

Moto revue classic #144



BIMOTA 750 DB1
100% transalpine

BFG 1300 & BARIGO
Qualité France !

CLASSIC RED
Atelier Honda XR & XLR



MÜNCH 1200 TTS
Mammoth teuton



GILERA RC 600
& 500 SATURNO
Gromonos italiens

YAMAHA YZR 250
Championne du monde
avec Olivier Jacque

Triumph
Bonneville
experience
4 twins aux USA



TRIUMPH TF 250 E, LA PETITE ANGLAISE D'ENDURO • MV AGUSTA, LES MOTOS DU COMTE
VISITE AU RACING MOTORCYCLE MUSEUM • LANGEN 1190, LE ROADSTER BRITISH

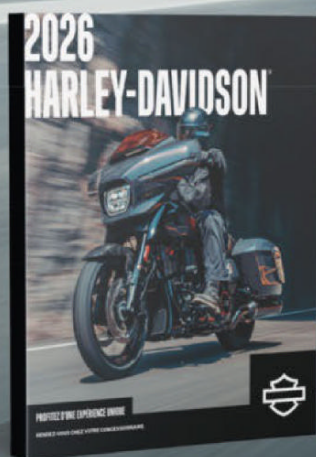
PRIX MÉTROPOLE : 7,20 €
DOM : 8,30 €
BEL : 8,20 € - CH : 13,20 CHF
CAN : 13,30 CAD - DEU : 8,20 €
ESP / GRC / ITA / PRT : 8,20 €
LUX : 8,20 € - NCL : 1020 XPF



L 15920 - 144 - F: 7,20 € - RD



NOUVEAUX AMERICAN TOURING 2026



SCANNEZ POUR
TÉLÉCHARGER

Les nouveaux American Touring repoussent encore plus loin les limites du voyage longue distance en offrant tout à la fois : plus de confort, plus de style, plus de performance, plus de liberté... Les nouvelles Street Glide™, Road Glide™, Street Glide™ Limited et Road Glide™ Limited ont été conçues pour offrir une expérience de conduite incomparable, qui transformera chaque trajet en un voyage à part entière. Une fois le modèle de vos rêves choisi, la seule limite sera votre imagination. **Rendez-vous en concession pour consulter la brochure et découvrir la nouvelle gamme American Touring dans les moindres détails, ou téléchargez la brochure H-D® 2026 dès maintenant.**



© H-D 2026, Harley, H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield sont des marques commerciales de HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY.

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

Président du Conseil de surveillance

Patrick Casasnovas

Présidente du Directoire

Sophie Casasnovas

Directeur général

Frédéric de Watrigant

Éditeur

Stéphanie Casasnovas

Directeur de rédaction

David Dumain

Rédaction

Rédacteur en chef

Christophe Gaime (+ 39 52)

Secrétaire de rédaction : Guillaume Fatras

Directeur artistique : Olivier Mallardeau

Rédacteur graphiste : Emmanuel Le Coz

Ont collaboré à ce numéro

Fabrice Berry • Christian Bourgeois

Alan Cathcart • Paolo Sormani

Michel Turco • Peter Wicked

Photographes

Jean-Louis Courroyé • Kel Edge

Gold & Goose • Roberto Fumagalli

Alexandre Krassovski • Oli Tennent

Photogravure

Responsable : Béatrice Ladurelle

Responsable fabrication : Flavien Bonanni

Publicité

Directeur commercial : Emmanuel Nemar (+ 31 11)

Directrice commerciale : Aurélie Legoux (+ 33 98)

Assistante : Mai-Han Vu (+ 32 16)

Abonnements / VPC

45 avenue du Général Leclerc

60643 Chantilly Cedex

abo.lariviere@ediis.fr

Tarifs : France : 66 € (6 numéros,

version papier + numérique)

Autres pays et par avion :

nous consulter au +33 3 44 62 43 79

Promotion/abonnements

Kahina Houist au 01 47 56 54 43

Directrice de la publication

Responsable de la rédaction

Stéphanie Casasnovas

Moto Revue Classic est une publication

des Éditions Larivière, société par actions

simplifiée au capital de 3 200 000 €.

RCS Nanterre B 572 071 884

CCP 115 915 A Paris. Tél. : 01 41 40 32 32.

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2026

Commission paritaire : 0429 K 81490.

N° de TVA intracommunautaire :

FR 96 572 071 884. N°ISSN : 1633-2776.

Impression : Imprimerie de Compiègne,

avenue Berthelot, 60200 Compiègne.

Diffusion MLP. Imprimé en France.

Les manuscrits et documents

non insérés ne sont pas rendus.

Papier issu de forêts gérées durablement.

