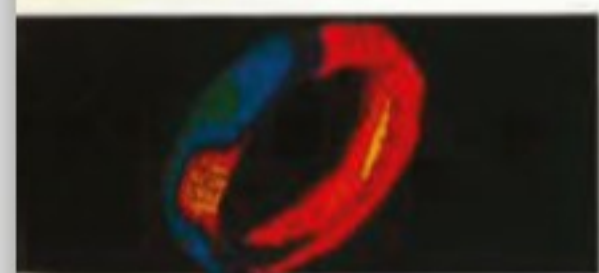
Première ligne : 280 km/h ! Même avec un astérisque pour rassurer le lecteur (et le législateur), faut reconnaître que le message est clair : Michelin met en avant la performance avec ses gommes. Pour le radial, on est jamais trop radical ! (parution au printemps 1990)

280 km/h,
freinage, virage, glisse,
accélération, en 5 secondes, la
technologie radiale a tout dit.*



TX 11 / TX 23

C'est parce que la compétition exige toutes les performances que Michelin a conçu les nouveaux pneus radiaux TX 11 et TX 23. La technique radiale Michelin, victorieuse dans toutes les catégories du championnat du monde permet d'optimiser la liaison au sol tout en limitant



l'échauffement du pneumatique. Résultat : la technique radiale des TX 11 et TX 23 utilise une gomme très performante et garantit un comportement constant dans toutes les situations de la course.


MICHELIN[®]
LA TECHNOLOGIE QUI FAIT LA DIFFÉRENCE

* sur circuit.



REJOIGNEZ LE CLUB !



102 000
LICENCIÉS*



1 050
SITES DE PRATIQUE



9
DISCIPLINES



850
ÉPREUVES



*LICENCES ET TITRES DE PRATIQUE DÉLIVRÉS

ffmoto.org





FLASH-BACK

Par Fedor Giorgievitch Poujovsky

Il y a 20 ans

Souvenirs de mars 2006

La présentation mondiale de la Suzuki GSX-R 750 2006 a eu lieu sur le circuit australien de Phillip Island (MJ 1702) en compagnie de l'émblématique champion du monde de GP 500 Kevin Schwantz. Qui déclare tout de go : « C'est celle que je choisirais, pour une course de 24 heures comme pour rouler tous les jours. Pour faire les mêmes chronos avec la 1000, je dois me dépouiller ! Avec la 750, j'ai l'impression de me promener, sans jamais craindre de mauvais coup comme seule la 1000 peut t'en réserver... » Sûr que 150 ch pour 163 kg à sec, ça reste raisonnable... Incontournable de ce genre de première prise de contact, l'interview de responsables de la marque, la seule à encore proposer une 750 hypersport. En l'occurrence Takeshi

Hayasaki (responsable du développement) et Toshizaku Yamaoka (chef de produit moteur). Ils s'engagent : « Suzuki n'abandonnera jamais cette catégorie... Nous ne comprenons d'ailleurs pas pourquoi les autres constructeurs l'ont abandonnée et nous sommes persuadés qu'ils y reviendront... » Bon plan : un peu plus loin, MJ vous dévoile la façon optimale de découvrir le Tourist Trophy de l'île de Man : se déplacer de spot spectaculaire en point de vue inaccessible... en enduro ! Le TT en TT, il suffisait d'y penser ! Plus loin, Moto Coin-Coin débusque dans le Progrès de Lyon un probable record du monde : un automobiliste local a perdu le contrôle de son véhicule avec... 9,75 g d'alcool dans le sang !!!! Plus sain, le défi que

3€ - N° 1702 - 2 MARS 2006 TOUS LES JEUDIS

MOTO Journal

PROJETS NOUVEAUTÉS 2007
Déjà annoncées en concession !



Décembre 2006
Suzuki 1300 B-King



Décembre 2006
Ducati 1000 hypermotard



En 2007
KTM 1000 V4



COMPARATIF 600 SPORT
Yamaha R6 et Triumph 675, les nouvelles références



ESSAI SUZUKI GSX-R 750 2006

motor presse

M 02042 - 1702 - P. 3,00 €

« Pour faire les mêmes chronos avec la 1000, je dois me dépouiller ! Avec la 750, j'ai l'impression de me promener... »

Essai SUZUKI GSX-R 750 2006

LA MEULE DE KEVIN



En concevant un tout nouveau 750 cm³ capable de loger dans un châssis de GSX-R 600, Suzuki perpétue avec brio la lignée des GSX-R 750. Plus homogène et plus efficace que jamais, c'est la seule sportive apte à contenter à la fois novices et pilotes chevronnés. Foi de Kevin Schwantz !

« M... »

L'ÉPIQUE D'UN 1000

Adaptée comme à la perfection, une telle technique de GSX-R 750 représente une vraie révolution du circuit ultra-rapide de Phillip Island. Schwantz, champion du monde de 1994 et 1995, a pu profiter de cette petite moto, Suzuki avait une dernière disposition des GSX-R 750 2006. Les premiers tests de pilotage ont été très positifs, les pilotes ont pu constater que la 750 cm³ était plus puissante que la 600 cm³ et qu'elle était plus facile à piloter. En fait, c'est la 750 cm³ qui a permis à Kevin Schwantz de gagner le Tourist Trophy de l'île de Man en 1994. C'est la 750 cm³ qui a permis à Kevin Schwantz de gagner le Tourist Trophy de l'île de Man en 1994. C'est la 750 cm³ qui a permis à Kevin Schwantz de gagner le Tourist Trophy de l'île de Man en 1994.

s'inflige le crossman tout juste retraité (à 28 ans) Pierrick Paget : empiler deux ans durant les épreuves sportives ultimes que sa carrière l'empêchait de pratiquer : ascension du mont-Blanc, Étape du Tour cycliste, Transjurassienne (ski de fond), triathlons... Une "tuile" l'empêchera de mener à bien ce défi : sa 3^e place à l'Enduropale sur une Yam privée lui vaudra d'être embauché sur-le-champ pour les trois éditions suivantes par Jean-Claude Olivier... Pierrick veut aujourd'hui

tâter du flat-track, de la vitesse... Brève de tête du 1704 : alors que le film *Burt Munro* remporte un certain succès, Hollywood travaillerait sur un *bio pic* consacré... à Mike Hailwood ! Si l'évocation d'un tel long métrage n'a éveillé aucun souvenir au sein de la redac, c'est qu'il semble tout simplement que le projet ait avorté... Tout comme celui qu'Eric Bana comptait consacrer au début des années 2020 au retour de Mike the Bike à la compétition en 1978, au Tourist Trophy sur une Ducati. Dommage, non ?

Depuis 1971

MOTO
JOURNAL

MOTO
JOURNAL

MOTO
JOURNAL

MOTO
JOURNAL

MOTO
JOURNAL

MOTO
JOURNAL

ON AIR

ORIGINAL FITNESS



UN CONCEPT UNIQUE

SPORT - MUSIQUE - DESIGN

À partir de

7€99
/ SEMAINE

SANS ENGAGEMENT ANNUEL



WWW.ONAIR-FITNESS.FR

* Voir conditions sur www.onair-fitness.fr

ON AIR SPONSOR OFFICIEL DU TEAM CIP 

AVEC **ENZO BELLON** EN CATÉGORIE FIM MOTO3 JUNIOR WORLD CHAMPIONSHIP



Nouveau Monster L'icône accessible dès 99 € /mois.



Scannez ce QR Code pour en savoir plus.

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

*Offre valable jusqu'au 31 mars 2026 pour toute souscription d'un contrat de location avec option d'achat sur 36 mois et 15000 km maximum pour une Ducati Monster Ducati Red neuve de 12212€ TTC (remise commerciale incluse). 1er loyer majoré de 2500€ suivi de 35 loyers de 99€ incluant un véhicule de remplacement (7,0€ TTC/mois inclus souscrit auprès d'Europ Assistance France SA – RCS Nanterre 451 366 405 : Entreprises régies par le Code des assurances et soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP) – 61 rue Taitbout 75009 PARIS). Option d'achat finale : 7290€ ou reprise du véhicule suivant engagement de votre Distributeur. Montant total dû par l'emprunteur avec option d'achat finale : 13255€. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs Ducati présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital : 318 279 200€ – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orientalcar.fr). Délai légal de rétractation de 14 jours. Montants exprimés en TTC, hors assurance facultative.



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

Guide MotoGP

Saison 2026

Top départ !



- Le calendrier et les circuits des 22 GP
- Les pilotes MotoGP
- Les teams officiels
- Les teams indépendants
- Les tests hivernaux

Les additifs

MOTUL

Votre moteur

mérite plus.



RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOS
PRODUITS SUR [MOTUL.COM](https://www.motul.com)

SUIVEZ-NOUS SUR :



MOTUL FRANCE



MOTUL_FRANCE

Tous les circuits du championnat	4
Les pilotes MotoGP	6
Ducati Lenovo Team	12
Aprilia Racing	14
Red Bull KTM Factory Racing	16
Honda HRC Castrol	18
Monster Energy Yamaha MotoGP	20
BK8 Gresini Racing MotoGP	22
Pertamina Enduro VR46 Racing Team	22
Trackhouse MotoGP Team	23
Red Bull KTM Tech3	23
LCR Honda	24
Prima Pramac Yamaha MotoGP	24
Les enjeux Moto2 et Moto3	25
Les essais hivernaux à Sepang	26



LA SAISON 2026 EN 22 DATES

Après avoir déroulé la plus longue saison de son histoire en 2025 avec 22 Grands Prix au programme, le paddock MotoGP remet ça cette année ! L'ouverture se fera toujours en Thaïlande, mais c'est ensuite le Brésil qui vient remplacer l'Argentine du côté de Goiânia. Les fans français peuvent eux déjà cocher le week-end du 10 mai dans leur agenda...

BRÉSIL 20-22 MARS 2026 CIRCUIT DE GOIÂNIA

- Longueur : 3,84 km • Virages : 5 gauches, 10 droites
- Largeur : n.c. • Ligne droite la plus longue : n.c.
- MotoGP : 25 tours (95,9 km) • Moto2 : 21 tours (80,5 km) • Moto3 : 18 tours (69 km)



AMÉRIQUES 27-29 MARS 2026 CIRCUIT DES AMÉRIQUES

- Longueur : 5,5 km • Virages : 11 gauches, 9 droites
- Largeur : 15 m • Ligne droite la plus longue : 1 200 m
- MotoGP : 19 tours (104,7 km) • Moto2 : 16 tours (88,2 km) • Moto3 : 14 tours (77,1 km)



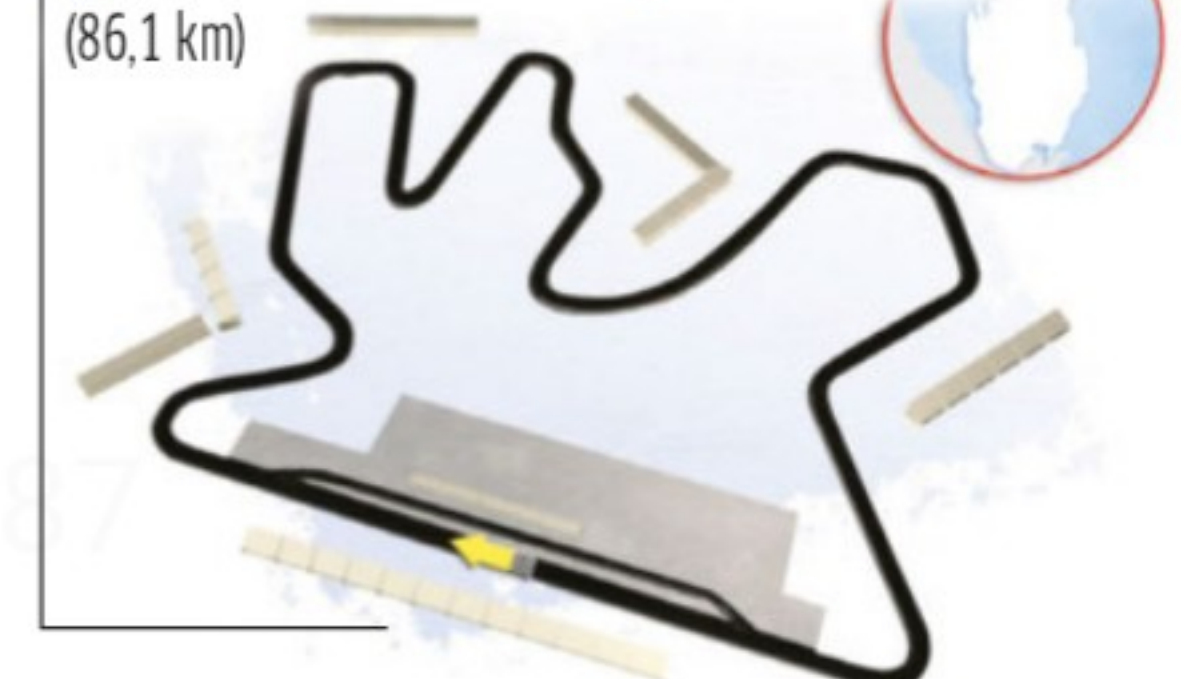
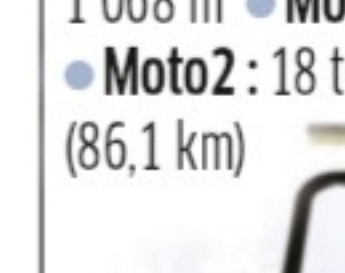
THAÏLANDE 27 FÉVRIER - 1^{er} MARS 2026 CIRCUIT DE BURIRAM

- Longueur : 4,6 km • Virages : 5 gauches, 7 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 1 000 m
- MotoGP : 26 tours (118,4 km) • Moto2 : 22 tours (100,2 km) • Moto3 : 19 tours (86,5 km)



QATAR 10-12 AVRIL 2026 CIRCUIT DE LOSAIL

- Longueur : 5,4 km • Virages : 6 gauches, 10 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 1 068 m
- MotoGP : 22 tours (118,4 km) • Moto2 : 18 tours (96,8 km) • Moto3 : 16 tours (86,1 km)



ESPAGNE 25-26 AVRIL 2026 CIRCUIT DE JEREZ

- Longueur : 4,4 km • Virages : 5 gauches, 8 droites
- Largeur : 11 m • Ligne droite la plus longue : 607 m
- MotoGP : 25 tours (110,6 km) • Moto2 : 21 tours (92,9 km) • Moto3 : 18 tours (84 km)



FRANCE 8-10 MAI 2026 CIRCUIT DU MANS

- Longueur : 4,2 km • Virages : 5 gauches, 9 droites
- Largeur : 13 m • Ligne droite la plus longue : 674 m
- MotoGP : 27 tours (113 km) • Moto2 : 22 tours (92 km) • Moto3 : 20 tours (83,7 km)



CATALOGNE 15-17 MAI 2026 CIRCUIT DE CATALUNYA

- Longueur : 4,6 km • Virages : 6 gauches, 8 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 1 047 m
- MotoGP : 24 tours (111,7 km) • Moto2 : 21 tours (97,8 km) • Moto3 : 18 tours (83,8 km)



ITALIE 29-31 MAI 2026 CIRCUIT DU MUGELLO

- Longueur : 5,2 km • Virages : 6 gauches, 9 droites
- Largeur : 14 m • Ligne droite la plus longue : 1 141 m
- MotoGP : 23 tours (120,6 km) • Moto2 : 19 tours (99,7 km) • Moto3 : 17 tours (89,2 km)



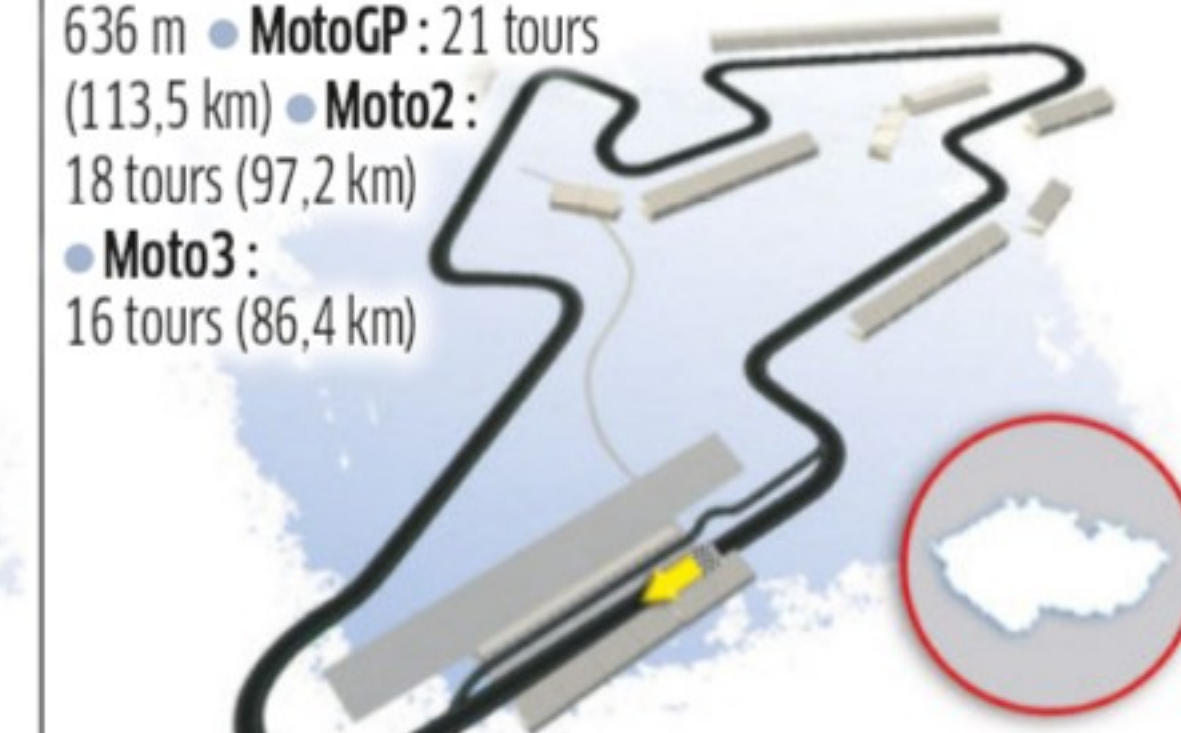
HONGRIE 5-7 JUIN 2026 CIRCUIT DE BALATON PARK

- Longueur : 4,1 km • Virages : 10 gauches, 7 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 665 m
- MotoGP : 27 tours (110,2 km) • Moto2 : 22 tours (89,8 km) • Moto3 : 20 tours (81,6 km)



RÉP. TCHÈQUE 19-21 JUIN 2026 CIRCUIT DE BRNO

- Longueur : 5,4 km • Virages : 6 gauches, 8 droites
- Largeur : 15 m • Ligne droite la plus longue : 636 m
- MotoGP : 21 tours (113,5 km) • Moto2 : 18 tours (97,2 km) • Moto3 : 16 tours (86,4 km)



PAYS-BAS 26-28 JUIN 2026

CIRCUIT D'ASSEN

- Longueur : 4,5 km • Virages : 6 gauches, 12 droites • Largeur : 14 m
- Ligne droite la plus longue : 487 m
- MotoGP : 26 tours (118,1 km) • Moto2 : 22 tours (99,9 km) • Moto3 : 20 tours (90,8 km)

ALLEMAGNE 10-12 JUILLET 2026

CIRCUIT DU SACHSENRING

- Longueur : 3,7 km
- Virages : 10 gauches, 3 droites • Largeur : 12 m
- Ligne droite la plus longue : 700 m
- MotoGP : 30 tours (110,1 km) • Moto2 : 25 tours (91,8 km) • Moto3 : 23 tours (84,4 km)

GRANDE-BRETAGNE 7-9 AOÛT 2026

CIRCUIT DE SILVERSTONE

- Longueur : 5,9 km • Virages : 8 gauches, 10 droites • Largeur : 15 m
- Ligne droite la plus longue : 770 m
- MotoGP : 20 tours (118 km) • Moto2 : 17 tours (100,3 km) • Moto3 : 15 tours (88,5 km)

ARAGON 28-30 AOÛT 2026

CIRCUIT D'ARAGON

- Longueur : 5,08 km • Virages : 10 gauches, 7 droites
- Largeur : 15 m • Ligne droite la plus longue : 968 m
- MotoGP : 23 tours (116,8 km)
- Moto2 : 19 tours (96,5 km)
- Moto3 : 17 tours (86,3 km)

SAINT-MARIN 11-13 SEPTEMBRE 2026

CIRCUIT DE MISANO

- Longueur : 4,2 km • Virages : 6 gauches, 10 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 530 m
- MotoGP : 27 tours (114,1 km) • Moto2 : 22 tours (93 km) • Moto3 : 20 tours (84,5 km)

AUTRICHE 18-20 SEPTEMBRE 2026

RED BULL RING

- Longueur : 4,3 km • Virages : 3 gauches, 8 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 810 m
- MotoGP : 28 tours (121,7 km) • Moto2 : 23 tours (100 km) • Moto3 : 20 tours (87 km)

JAPON 2-4 OCTOBRE 2026

CIRCUIT DE MOTEGI

- Longueur : 4,8 km • Virages : 6 gauches, 8 droites
- Largeur : 15 m • Ligne droite la plus longue : 762 m
- MotoGP : 24 tours (115,2 km) • Moto2 : 19 tours (91,2 km) • Moto3 : 17 tours (81,6 km)

INDONESIE 9-11 OCTOBRE 2026

CIRCUIT DE MANDALIKA

- Longueur : 4,3 km • Virages : 6 gauches, 11 droites
- Largeur : 15 m • Ligne droite la plus longue : 723 m
- MotoGP : 27 tours (116,1 km)
- Moto2 : 22 tours (94,6 km) • Moto3 : 20 tours (86,0 km)

AUSTRALIE 23-25 OCTOBRE 2026

CIRCUIT DE PHILLIP ISLAND

- Longueur : 4,4 km • Virages : 7 gauches, 5 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 900 m
- MotoGP : 27 tours (120,1 km) • Moto2 : 23 tours (102,3 km) • Moto3 : 21 tours (93,4 km)