Origine du papier : Finlande. Taux de fibres

recyclées : 0 %. Certification : PEFC/EU ECO

LABEL. Eutrophisation : 0,004 kg/tonne.

URAL 500 NEO

ELLE EN FAIT DES CAISSES

Diantre, la marque russe Ural annonce la fin de la production de son célèbre side-car animé par un flat-twin ! Il faut dire que dès ses origines en 1941, cet engin qui faisait rêver les "roule-toujours barbus" dans les années 70 et devenu un produit pour "jeunes urbains aventuriers" était mal parti. En effet, son acte de naissance a été falsifié. La légende soviétique veut que la première version, la M72, ait été construite en partant d'une BMW R71 volée à la Wehrmacht par des espions russes. Que nenni, elle a pu voir le jour grâce aux accords Molotov-Ribbentrop d'août 1939 connus aussi sous le nom de pacte germano-soviétique. Non seulement ces accords laissaient les mains libres à Hitler pour envahir la Pologne mais ils prévoyaient aussi des transferts de technologie, comme on dit aujourd'hui. Mais le nazi est versatile et deux ans plus tard le führer, fâché tout rouge contre Staline, envahit l'URSS. Il va le regretter mais, en attendant, l'outil de production militaire soviétique doit être délocalisé. Concernant les M72, ce sera Irbit en Sibérie, dans les montagnes de l'Ural. Après-guerre, les Ural militaires sortent toujours des usines d'Irbit tandis que les versions civiles sont produites en Ukraine, précisément à Kyiv, sous le nom de Dnepr, le fleuve qui passe dans la capitale. L'usine ukrainienne a fermé ses portes après la dislocation de l'URSS mais, curieux retour de l'histoire, c'est en partie à cause de la guerre actuelle en Ukraine qu'Ural disparaît. Les sanctions internationales contre la Russie ont obligé la marque à transférer l'assemblage de Sibérie au Kazakhstan. Mais cela grevait le coût de production. Le coup de grâce a été donné en avril 2025 avec l'instauration de nouveaux droits de douane de Trump, rendant presque impossible l'exportation vers les États-Unis, le principal marché. Ainsi le directeur actuel a annoncé qu'Ural se contenterait dorénavant de vendre un attelage chinois, rebaptisé Neo 500, arborant un autocollant de la marque russe. Rappelons que la marque chinoise Chang Jiang a produit à partir de 1961 des M72 en utilisant les machines-outils dont les Russes n'avaient plus besoin avec l'arrivée du moteur à soupapes en tête. Pour parodier Michel Audiard : « *L'histoire s'oublie la qualité reste* ». Eh oui, le point commun entre tous ces attelages c'est la magnifique caisse de side-car directement copiée sur la Steib BW 38 allemande spécialement conçue pour la Wehrmacht à la fin des années 30. Allez savoir, Trump va peut-être se laisser séduire par la Neo 500 pour équiper son administration.

Christophe Gaime

La nouvelle Ural 500 Neo
est en réalité une Yingang 500 SUV
chinoise rebabgée. Heureusement
la copie de caisse Steib
est toujours là...



SOMMAIRE

Moto revue Classic #144 - mars-avril 2026



22

ACTUALITÉS

6 CLIC CLAC

La Yamaha TZ 750 de Coluche au Bol d'Or.

8 LES NOUVELLES DU MONDE

Le Salon du 2 Roues de Lyon, la fin de l'Ural flat-twin, une Yamaha XT 500 aux enchères...

14 CHRONIQUE CH. BOURGEOIS

Boubou nous parle d'un de ses circuits préférés, le Nürburgring situé en Allemagne.



18 COURRIER DES LECTEURS

Les nationales françaises, Gérard Coudray, la Ducati 250 de Christian Bourgeois, etc.

20 SHOPPING

Dernières nouveautés futiles et indispensables.

DOSSIER TRIUMPH

22 THE BONNEVILLE EXPERIENCE

L'essai de nouveaux modèles de l'usine d'Hinckley sur les routes de Californie.

24 BONNEVILLE 1200 T120

26 SCRAMBLER 900

28 BONNEVILLE 900 T100

30 BOBBER & SPEEDMASTER 1200

32 TF 250 ENDURO : PETITE BOMBE !

Triumph revient au tout-terrain avec les TF 250 & 450. On a testé la plus petite des deux.



ESSAIS ET REPORTAGES

34 GILERA SATURNO 500 ET RC 600 R

Ces deux monocylindres des années 80 sont considérées comme les dernières vraies Gilera.

42 MÜNCH 1200 TTS

Alan Cathcart a testé la grosse allemande à moteur de voiture NSU : une belle bête !