MALAISIE 30 OCT. - 1^{er} NOVEMBRE 2026

CIRCUIT DE SEPANG

- Longueur : 5,5 km • Virages : 5 gauches, 10 droites
- Largeur : 16 m • Ligne droite la plus longue : 920 m
- MotoGP : 20 tours (110,8 km) • Moto2 : 17 tours (94,2 km) • Moto3 : 15 tours (83,1 km)

PORTUGAL 13-15 NOVEMBRE 2026

CIRCUIT DE L'ALGARVE

- Longueur : 4,6 km • Virages : 6 gauches, 9 droites
- Largeur : 12 m • Ligne droite la plus longue : 969 m
- MotoGP : 25 tours (114,8 km)
- Moto2 : 21 tours (96,4 km) • Moto3 : 19 tours (87,2 km)

VALENCE 20-22 NOVEMBRE 2026

CIRCUIT RICARDO-TORMO

- Longueur : 4,0 km • Virages : 9 gauches, 5 droites • Largeur : 12 m
- Ligne droite la plus longue : 876 m
- MotoGP : 27 tours (108,1 km) • Moto2 : 22 tours (88,1 km) • Moto3 : 20 tours (80,1 km)



JOHANN ZARCO

5



PRO HONDA LCR

Moto	Honda
Nationalité	Française
Âge	35 ans (16/07/1990)
Taille, poids	1,71 m, 67 kg
Premier GP	Qatar 2009, 125 (15 ^e)
Classement en 2025	12 ^e
Départs en GP	166 (MotoGP), 88 (Moto2), 49 (125)
Nombre de podiums	23 (MotoGP), 30 (Moto2), 11 (125)
Nombre de victoires	2 (MotoGP), 15 (Moto2), 1 (125)
Nombre de titres	2 (Moto2)



TOPRAK RAZGATLIOGLU

7



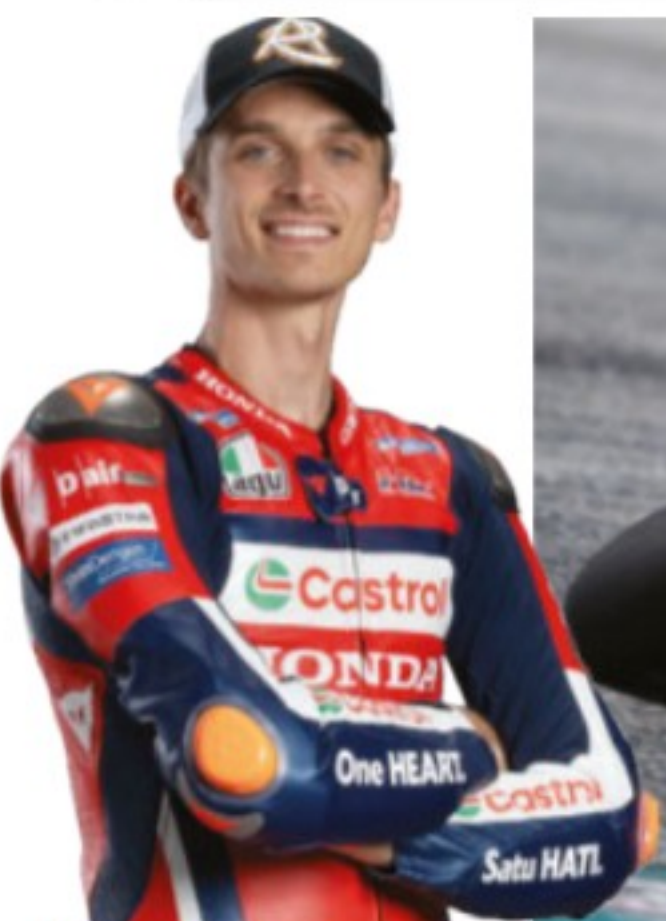
PRIMA PRAMAC YAMAHA MOTOGP

Moto	Yamaha
Nationalité	Turque
Âge	29 ans (16/10/1996)
Taille, poids	1,85 m, 80 kg
Premier GP	-
Classement en 2025	-
Départs en GP	-
Nombre de podiums	-
Nombre de victoires	-
Nombre de titres	3 (World Superbike)



LUCA MARINI

10



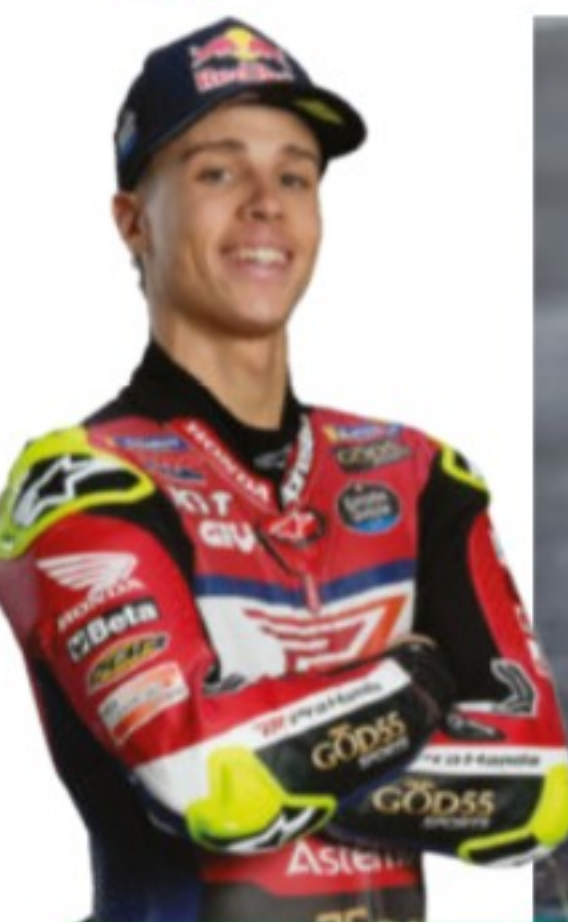
HONDA HRC CASTROL

Moto	Honda
Nationalité	Italienne
Âge	28 ans (10/08/1997)
Taille, poids	1,84 m, 69 kg
Premier GP	Saint-Marin 2013, Moto3 (Abandon)
Classement en 2025	13 ^e
Départs en GP	94 (MotoGP), 87 (Moto2), 1 (Moto3)
Nombre de podiums	2 (MotoGP), 15 (Moto2)
Nombre de victoires	6 (Moto2)
Nombre de titres	0



DIOGO MOREIRA

11



PRO HONDA LCR

Moto	Honda
Nationalité	Brésilienne
Âge	21 ans (23/04/2004)
Taille, poids	1,69 m, 60 kg
Premier GP	Qatar 2022, Moto3 (6 ^e)
Classement en 2025	-
Départs en GP	40 (Moto2), 39 (Moto3)
Nombre de podiums	10 (Moto2), 3 (Moto3)
Nombre de victoires	4 (Moto2), 1 (Moto3)
Nombre de titres	1 (Moto2)



MAVERICK VIÑALES

12

RED BULL KTM TECH3



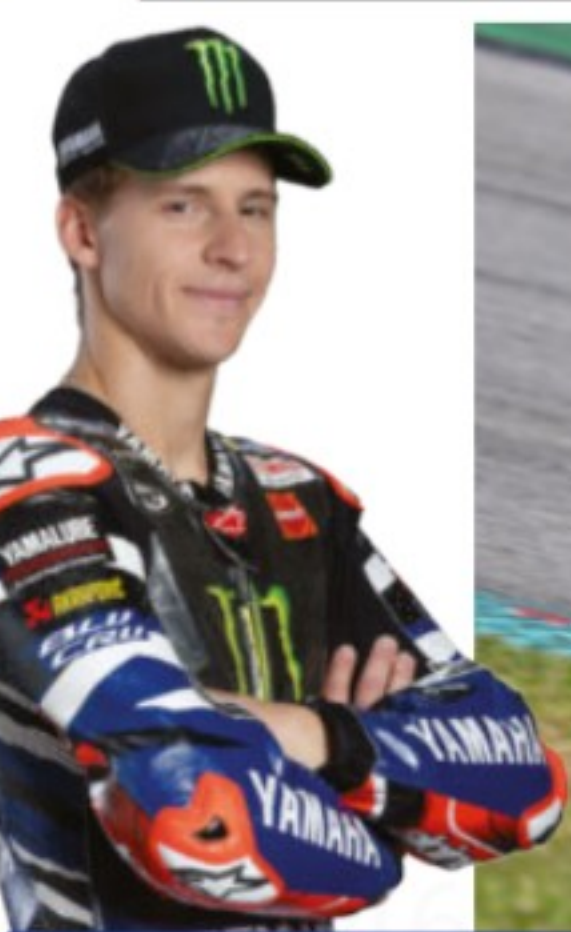
Moto KTM
 Nationalité Espagnole
 Âge 31 ans (12/01/1995)
 Taille, poids 1,71 m, 64 kg
 Premier GP Qatar 2011, 125 (9^e)
 Classement en 2025 18^e
 Départs en GP 194 (MotoGP), 18 (Moto2), 33 (Moto3), 17 (125)
 Nombre de podiums 35 (MotoGP), 9 (Moto2), 22 (Moto3), 9 (125)
 Nombre de victoires 10 (MotoGP), 4 (Moto2), 8 (Moto3), 4 (125)
 Nombre de titres 1 (Moto3)



FABIO QUARTARARO

20

MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP



Moto Yamaha
 Nationalité Française
 Âge 26 ans (20/04/1999)
 Taille, poids 1,77 m, 69 kg
 Premier GP Qatar 2015, Moto3 (7^e)
 Classement en 2025 9^e
 Départs en GP 133 (MotoGP), 36 (Moto2), 31 (Moto3)
 Nombre de podiums 32 (MotoGP), 2 (Moto2), 2 (Moto3)
 Nombre de victoires 11 (MotoGP), 1 (Moto2)
 Nombre de titres 1 (MotoGP)



FRANCO MORBIDELLI

21

PERTAMINA ENDURO VR46 RACING TEAM



Moto Ducati
 Nationalité Italienne
 Âge 31 ans (04/12/1994)
 Taille, poids 1,76 m, 68 kg
 Premier GP Saint-Marin 2013, Moto2 (20^e)
 Classement en 2025 7^e
 Départs en GP 142 (MotoGP), 71 (Moto2)
 Nombre de podiums 8 (MotoGP), 21 (Moto2)
 Nombre de victoires 3 (MotoGP), 8 (Moto2)
 Nombre de titres 1 (Moto2)



ENEA BASTIANINI

23

RED BULL KTM TECH3



Moto KTM
 Nationalité Italienne
 Âge 28 ans (30/12/1997)
 Taille, poids 1,68 m, 64 kg
 Premier GP Qatar 2014, Moto3 (16^e)
 Classement en 2025 14^e
 Départs en GP 90 (MotoGP), 33 (Moto2), 88 (Moto3)
 Nombre de podiums 19 (MotoGP), 8 (Moto2), 24 (Moto3)
 Nombre de victoires 7 (MotoGP), 3 (Moto2), 3 (Moto3)
 Nombre de titres 1 (Moto2)



RAUL FERNANDEZ

25



TRACKHOUSE MOTOGP TEAM

Moto	Aprilia
Nationalité	Espagnole
Âge	25 ans (23/10/2000)
Taille, poids	1,78 m, 65 kg
Premier GP	Valence 2016, Moto3 (11 ^e)
Classement en 2025	10 ^e
Départs en GP	78 (MotoGP), 18 (Moto2), 42 (Moto3)
Nombre de podiums	2 (MotoGP), 12 (Moto2), 4 (Moto3)
Nombre de victoires	1 (MotoGP), 8 (Moto2), 2 (Moto3)
Nombre de titres	0



BRAD BINDER

33



RED BULL KTM FACTORY RACING

Moto	KTM
Nationalité	Sud-Africaine
Âge	30 ans (11/08/1995)
Taille, poids	1,70 m, 63 kg
Premier GP	Indianapolis 2011, 125 (17 ^e)
Classement en 2025	11 ^e
Départs en GP	113 (MotoGP), 52 (Moto2), 88 (Moto3), 5 (125)
Nombre de podiums	11 (MotoGP), 15 (Moto2), 20 (Moto3)
Nombre de victoires	2 (MotoGP), 8 (Moto2), 7 (Moto3)
Nombre de titres	1 (Moto3)



JOAN MIR

36



HONDA HRC CASTROL

Moto	Honda
Nationalité	Espagnole
Âge	28 ans (01/09/1997)
Taille, poids	1,81 m, 69 kg
Premier GP	Australie 2015, Moto3 (Abandon)
Classement en 2025	15 ^e
Départs en GP	121 (MotoGP), 18 (Moto2), 37 (Moto3)
Nombre de podiums	15 (MotoGP), 4 (Moto2), 16 (Moto3)
Nombre de victoires	1 (MotoGP), 11 (Moto3)
Nombre de titres	1 (MotoGP), 1 (Moto3)



PEDRO ACOSTA

37



RED BULL KTM FACTORY RACING

MOTO	KTM
NATIONALITÉ	ESPAGNOLE
ÂGE	21 ANS (25/05/2004)
TAILLE, POIDS	1,71 m, 63 kg
PREMIER GP	Qatar 2021, Moto3 (2 ^e)
CLASSEMENT EN 2025	4 ^e
DÉPARTS EN GP	41 (MotoGP), 38 (Moto2), 18 (Moto3)
NOMBRE DE PODIUMS	10 (MotoGP), 19 (Moto2), 8 (Moto3)
NOMBRE DE VICTOIRES	10 (Moto2), 6 (Moto3)
NOMBRE DE TITRES	1 (Moto2), 1 (Moto3)



ALEX RINS

42



MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP

Moto	Yamaha
Nationalité	Espagnole
Âge	30 ans (08/12/1995)
Taille, poids	1,76 m, 68 kg
Premier GP	Qatar 2012, Moto3 (10 ^e)
Classement en 2025	19 ^e
Départs en GP	145 (MotoGP), 36 (Moto2), 52 (Moto3)
Nombre de podiums	18 (MotoGP), 17 (Moto2), 23 (Moto3)
Nombre de victoires	6 (MotoGP), 4 (Moto2), 8 (Moto3)
Nombre de titres	0



JACK MILLER

43



PRIMA PRAMAC YAMAHA MOTOGP

Moto	Yamaha
Nationalité	Australienne
Âge	31 ans (18/01/1995)
Taille, poids	1,73 m, 64 kg
Premier GP	Allemagne 2011, 125 (Abandon)
Classement en 2025	17 ^e
Départs en GP	199 (MotoGP), 49 (Moto3), 6 (125)
Nombre de podiums	23 (MotoGP), 10 (Moto3)
Nombre de victoires	4 (MotoGP), 6 (Moto3)
Nombre de titres	0



FABIO DI GIANNANTONIO

49



PERTAMINA ENDURO VR46 RACING TEAM

Moto	Ducati
Nationalité	Italienne
Âge	27 ans (10/10/1998)
Taille, poids	1,75 m, 62 kg
Premier GP	Valence 2015, Moto3 (23 ^e)
Classement en 2025	6 ^e
Départs en GP	79 (MotoGP), 52 (Moto2), 55 (Moto3)
Nombre de podiums	6 (MotoGP), 8 (Moto2), 14 (Moto3)
Nombre de victoires	1 (MotoGP), 1 (Moto2), 2 (Moto3)
Nombre de titres	0



FERMIN ALDEGUER

54

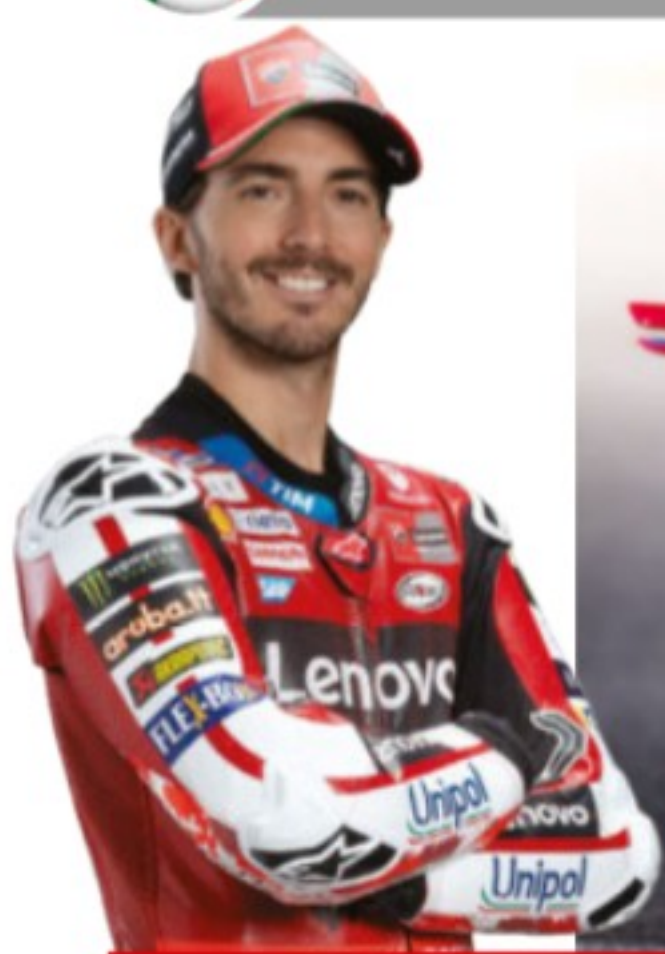


GRESINI RACING MOTOGP

Moto	Ducati
Nationalité	Espagnole
Âge	20 ans (05/04/2005)
Taille, poids	1,81 m, 69 kg
Premier GP	Jerez 2021, MotoE (abandon)
Classement en 2025	8 ^e
Départs en GP	22 (MotoGP), 67 (Moto2), 7 (MotoE)
Nombre de podiums	3 (MotoGP), 12 (Moto2)
Nombre de victoires	1 (MotoGP), 8 (Moto2)
Nombre de titres	0

FRANCESCO BAGNAIA

63



DUCATI LENOVO TEAM

Moto	Ducati
Nationalité	Italienne
Âge	29 ans (14/01/1997)
Taille, poids	1,76 m, 64 kg
Premier GP	Qatar 2013, Moto3 (23 ^e)
Classement en 2025	5 ^e
Départs en GP	129 (MotoGP), 36 (Moto2), 69 (Moto3)
Nombre de podiums	59 (MotoGP), 16 (Moto2), 7 (Moto3)
Nombre de victoires	31 (MotoGP), 8 (Moto2), 2 (Moto3)
Nombre de titres	2 (MotoGP), 1 (Moto2)

MARCO BEZZECCHI

72



APRILIA RACING

Moto	Aprilia
Nationalité	Italienne
Âge	27 ans (12/11/1998)
Taille, poids	1,74 m, 64 kg
Premier GP	Qatar 2015, Moto3 (26 ^e)
Classement en 2025	3 ^e
Départs en GP	82 (MotoGP), 52 (Moto2), 40 (Moto3)
Nombre de podiums	18 (MotoGP), 14 (Moto2), 10 (Moto3)
Nombre de victoires	6 (MotoGP), 3 (Moto2), 3 (Moto3)
Nombre de titres	0

ALEX MARQUEZ

73



BK8 GRESINI RACING MOTOGP

Moto	Ducati
Nationalité	Espagnole
Âge	29 ans (23/04/1996)
Taille, poids	1,79 m, 65 kg
Premier GP	Espagne 2012, Moto3 (12 ^e)
Classement en 2025	2 ^e
Départs en GP	111 (MotoGP), 89 (Moto2), 46 (Moto3)
Nombre de podiums	17 (MotoGP), 23 (Moto2), 15 (Moto3)
Nombre de victoires	3 (MotoGP), 8 (Moto2), 4 (Moto3)
Nombre de titres	1 (Moto2), 1 (Moto3)

AI OGURA

79



TRACKHOUSE MOTOGP TEAM

Moto	Aprilia
Nationalité	Japonaise
Âge	25 ans 26/01/2001
Taille, poids	1,69 m, 60 kg
Premier GP	Jerez 2018, Moto3 (15 ^e)
Classement en 2025	16 ^e
Départs en GP	18 (MotoGP), 74 (Moto2), 37 (Moto3)
Nombre de podiums	19 (Moto2), 8 (Moto3)
Nombre de victoires	6 (Moto2)
Nombre de titres	1 (Moto2)



JORGE MARTIN

89

APRILIA RACING



Moto	Aprilia
Nationalité	Espagnole
Âge	28 ans (29/01/1998)
Taille, poids	1,68 m, 63 kg
Premier GP	Qatar 2015, Moto3 (15 ^e)
Classement en 2025	21 ^e
Départs en GP	81 (MotoGP), 32 (Moto2), 67 (Moto3)
Nombre de podiums	32 (MotoGP), 8 (Moto2), 20 (Moto3)
Nombre de victoires	8 (MotoGP), 2 (Moto2), 8 (Moto3)
Nombre de titres	1 (MotoGP), 1 (Moto3)



MARC MARQUEZ

93

DUCATI LENOVO TEAM



Moto	Ducati
Nationalité	Espagnole
Âge	33 ans (17/02/1993)
Taille, poids	1,69 m, 64 kg
Premier GP	Portugal 2008, 125 (18 ^e)
Classement en 2025	1 ^{er}
Départs en GP	207 (MotoGP), 32 (Moto2), 46 (125)
Nombre de podiums	126 (MotoGP), 25 (Moto2), 14 (125)
Nombre de victoires	73 (MotoGP), 16 (Moto2), 10 (125)
Nombre de titres	7 (MotoGP), 1 (Moto2), 1 (125)



Ducati Lenovo Team

Francesco Bagnaia #63 Marc Marquez #93

Comme en 2024, Ducati a de nouveau remporté la triple couronne pilotes-équipes-constructeurs en 2025. À ceci près que c'est cette fois un pilote du team officiel qui a décroché la timbale avec un Marc Marquez qui aura survolé la saison, nouveau record absolu de points en poche. La réussite du plus grand come-back de l'histoire du MotoGP pour aller

chercher son septième titre en catégorie reine, faisant du pilote de Cervera l'égal de Valentino Rossi dans les livres d'histoire, en route pour aller chercher une autre légende italienne, Giacomo Agostini. Car en remettant le couvert avec une Desmosedici GP 2026 qui a toutes les raisons de rester la référence de la catégorie,

on ne voit pas bien qui pourrait s'interposer face à l'ogre du MotoGP. À moins que son coéquipier Pecco Bagnaia ne sorte de sa torpeur après une saison 2025 passée à chercher le feeling perdu au guidon



de sa Ducati. Avec seulement deux victoires et une fin de saison catastrophique qui l'ont fait tomber à la cinquième place du championnat, le double champion du monde MotoGP doit impérativement rebondir s'il veut sécuriser son avenir chez les Rouges en 2027. Il devra surtout parvenir à tenir tête à son voisin de box comme il avait réussi à le faire au Japon, mais sur la durée d'une saison cette fois. Bagnaia

pourra pour cela compter sur une moto qui entend rester la machine à battre et ne compte pas faire du surplace dans son développement malgré une année 2026 de transition avec le nouveau règlement. « Nous voulons améliorer les performances du châssis en réduisant les vibrations parce que c'était une plainte assez fréquente l'an dernier, explique Davide Barana, directeur technique de Ducati. Nous voulons aussi améliorer la stabilité de la moto, surtout sur les circuits à

haute vitesse comme Assen et Phillip Island et travailler sur la vitesse de pointe avec une prise d'air revue et de nouvelles spécifications des lubrifiants et huiles. Une vitesse de pointe qui devrait aussi progresser grâce à un nouvel ensemble aérodynamique qui doit réduire la traînée, tout en augmentant l'appui pour aider les pilotes à l'accélération en sortie de courbe, et aussi pour la vitesse de passage. » De quoi faire du team usine Ducati le favori du championnat, surtout lorsque l'on compte Marc Marquez dans ses rangs...



Aprilia Racing

Marco Bezzecchi #72 Jorge Martin #89

En embauchant le tout frais champion du monde sortant Jorge Martin, l'usine Aprilia se prêtait à rêver grand. Elle était loin d'imaginer le cauchemar que représenterait la première saison du pilote espagnol sur la RS-GP, moto avec laquelle il n'aura pris que 7 départs et qu'il a voulu quitter dès le premier tiers de la saison. Et si l'équipe italienne et son pilote n°1 ont finalement trouvé un terrain d'entente pour tenter de transformer ce faux départ en une belle histoire en 2026, c'est surtout grâce à un Marco Bezzecchi que l'on n'attendait pas à ce niveau que les ingénieurs de Noale ont retrouvé le sourire. Après une période d'adaptation nécessaire, le pilote de la VR46 Academy aura permis au constructeur transalpin de réussir la meilleure année de son histoire en MotoGP grâce à 9 podiums et 3 splendides victoires. Presque le seul pilote en mesure de venir taquiner Marc Marquez, Bez monte finalement sur le podium du championnat en remportant les deux dernières courses de la saison.

Le voilà donc en excellente position pour réattaquer 2026 gaz en grand au guidon d'une RS-GP qui est désormais la principale force d'opposition à la Ducati grâce à un développement superbement mené par Fabiano Sterlacchini et ses hommes. Massimo Rivola n'en





attend pas moins de lui. « On dirait que cela fait dix ans que Marco est dans l'équipe et non pas une année seulement. Il a montré sa vitesse et nous nous attendons à ce qu'il commence la saison là où il a terminé la précédente, donc en lutte pour les podiums. » L'Italien disposera pour cela d'un nouveau prototype, riche en évolutions. « Tous les domaines de la moto ont été améliorés, de l'aérodynamique, qui a été encore peaufinée, jusqu'à la partie-cycle, mais aussi l'électronique

et le moteur V4, qui a été le sujet d'un gros travail de développement sur toutes les pièces non concernées par le gel imposé par le règlement. » Suffisant pour permettre à ses deux pilotes de mener la vie dure aux Ducati cette saison ? Le patron d'Aprilia Racing le croit : « Nous devons faire preuve de patience avec Jorge et il doit lui-même se montrer patient. Nous connaissons son talent, son caractère et sa vitesse. Il a juste besoin d'être à 100 % physiquement et ça viendra, c'est certain. »



Red Bull KTM Factory Racing

Pedro Acosta #37 Brad Binder #33

En 2025, KTM a dû courber l'échine. Après un hiver tumultueux où l'usine autrichienne n'est pas passée loin de faire faillite, le début de saison a été très compliqué pour le team officiel, entre une RC16 dont le développement a logiquement fait

du surplace, un Brad Binder méconnaissable et un Pedro Acosta ronchon et embarqué dans une spirale négative. Mais les Orange se sont retroussé les manches sous les ordres de leur nouveau team-manager Aki Ajo et si Binder n'est jamais parvenu à se libérer et

devra faire bien mieux en 2026 pour conserver sa place sur la grille, son coéquipier espagnol a lui très bien redressé la barre. Sur le podium lors de 3 des 5 dernières courses de la saison qu'il a par ailleurs toutes terminées dans le top-5, Acosta

conclut sa deuxième année en catégorie reine à la quatrième place. De quoi aiguïser encore plus son appétit pour 2026, d'autant que son employeur assure avoir mis les bouchées doubles dans le développement de la RC16. « L'an dernier, nous sommes allés en



Malaisie avec quelques évolutions sur la moto 2024, mais rien de vraiment nouveau jusqu'à la mi-saison, rappelle l'Espagnol. Cette année, je vois de plus grosses évolutions. Je vois une moto totalement nouvelle, en partant de zéro, et cela me rend super-confiant. La situation globale de

l'usine n'est pas la même qu'il y a un an. On le voit aussi sur le visage des gens, on voit que tout le monde est plus calme et plus confiant. Disons que ça fait un peu respirer. » Et il faudra au moins ça pour venir challenger la domination de Ducati et même le rival Aprilia parvenu à distancer

KTM dans la course à la deuxième force du plateau. Une mission qui ne fait pas peur à Pit Beirer : « On a confiance en nous, on a pas mal d'atouts et on est soudés en tant qu'équipe. Je suis donc convaincu qu'on a les bonnes personnes à bord et que la moto s'est considérablement améliorée

ces dernières semaines et ces derniers mois. Je pense qu'on est prêts pour la course. » Il faudra en tout cas se montrer performant d'entrée de jeu pour espérer conserver la pépite Pedro Acosta dans ses rangs, lui qui semble plus que jamais prêt à céder aux sirènes de Ducati pour 2027.

Honda HRC Castrol Team

Luca Marini #10 Joan Mir #36

Au sortir de la pire saison de son histoire avec seulement 35 points ramenés par ses pilotes officiels en 20 Grands Prix et une dernière place au classement par équipe, Honda a enclenché le début de son renouveau en 2025. Castrol a remplacé Repsol sur les carénages des RCV de Luca Marini et Joan Mir tandis que le puissant HRC a surtout mis le paquet sur le

développement pour faire évoluer son prototype, bien aidé par le recrutement d'Aleix Espargaro et Takaaki Nakagami en pilotes d'essais et Romano Albesiano aux manettes. Des efforts qui ont porté leurs fruits puisqu'outre la victoire de Johann Zarco au GP de France, Joan Mir s'offrait deux podiums sur le sec en fin de saison. Et avec un Luca Marini lui aussi bien plus fringant que lors de sa première



année avec Honda, le premier constructeur mondial enregistré finalement suffisamment de points pour gagner un rang de concession et rejoindre Aprilia et KTM au grade C. Un soulagement pour le board japonais qui ne saurait tolérer cette humiliation plus longtemps, mais une simple étape dans son plan visant à refaire de la RCV une moto apte à gagner un championnat. Un objectif encore lointain pour Marini et Mir qui voudront toutefois poursuivre leur progrès en 2026, avec l'ambition d'intégrer le top-10 d'un championnat très compétitif. Les

progrès pourraient toutefois être plus mesurés que la saison passée, avec une année de transition avant la nouvelle réglementation 2027 et une moto dont le développement ne devrait plus tellement évoluer après le printemps. Mais Aleix Espargaro ayant déjà déclaré que le prototype 2026 était la meilleure moto qu'il ait jamais pilotée, tous les espoirs sont permis. Koji Watanabe, PDG du HRC, a d'ailleurs fixé le cap. « Notre objectif pour cette saison est clair : nous devons poursuivre sur notre lancée et nous battre sans relâche pour les premières places. »



Monster Energy Yamaha MotoGP

Fabio Quartararo #20 Alex Rins #42

En progrès, peut mieux faire. Voilà de quoi résumer la saison 2025 du team officiel Yamaha qui a été loin des espoirs de Fabio Quartararo, Alex Rins et de tous les responsables du constructeur japonais. Si le total de points a presque doublé par rapport à 2024, la firme d'Iwata reste bonne dernière du classement constructeur, la seule à conserver le rang de concession D. Pourtant, ses pilotes n'ont pas ménagé leur peine. Enfin,

surtout Fabio Quartararo qui aura de nouveau été le seul à faire briller la M1 avec cinq pole positions, un podium à Jerez et même une victoire promise à Silverstone avant une casse mécanique. Un bilan loin de satisfaire le Français qui a le niveau pour jouer un titre mondial, au contraire de sa moto dont le quatre-cylindres en ligne était arrivé au bout du chemin. Yamaha a donc décidé de prendre le taureau par les cornes et de développer un

tout nouveau V4 pour 2026, faisant repartir le projet de zéro. Une nouvelle architecture moteur qui n'a pas fait de miracles en termes de performance lors de ses premiers essais et qui va nécessiter un long développement, alors que Yamaha doit dans le même temps préparer la nouvelle réglementation 2027. El Diablo devra donc sans doute encore prendre son mal en patience avant de retrouver de la





performance, ce qui n'est pas le point fort du Français. Un processus plein de promesses selon le président de Yamaha Motor Racing Takahiro Sumi, qui se garde bien toutefois d'afficher de réels objectifs de résultats. « Il y a encore certains éléments pas au niveau du quatre-cylindres en ligne mais on a déjà constaté des signes encourageants : une meilleure stabilité au freinage, un potentiel d'accélération accru et une sensation plus constante sur les longs relais. Le succès en début de saison ne se mesurera pas uniquement aux résultats. En effet,

chaque tour nous apportera des connaissances précieuses qui nous permettront de progresser. » Le progrès, c'est justement ce que recherchent les pilotes de cette nouvelle M1 qui ont l'impression de faire du surplace depuis plusieurs années. « Le projet est tout nouveau, il y a donc une marge de progression partout, relève Quartararo. C'est ce qu'Alex et moi attendons, de progresser partout, notamment au niveau du turning et de la puissance moteur qui sont les plus importants. On a Sepang puis le test en Thaïlande pour tout confirmer. »

Gresini Racing MotoGP

Alex Marquez #73 Fermin Aldeguer #54

Avec la troisième place de Marc Marquez en 2024, le team Gresini, avait boudé la meilleure saison de son histoire. Qui aurait pu parier qu'après le départ de son champion, la structure de Nadia Padovani connaîtrait une saison encore plus faste ? Sans doute pas grand monde... Il faut dire que débarrassé de la présence de son encombrant frère dans le box, Alex

Marquez a élevé son niveau à un stade que personne n'avait anticipé. En remportant trois victoires et en grimant sur 12 podiums, le cadet de la fratrie termine à la place de vice-champion, confirmant les incroyables possibilités offertes aux structures indépendantes équipées de Ducati après la couronne 2024 de Jorge Martin. Un team Gresini qui s'offre logiquement le titre de meilleure équipe indépendante, bien aidé

par sa nouvelle recrue Fermin Aldeguer qui remporte son premier Grand Prix en catégorie reine dès sa première saison, à seulement 20 ans. Une pépite pleine de promesses qui cherchera à faire encore mieux en 2026, alors que son coéquipier voudra lui se maintenir au même niveau, ce qui serait déjà une performance de haut vol. Il disposera pour cela pour la première fois d'une Desmosedici officielle, ainsi que d'une confiance en lui

qui n'a jamais été aussi élevée. Aldeguer devra de son côté se montrer patient après une fracture du fémur qui lui a fait manquer les essais hivernaux. Un duo qui ravit en tout cas la patronne de l'équipe : « Nous avons une équipe solide et expérimentée derrière nous ainsi que deux pilotes extrêmement talentueux prêts à poursuivre la croissance que nous avons construite au fil des années. »



Pertamina Enduro VR46 Racing Team

Fabio di Giannantonio #49 Franco Morbidelli #21

Avec la troisième place du classement par équipes en 2025, l'équipe de Valentino Rossi n'a pas fait une mauvaise saison. Mais en

disposant du meilleur matériel du plateau, elle a été dominée par les deux autres structures équipées de Ducati, en

particulier le team Gresini qui n'est pourtant pas supporté directement par l'usine. Fabio di Giannantonio et Franco Morbidelli ont enregistré à eux deux 6 podiums, mais n'ont pas réussi à aller chercher le moindre succès. Ils sont surtout chacun passés au travers de trop nombreux week-ends dans la saison pour espérer une place dans le top-5 final du championnat. Un objectif qui est définitivement celui de 2026 où une meilleure régularité sera la

clé des résultats pour l'équipe italienne qui a tout pour bien faire. Ses deux pilotes seront en tout cas sous pression à l'aube d'une grande période de négociations et devront prouver qu'ils méritent leur place sur l'une des meilleures machines du plateau pour 2027. Di Giannantonio disposera pour cela d'une GP26 identique à celle des pilotes officiels, tandis que Morbidelli a fait le choix de la sécurité en conservant une GP24 avec laquelle il disputera sa

troisième saison de rang, plutôt qu'un modèle 2025 qui n'a pas fait l'unanimité. Hormis aux mains d'un certain Marc Marquez...



Trackhouse MotoGP Team

Raul Fernandez #25 Ai Ogura #79

Après une année 2024 qui marquait les débuts du team Trackhouse en MotoGP avec des résultats plutôt modestes, l'équipe américaine a fait un sérieux bond en avant en 2025. Une campagne qui avait débuté de superbe manière grâce à la cinquième place du nouvel arrivant, le rookie champion du monde Moto2 Ai Ogura. Et si le

Japonais a par la suite marqué le pas, pas aidé par les blessures, c'est son coéquipier Raul Fernandez qui a pris le relais et s'est enfin révélé après trois années à végéter dans le fond du peloton MotoGP. L'Espagnol a enfin confirmé tout le potentiel démontré dans les catégories inférieures et a profité d'une Aprilia RS-GP très performante et du management efficace de

Davide Brivio pour aller chercher sa première victoire en catégorie reine à Phillip Island. Un succès qui est aussi le premier de la structure Trackhouse qui entend débiter 2026 sur les mêmes bases qu'elle a terminée 2025 : sur le podium ! Une saison où Fernandez devra confirmer qu'il peut désormais jouer régulièrement avec les cadors de la catégorie tandis qu'Ogura profitera de

son année d'expérience pour élever son niveau d'un cran et surtout mieux réussir ses qualifications.



Red Bull KTM Tech3

Maverick Viñales #12 Enea Bastianini #23

Passé l'incertitude d'une présaison perturbée par une grave crise financière au sein de la maison mère KTM, l'équipe Tech3 aura connu une saison 2025 sous forme de montagnes russes. Maverick Viñales a été le premier à apporter du baume au cœur de Nicolas Goyon le team-manager en réalisant une splendide première moitié de saison avant de connaître une vilaine blessure au Grand Prix d'Allemagne. Touché à l'épaule, l'Espagnol n'est jamais revenu à son plein potentiel physique et a laissé son coéquipier Enea Bastianini sortir la tête de l'eau pour offrir des performances bien plus dignes de son rang sur la deuxième partie de saison. Deux hommes qui n'ont toutefois pu réellement

confirmer leur potentiel et viseront bien plus haut en 2026, alors que la structure française créée par Hervé Poncharal en 1989 change de mains pour arriver entre celles de Günther Steiner. Pas

de quoi perturber les deux pilotes latins qui continueront d'évoluer sous les ordres directs de Nicolas Goyon et ont chacun revu leurs ambitions à la hausse. Viñales s'est pour cela adjoint les services de Jorge Lorenzo cet hiver afin de franchir un nouveau cap dans sa préparation tandis que Bastianini évoluera avec un nouveau chef mécanicien la saison prochaine : Andres Madrid qui évoluait jusque-là aux côtés de Brad Binder.



Honda LCR

Johann Zarco #5 Diogo Moreira #11

La saison 2025 restera à jamais gravée dans la mémoire de Lucio Cecchinello. D'abord parce que ce fut la 30^e du team LCR qu'il a créé alors qu'il était encore pilote, mais surtout parce que Johann Zarco lui a offert une victoire incroyable au GP de France après de nombreuses saisons très difficiles pour l'équipe basée à Monaco. Une première partie de 2025 flamboyante, avec également le podium obtenu par

le Tricolore à Silverstone, avant que la fin d'année ne soit plus poussive. Mais l'essentiel est là, avec une RCV qui a retrouvé des couleurs et une implication plus que jamais décisive du HRC pour fournir le meilleur matériel possible. Zarco évoluera en 2026 sans pression puisqu'il est déjà détenteur d'un contrat pour 2027 et prêt à faire des coups au guidon de la dernière Honda 1000 de l'histoire. Il sera rejoint par la pépite

brésilienne Diogo Moreira qui n'a pas tardé à trouver le mode d'emploi de sa nouvelle moto et entend bien faire des débuts remarquables parmi l'élite après le titre acquis en Moto2. Un duo qui réjouit le patron. « Je suis très fier d'accueillir Diogo Moreira. Il a toujours démontré une capacité exceptionnelle à s'adapter à n'importe quelle moto, et son dévouement, son éthique professionnelle ainsi que sa personnalité correspondent parfaitement aux valeurs que nous défendons chez LCR. Je suis également fier de pouvoir compter sur Johann Zarco, dont

l'expérience acquise au fil des saisons contribue grandement à nos résultats. Au cours de ces dernières années passées à ses côtés, nous avons tissé des liens solides autour d'un objectif commun et d'une synchronisation parfaite. »



Prima Pramac Yamaha MotoGP

Toprak Razgatlioglu #7 Jack Miller #43

Pour ses débuts sous les couleurs Yamaha après deux décennies à faire rouler des Ducati, le team Pramac n'a pas été ménagé. Champion du monde en 2024 avec Jorge Martin, il termine 2025 à la dernière place du classement par équipes avec une M1 au quatre-cylindres en ligne à bout de souffle. 2026

représentera donc un nouveau départ, l'équipe italienne étant par ailleurs l'une des deux seules structures du paddock à voir son effectif évoluer avec l'arrivée du triple champion du monde Superbike Toprak Razgatlioglu. Un *rookie* qui n'est ni dénué d'expérience, ni de talent, mais qui aura fort à faire pour découvrir la

rigueur d'un prototype MotoGP associé aux gommes Michelin après avoir piloté des motos dérivées de la série et montées de Pirelli toute sa carrière. Le challenge est donc de taille pour le Turc, qui a toutefois déjà démontré de belles choses lors de ses premiers essais sur la nouvelle M1 à moteur V4, machine

qui sera sans doute la moins performante du plateau pour ses débuts. Un nouveau prototype dont Jack Miller a participé au développement et avec lequel l'Australien espère retrouver la première moitié du classement en 2026. Mission ô combien complexe face aux constructeurs rivaux, qui partent avec une longueur d'avance...

Moto2 Plus ouvert que jamais

Avec un titre joué à la dernière course de la saison, le Moto2 n'a pas manqué de piquant en 2025. Et il n'y a aucune raison que la bataille ne soit pas au moins aussi intense en 2026 avec une liste de potentiels candidats à la couronne et une accession en MotoGP longue comme un jour sans pain. À commencer par le vice-champion du monde en titre Manuel Gonzalez, qui avait toutes les cartes en mains pour s'imposer dès la saison passée avant de se faire coiffer au poteau par Diogo Moreira. L'Espagnol voudra donc sa revanche, mais pourrait trouver sur sa route un Aron Canet qui joue placé depuis plusieurs saisons et espère trouver la dernière pierre manquante pour concrétiser sur la longueur d'une saison chez sa nouvelle équipe Marc VDS. Il y retrouvera d'ailleurs un Deniz Öncü qui a franchi un cap en 2025 et voudra continuer sur sa lancée cette année, même si le danger pourrait plutôt venir du côté du team Aspar. Avec Daniel Holgado, double vainqueur pour ses débuts en Moto2, et David Alonso lui aussi monté sur la plus haute marche du podium et dont le talent n'est plus à prouver, Jorge Martinez pourrait bien faire main basse sur la couronne 2026. À moins que Sergio Garcia ou Alonso Lopez ne créent la surprise chez Gresini, deux pilotes qui peuvent parfaitement exploser en 2026. Sans oublier le prometteur Barry Baltus monté à sept reprises sur le podium l'an passé et qui pourrait bien voir un verrou s'ouvrir une fois sa première victoire obtenue. On gardera enfin un œil sur le dernier vainqueur de 2025, un certain Izan Guevara.

#	NOM	PAYS	TEAM	MOTO
3	Sergio Garcia	Esp.	Italjet Gresini Moto2	Kalex
4	Ivan Ortola	Esp.	QJMotor - Frinsa - MSI	Kalex
7	Barry Baltus	Bel.	REDS Fantic Racing	Kalex
9	Jorge Navarro	Esp.	Forward Factory Team	Forward
11	Alex Escrig	Esp.	Forward Factory Team	Forward
12	Filip Salac	Tche.	OnlyFans American Racing Team	Kalex
13	Celestino Vietti	Ita.	SpeedRS Team	Boscoscuro
14	Tony Arbolino	Ita.	Reds Fantic Racing	Kalex
16	Joe Roberts	USA	OnlyFans American Racing Team	Kalex
17	Daniel Muñoz	Esp.	Italtrans Racing Team	Kalex
18	Manuel Gonzalez	Esp.	Liqui Moly Dynavolt Intact GP	Kalex
21	Alonso Lopez	Esp.	Italjet Gresini Moto2	Kalex
28	Izan Guevara	Esp.	Blu Cru Pramac Yamaha Moto2	Boscoscuro
32	Luca Lunetta	Ita.	SpeedRS Team	Boscoscuro
36	Angel Piqueras	Esp.	QJMotor - Frinsa - MSI	Kalex
44	Aron Canet	Esp.	ELF Marc VDS Racing Team	Boscoscuro
53	Deniz Oncu	Tur.	ELF Marc VDS Racing Team	Boscoscuro
54	Alberto Ferrandez	Esp.	Blu Cru Pramac Yamaha Moto2	Boscoscuro
64	Mario Suryo Aji	Indo.	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
71	Ayumu Sasaki	Jap.	Momoven Idrofoglia RW Racing Team	Kalex
72	Taiyo Furusato	Jap.	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
80	David Alonso	Col.	CF Moto Aspar Team	Kalex
81	Senna Agius	Aus.	Liqui Moly Dynavolt Intact GP	Kalex
84	Zonta van den Goorbergh	NL	Momoven Idrofoglia RW Racing Team	Kalex
95	Collin Veijer	NL	Red Bull KTM Ajo	Kalex
96	Daniel Holgado	Esp.	CF Moto Aspar Team	Kalex
98	Jose Antonio Rueda	Esp.	Red Bull KTM Ajo	Kalex
99	Adrian Huertas	Esp.	Italtrans Racing Team	Kalex



Moto3 Place aux jeunes !

Avec le départ du tenant du titre Jose Antonio Rueda et de son dauphin Angel Piqueras vers le Moto2, Maximo Quiles semble avoir une voie royale vers son premier titre mondial. Le jeune prodige espagnol a en effet conclu sa première saison en Grand Prix sur le podium du championnat avec 3 victoires en poche et fait figure de grandissime favori cette année. Mais le pilote Aspar devra se méfier d'un Alvaro Carpe dont le talent ne fait aucun doute et qui sera décidé à jouer le titre après une brillante saison d'apprentissage au sein du team Ajo, à moins que Daniel Muñoz, qui a lui aussi fait sensation en 2025, ne vienne mettre tout le monde d'accord. On gardera également un œil sur la cargaison de *rookies* aux dents longues qui débarquent, et notamment Brian Uriarte vainqueur du JuniorGP et de la Rookies Cup, un nom à retenir pour les années à venir...

#	NOM	PAYS	TEAM	MOTO
5	Leo Rammerstorfer	Aut.	SIC58 Squadra Corse	Honda
6	Ryusei Yamanaka	Jap.	Frinsa - MT Helmets - MSI	KTM
8	Eddie O'Shea	Ang.	Gryd - MLav Racing	Honda
9	Veda Pratama	Indo.	Honda Team Asia	Honda
10	Nicola Carraro	Ita.	Rivacold Snipers Team	Honda
11	Adrian Cruces	Esp.	CIP Green Power	KTM
13	Hakim Danish	Mal.	Frinsa - MT Helmets - MSI	KTM
14	Cormac Buchanan	Neo Zed.	BOE Motorsports	KTM
18	Matteo Bertelle	Ita.	Level Up - MTA	KTM
19	Scott Ogden	Ang.	CIP Green Power	KTM
21	Ruche Moodley	Sud-Af.	BOE Motorsports	KTM
22	David Almansa	Esp.	Liqui Moly Dynavolt Intact GP	KTM
27	Rico Salmela	Fin.	Red Bull KTM Tech3	KTM
28	Maximo Quiles	Esp.	CF Moto Aspar Team	KTM
31	Adrian Fernandez	Esp.	Leopard Racing	Honda
32	Zen Mitani	Jap.	Honda Team Asia	Honda
51	Brian Uriarte	Esp.	Red Bull KTM Ajo	KTM
54	Jesus Rios	Esp.	Rivacold Snipers Team	Honda
64	David Muñoz	Esp.	Liqui Moly Dynavolt Intact GP	KTM
66	Joel Kelso	Aus.	Gryd - MLav Racing	Honda
67	Casey O'Gorman	Irl.	SIC58 Squadra Corse	Honda
73	Valentin Perrone	Arg.	Red Bull KTM Tech3	KTM
78	Joel Esteban	Esp.	Level Up - MTA	KTM
83	Alvaro Carpe	Esp.	Red Bull KTM Ajo	KTM
94	Guido Pini	Ita.	Leopard Racing	Honda
97	Marco Morelli	Arg.	CF Moto Aspar Team	KTM



Ducati marque les esprits Yamaha dans le brouhaha

À l'entame de la dernière saison de l'ère des surpuissantes 1000 cm³, Ducati n'entend pas relâcher son étreinte sur le championnat et a opéré en Malaisie une belle démonstration de force pour les premiers tests de l'année. Et si Aprilia, KTM et Honda tentent tant bien que mal de suivre le rythme, 2026 s'annonce déjà comme une nouvelle saison de purgatoire pour Yamaha.

Par Alexis Delisse, photos Gold and Goose et DR



Ceux qui espéraient voir la suprématie de Ducati vaciller sous l'impulsion d'une concurrence toujours plus féroce en sont pour leur frais. C'est même la douche froide pour les amateurs de suspense en MotoGP. Taquiné par le voisin italien Aprilia en fin de saison dernière, Ducati a en effet profité des premiers essais de l'année en Malaisie pour remettre les pendules à l'heure et placer toutes ses Desmosedici dans le top-7. Le signe de nets progrès malgré un moteur au développement gelé et identique à la saison dernière, grâce à de multiples ajustements en périphérie du V4 ainsi qu'à un nouvel ensemble aérodynamique qui a séduit ses pilotes. Une nouvelle monture

qui a même particulièrement réjoui Alex Marquez, auteur d'un chrono à quelques centièmes du record de la piste et surtout impressionnant lors de sa simulation de course effectuée le dernier jour sur une piste qu'il affectionne. Le signe qu'il faudra encore compter sur le pilote Gresini pour mener la vie dure aux pilotes officiels en 2026. « On a fait des réglages et une simulation, c'était vraiment bien. Je me sentais au top. On aura encore des essais à faire en Thaïlande, mais pour l'instant, la moto est optimale. »

Pas de quoi affoler toutefois son frère et tenant du titre Marc Marquez qui a abordé ce premier rendez-vous de l'année comme une remise en jambes après quatre mois loin de sa

Desmosedici et sera à n'en pas douter le client n° 1 à la victoire en Thaïlande. Même si l'Espagnol reconnaissait que deux ou trois pilotes étaient pour l'instant plus rapides que lui. On peut compter parmi eux un Pecco Bagnaia heureux de ses premières sensations avec le nouveau prototype et décidé à revenir sur le devant de la scène. « C'est un gros soulagement, explique-t-il. Je cherchais principalement à retrouver mes sensations au freinage et en entrée, et je les ai retrouvées dès qu'on a commencé ces tests. C'est bien mieux que je puisse piloter comme je veux, comme je le préfère, y compris pour les techniciens qui ont besoin de mieux comprendre nos sensations. »

rits, llard



◀ En mode "dragster" pour les essais de départ à Sepang, les Ducati Desmosedici 2026 ont déjà de quoi intimider le reste du plateau. Et même s'il ne faut pas tirer de conclusions trop hâtives des chronos, elles ont trusté le haut du classement en Malaisie.

► Fabio di Giannantonio veut concrétiser en 2026 les belles choses entrevues ces deux dernières années. Il doit améliorer ses qualifications et trouver de la régularité.

▼ Ravi de son premier feeling avec le nouveau prototype, Pecco Bagnaia voudra se relancer en 2026, lui qui vaut bien mieux que ses deux seuls succès de l'an passé.



D'excellentes sensations également du côté de Fabio di Giannantonio qui cherchera à conjuguer vitesse et régularité en 2026, tout comme son coéquipier Franco Morbidelli.

APRILIA, LE MEILLEUR DES AUTRES

Derrière Ducati, c'est encore Aprilia qui mène la chasse. Le constructeur de Noale a débarqué en Malaisie avec de nombreuses évolutions dans sa besace pour sa RS-GP et a effectué un travail studieux pendant trois jours. Trois jours conclus à la deuxième place du classement scratch pour un Marco Bezzecchi satisfait des progrès effectués sur un circuit qui n'a jamais été particulièrement favorable à sa moto. « Dans l'ensemble,

Je me suis vraiment amusé sur la moto car nous avons testé de nombreuses solutions et je me suis senti à l'aise. La RS-GP26 représente clairement un progrès par rapport à la version précédente. ». Un état d'esprit similaire à celui qu'on retrouve au sein du team Trackhouse avec un Raul Fernandez qui quitte Sepang en bien meilleure posture que l'an passé à la même période, alors que Massimo Rivola attend avec impatience de revoir en piste Jorge Martin (voir encadré).

KTM RETROUVE DES COULEURS

Il y a un an, la présence de KTM aux essais de Sepang tenait déjà du petit miracle. En pleine crise financière, le constructeur autrichien – passé

sous pavillon indien depuis – avait ainsi débuté la saison avec quatre RC16 dénuées d'évolutions majeurs. Une situation radicalement différente à celle observée par Pedro Acosta, Brad Binder, Maverick Viñales et Enea Bastianini qui ont tous pu constater l'énorme effort de l'usine durant l'hiver pour arriver en Malaisie des nouveautés plein les caisses.

Et s'il en manque encore pour faire jeu égal avec les Ducati, les RC16 pourraient bien être la belle surprise du début de saison, à en croire Pedro Acosta. « Pour le moment, ça me plaît et il y a encore de la marge, sourit l'Espagnol. Je suis content de la façon dont KTM travaille sur l'aéro. Le freinage s'est aussi amélioré, ce qui est ➡



▲ Meilleur chrono de ces trois jours de tests, Alex Marquez a surtout livré une simulation de course impressionnante. Bénéficiant d'un matériel identique à celui des pilotes d'usine, l'Espagnol pourrait faire mal cette saison.

◀ Encore un peu juste physiquement Marc Marquez n'a pas cherché à épater la galerie, mais à travailler sereinement à l'aube de la défense de son titre.

► Marco Bezzecchi s'est réjoui de ses premiers kilomètres au guidon de la RS-GP 2026 et semble prêt à venir challenger la domination des Ducati, comme il était parvenu à le faire l'an passé.



un autre aspect important sur la moto. Elle est déjà plus stable, surtout quand le pneu s'use et c'est ce qu'on recherchait. Cette KTM 2026 est plus rapide, c'est difficile à expliquer. Elle fonctionne mieux, elle est plus naturelle, il n'y a pas besoin d'attaquer à 100 % pour aller chercher le bon chrono. Tout est plus simple et ça c'est important. »

Un optimisme qui touche également Maverick Viñales après une trêve hivernale très riche en entraînements moto sous la coupe de son nouveau coach Jorge Lorenzo et qui veut croire à un rapprochement. « Pour moi, la situation n'a rien à voir avec la moto d'il y a un an. C'est un tout autre monde. Ma confiance était aussi grande à l'époque qu'elle l'est aujourd'hui - j'ai cru en ce projet dès le premier jour - mais maintenant, la moto est meilleure. »

HONDA ENTREVOIT LA LUMIÈRE

Pas à pas, Honda réduit son retard sur les avant-postes. Après avoir touché le fond en 2024, le premier constructeur mondial a entamé son retour au premier plan et mis les bouchées doubles sur le développement de sa RCV jusqu'à récolter les premiers lauriers en sortant du dernier rang des concessions où navigue désormais seul Yamaha. Romano Albesiano avait tout de même pu amener un nouveau moteur en Malaisie - qui sera désormais gelé pour le reste de la saison - et surtout de nombreuses évolutions qui ont plutôt convaincu ses pilotes. Joan Mir s'est même permis de s'offrir le meilleur temps de la deuxième journée avec un chrono sous les 1'57, une première pour Honda. De quoi donner le sourire au pilote espagnol, même s'il refuse de

s'emballer. « Notre rythme était plutôt bon, mais le troisième jour, nous avons vu les autres progresser. Il faut donc rester concentrés et continuer à travailler. Nous avons progressé par rapport à l'année dernière, mais tous les autres ont aussi beaucoup travaillé. Si demain c'était une vraie course, nous pourrions terminer dans le top-5. » Un sentiment plus mitigé pour Johann Zarco qui repart de Sepang certain du potentiel de sa nouvelle moto, mais sans être parvenu à trouver le bon réglage pour se sentir confortable au guidon. « Je ne suis pas sur la même tendance que Mir et Marini parce que, pour le moment, je n'ai pas vraiment trouvé le bon équilibre qui me convienne sur la moto. Je sens que les performances de la moto sont très élevées, elles se sont beaucoup améliorées, et même moi, j'arrive à être rapide, mais je peux

Les essais hivernaux à Sepang (Malaisie)



◀ Raul Fernandez a terminé 2025 en trombe et voudra reprendre où il s'est arrêté. L'Espagnol n'a pas crevé l'écran à Sepang, mais a effectué un travail productif.

▶ Maverick Viñales semble motivé comme jamais à l'entame de sa 12^e saison en MotoGP et a particulièrement apprécié les nouveautés apportées par KTM.

▼ Toujours à la recherche de sa première victoire, Pedro Acosta tentera de profiter d'une RC16 en progrès pour enfin monter sur la plus haute marche du podium.



l'être sans être à l'aise. Mais en les suivant, je vois qu'ils sont très à l'aise, et dans tous les runs qu'ils font ils sont très compétitifs. Je ne peux pas être aussi positif qu'eux tant que je n'ai pas trouvé les sensations dont j'ai besoin. » Son nouveau coéquipier Diogo Moreira a lui enchaîné les kilomètres pendant 6 jours pour prendre la mesure de sa nouvelle monture et conclure ce test à deux secondes du meilleur temps.

YAMAHA BOIT LA TASSE

Aucune M1 en piste de la journée. C'est la triste image donnée à voir par Yamaha lors de la deuxième journée de test, suite à une panne inexpliquée de la moto de Fabio Quartararo la veille. Le temps pour la marque de mobiliser ses ingénieurs aux Japon et en Italie afin ➡



LES ABSENTS

La rentrée des classes a dû se faire sans un plateau au complet. Deux invités de marque n'ont pu reprendre le guidon comme les autres, à commencer par un Jorge Martin dont le cauchemar de sa saison 2025 déborde déjà sur 2026. L'Espagnol a en effet dû être de nouveau opéré au scapuloïde de la main gauche ainsi qu'à la clavicule droite avec une greffe osseuse grâce à un prélèvement à la hanche. Deux nouveaux passages au bloc conséquence de ses blessures de la saison dernière qui ont poussé le Madrilène à la sagesse, ne se rendant à Sepang qu'en simple spectateur et soutien dans le box Aprilia. « Je pense que si j'étais la personne de 2025, je serais sur la moto, a expliqué Martin en Malaisie. Maintenant, j'ai compris qu'il est nécessaire de laisser au corps le temps de récupérer, de respecter le timing que préconisent les médecins, parce qu'on est tout le temps dans le rush et qu'on veut revenir très vite. Je vois enfin la lumière, que je vais pouvoir être à 100 %. Je n'y suis pas encore mais je vais y arriver. » Une convalescence

qui touche au but, alors que son compatriote Fermin Aldeguer va lui devoir se montrer bien plus patient. Victime d'une fracture du fémur lors d'un entraînement début janvier, le pilote Gresini manquera assurément le coup d'envoi de la saison en Thaïlande avec un retour espéré en Amérique.





◀ Même s'il ne veut pas s'emballer, Joan Mir n'a jamais été aussi rapide au guidon de la RCV. Honda pousse pour refaire son retard et le champion 2020 semble de mieux en mieux armé pour jouer les trouble-fêtes.

▶ Fabio Quartararo a bouclé une bonne partie de son programme avant de se blesser, mais a largement pointé du doigt les faiblesses de sa nouvelle M1.



2027, LE MERCATO S'AFFOLE DÉJÀ !

Elle commence chaque année un peu plus tôt. La saison des transferts, qui promet d'être particulièrement intense cette année avec l'immense majorité du plateau sans guidon pour 2027, a ainsi débuté dès le mois de janvier. Avant même que le moindre pilote ne pose ses roues sur le bitume surchauffé de Sepang pour la reprise



des tests hivernaux, les rumeurs allaient bon train quant à la composition des équipes pour la saison prochaine. Des rumeurs déclenchées par nos confrères toujours très bien informés de Motorsport qui ont notamment mis le feu aux poudres en annonçant la signature de Fabio Quartararo chez Honda. Un choix somme toute logique pour le Français tant son association avec Yamaha a vécu avec les piètres performances de sa M1 ces dernières années et la recherche d'un guidon d'usine rémunérateur comme principal objectif pour le champion du monde 2021. Place trouvée au HRC, l'équipe officielle Ducati étant elle occupée à renouveler Marc Marquez pour deux ans, avant de probablement accueillir en ses rangs un certain Pedro Acosta. Le guidon laissé libre par El Diablo chez Yamaha devrait, lui, revenir à Jorge Martin, qui pourrait bien faire équipe avec Francesco Bagnaia, éjecté de facto du team officiel Ducati. Et tandis que l'on s'oriente vers un duo Alex Marquez-Maverick Viñales chez KTM, du côté d'Aprilia on a déjà sécurisé l'avenir de son poulain Marco Bezzecchi, seul pilote à avoir officiellement signé en MotoGP jusqu'en 2028 !

de s'assurer que ce souci de jeunesse du V4 ne se reproduirait pas lors de la dernière journée et renvoyer ses pilotes au charbon. Et du travail, Fabio Quartararo, Alex Rins, Jack Miller, Toprak Razgatlioglu, mais aussi Andrea Dovizioso et Augusto Fernandez n'en manquent pas. Car en plus de montrer d'inquiétants signes d'une fiabilité fragile, le nouveau V4 qui doit amorcer le retour de la marque vers le devant de la scène n'a pour l'instant pas apporté les bénéfices recherchés. Clairement à la peine en vitesse de pointe, la nouvelle M1 est également inférieure à sa devancière dans ses capacités à tourner court. Il n'y a qu'au freinage qu'un léger mieux se fait sentir. Logique pour un projet aussi jeune, mais frustrant pour un Fabio Quartararo qui semble déjà ne plus y être et a même dû interrompre sa reprise après s'être cassé un doigt en chutant. « Il y a encore du travail, surtout sur le turning, sur la motricité, sur l'électronique, sur l'adhérence et sur la puissance, énumère le Français. Il y a beaucoup de choses à ajuster. En termes de grip

Les essais hivernaux à Sepang (Malaisie)



◀ Johann Zarco cherche encore le bon équilibre au guidon d'une nouvelle RCV qui affiche un beau potentiel, mais sur laquelle il ne se sent pas encore chez lui.

▶ Toprak Razgatlioglu mesure le travail qui lui reste à accomplir pour adapter son style à sa nouvelle catégorie, le MotoGP.

◀ L'autre rookie venu du Moto2 Diogo Moreira va lui aussi avoir besoin de temps pour espérer marquer des points, mais est déjà loin d'être ridicule



Les chronos

1. Alex Marquez	1'56.402
2. Marco Bezzecchi	1'56.526
3. Fabio Di Giannantonio	1'56.785
4. Marc Marquez	1'56.789
5. Joan Mir	1'56.874
6. Pecco Bagnaia	1'56.929
7. Franco Morbidelli	1'56.983
8. Pedro Acosta	1'57.116
9. Maverick Viñales	1'57.126
10. Raul Fernandez	1'57.245
11. Enea Bastianini	1'57.290
12. Ai Ogura	1'57.326
13. Luca Marini	1'57.565
14. Alex Rins	1'57.580
15. Brad Binder	1'57.590
16. Johann Zarco	1'57.601
17. Fabio Quartararo	1'57.869
18. Jack Miller	1'58.156
19. Toprak Razgatlioglu	1'58.326
20. Diogo Moreira	1'58.476

[un problème récurrent de la M1 ces dernières années], ce n'est pas mieux. La seule chose qu'on a gagnée, c'est qu'on arrive à s'arrêter plus facilement sur les freinages. Et ensuite, il n'y a pas grand-chose de mieux. On sait où on est, on sait qu'on n'est pas super-rapides, mais on doit l'accepter. La seule chose à faire, c'est travailler dur. » Un travail de longue haleine qui attend également le nouveau venu de la bande, Toprak Razgatlioglu. 19^e de la feuille de temps, le Turc n'a pas encore trouvé le bon style de

pilotage pour être efficace en MotoGP. « Pour moi, ça n'est pas facile, mais j'essaie d'apprendre rapidement. J'espère qu'on va remonter – Je ne sais pas si c'est possible, mais j'essaie de me donner à fond chaque jour. En Superbike, on ne tourne pas comme en MotoGP, j'utilise tout le temps le pneu arrière pour glisser, accélérer et prendre une bonne accélération. Or, en MotoGP, c'est le contraire, il faut rouler comme en Moto2 et ouvrir les gaz très doucement, car ces pneus sont très sensibles, surtout l'arrière. » ▲



MICHELIN

GRAND PRIX de FRANCE

LE MANS

MotoGP



8 - 9 - 10 MAI

LE MANS



Billet « 3 jours Enceinte générale » tout compris :

- Parking contrôlé moto, consigne casque
- Accès à de nombreuses tribunes libres (T.19 - T.20 - T.21 - T.22)
- Accès aux gradins naturels autour du circuit
- 19 Écrans géants autour du circuit
- Accès parking - aires d'accueil (auto ou moto)
- Programme officiel et baladeurs*
- Rencontre avec les pilotes (vendredi et samedi)
- Fan Zone AMV et Concerts (vendredi et samedi)
- Show mécanique (samedi)
- Village commercial (vendredi, samedi et dimanche)

* Dans la limites des stocks disponibles



Billet « Enceinte générale » DIMANCHE

101€

PROMO

117€

les 3 JOURS

(au lieu de 122€)

Jusqu'au 16 avril inclus



PAYEZ EN

2x

SANS FRAIS

UNIQUEMENT SUR gpfrancemoto.com

Jusqu'au 28 février

Billetterie :

gpfrancemoto.com

GRATUIT -16 ans
ACCOMPAGNÉS D'UN ADULTE

MUNI D'UN BILLET (SAUF BILLETS TRIBUNE AVEC PLACE NUMÉROTÉE ET VIP)

PHA / Claude Michy - Tél.: 04 73 91 85 75 - contact@pha-michy.com



Of course
LE MANS