50 BFG 1200 & MF

A l'instar, de Friedel Münch, des Français ont construit des motos avec des moteurs de voitures. Ces idées qui semblaient bonnes ont hélas fait long feu.



58 RACING MOTORCYCLE MUSEUM

Le tout nouveau musée FIM consacré à la vitesse vient d'ouvrir ses portes en Suisse.



64 LE COMTE "MV" AGUSTA

L'histoire de Domenico Agusta, le comte qui aimait voir gagner ses motos en Grand Prix.

72 BIMOTA 750 DB1

Au milieu des années 80, Bimota propose sa première moto 100% italienne.

78 50 ANS DE BARIGO

Les plus belles images du livre de Fabrice Berry consacré aux machines de Patrick Barigault.



86 ATELIER CLASSIC RED

Le très compétent Belge Xavier Lambert a repris l'atelier spécialisé dans les Honda XR et XLR.

92 YAMAHA YZR 250 2000

Avec cette moto, Olivier Jacque est devenu champion du monde. Essai d'Alan Cathcart.

100 LANGEN 1190 LIGHTSPEED

La marque anglaise Langen propose une nouvelle moto animée par un V-twin Buell.



104 RESTAURATION YAMAHA 360 RT2

Après le haut-moteur, on s'attaque au bas-moteur de la grosse Yamaha trail-bike.

108 PRATIQUE & LUDIQUE

P.A., jeu-concours, carnet d'adresses des moto-clubs, vente des anciens numéros.

112 ABONNEZ-VOUS



Ne manquez aucun numéro de Moto Revue Classic.

TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION

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



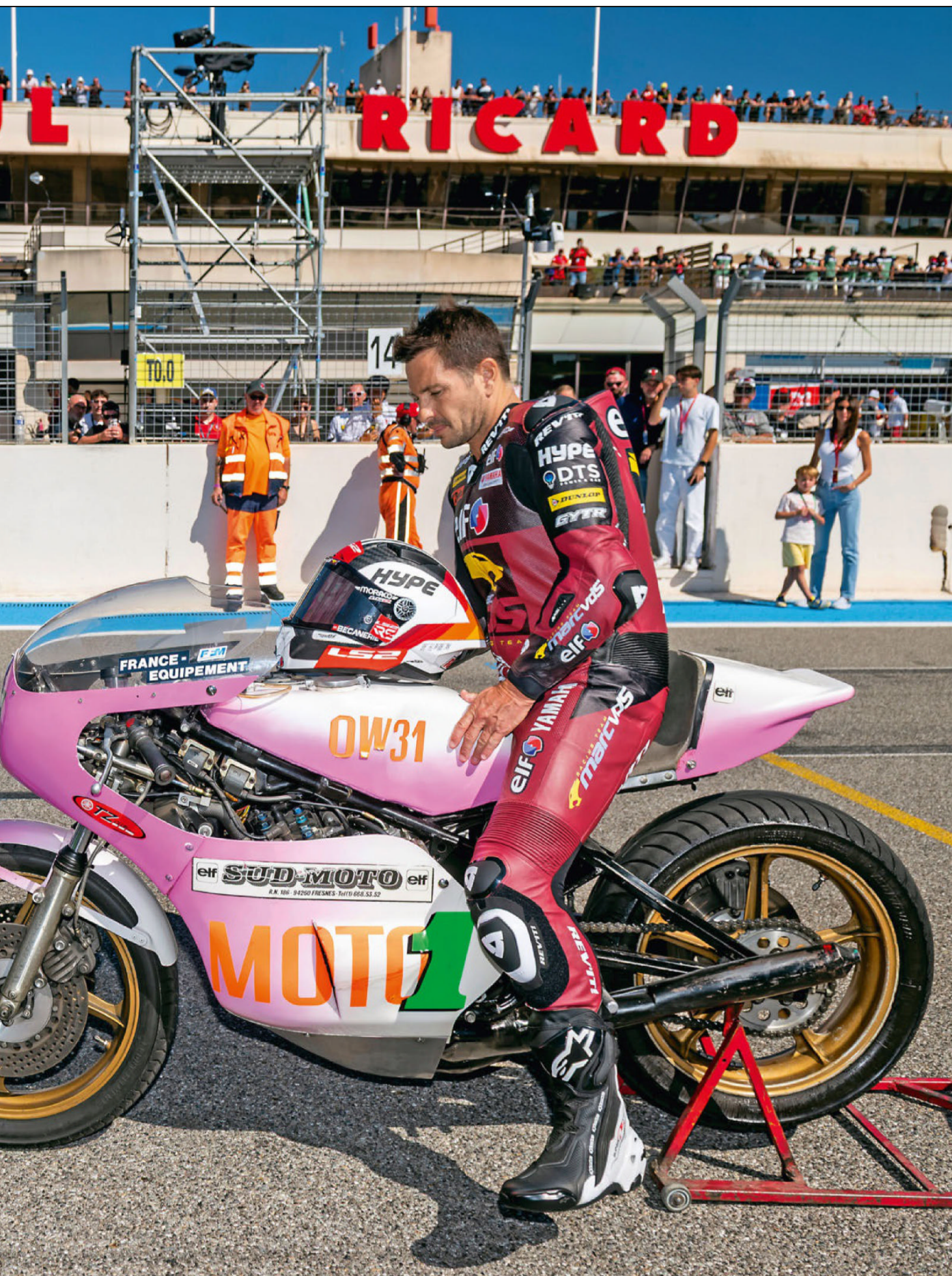
Disponible sur App Store

DISPONIBLE SUR Google play

Coluche Gros cœur

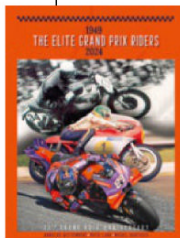
Il y a un peu plus de 40 ans Michel Colucci, alias Coluche, battait des records du monde vitesse sur l'anneau de Nardo, en Italie. 1985, c'est aussi l'année de création des Restaurants du cœur. Ainsi, lors du dernier Bol d'Or, les organisateurs et l'association caritative ont fait venir la Yamaha TZ 750 pilotée à l'époque par le comédien. Randy de Puniet a effectué un tour à son guidon sous l'œil averti de Romain Colucci (à gauche), administrateur des Restaurants du cœur, qui a immortalisé la scène. (Photo © Alexandre Krassovsky)





ACTUALITÉS

La bible des GP



Le livre *"The Elite Grand Prix Riders"* écrit par A. Wittemberg, P. Lane et M. Dekeyser est toujours disponible. Ce magnifique ouvrage met en lumière les 2037

pilotes ayant marqué des points en championnat du monde. Chaque pilote est présenté avec sa fiche personnelle, un portrait et les moments forts de sa carrière. Richement illustré de photos d'action, de statistiques et de témoignages, ce livre propose un examen approfondi de 76 saisons de compétition.

Livre standard (59 €) ou édition Prestige (123 €), hors frais de livraison. Sur 1949gp2024.com ou tél. 06 75 78 43 95.



Affaire de famille

Ces derniers jours la presse italienne people fait ses choux gras des démêlés judiciaires au sein de la famille Rossi. Valentino a attaqué la compagne de son père Graziano, ancien pilote de GP dans les années 70 et 80, accusant celle-ci d'abus de faiblesse. Elle aurait siphonné 200 000 € sur le compte en banque de papa. *Mamma mia !*

Indestructible Marquez



Avec ce livre, Paul Kher et Alexis Delisse proposent un portrait saison après saison du phénomène espagnol. Le livre retrace l'intégralité de sa carrière,

de ses premiers tours de roue à son retour au sommet.

Marc Marquez : l'indestructible champion. Casa Éditions, 160 pages, 24,95 €.

SALON DU 2 ROUES TOUS À LYON !

Le salon de Lyon marque dorénavant l'ouverture de la saison. C'est bien simple, tout ce qui concerne la moto classique en France se retrouve dans la Capitale des Gaules durant quatre jours ! Cette année, il se déroule du 26 février au 1^{er} mars, toujours au parc Eurexpo à Chassieu (69). Côté animations, la Lugdunum Beach Race permettra à des machines anciennes d'évoluer sur le sable à travers une course d'accélération. Parmi les expositions de cette 33^e édition, on notera les 100 ans de Ducati, les 70 ans de Yamaha ou encore la célébration des 500 millions d'exemplaires vendus par Honda. Le S2R 2026 rendra également hommage à Thierry Sabine et à Coluche. Le salon permettra aussi au visiteur de découvrir une exclusivité, le moteur du Concorde, point d'orgue d'une thématique de plus de 50 pièces. La vente aux



Si vous êtes un grand enfant, le salon de Lyon est pour vous !

enchères, sous un nouveau format, accueille un nouveau commissaire-priseur. La journée du samedi sera réservée aux "petits budgets" puisque les modèles proposés à la vente seront compris dans une fourchette de 500 à 2 500 euros. Le dimanche, plus de 70 motos de collection seront aussi proposées à la vente.

www.salonduroues.com



AU S2R de Lyon, on trouve des préparations d'hier et... ... d'aujourd'hui. Et vice versa !

Circus Trophy

Unit Motor Shop organise son premier "Circus Trophy" pendant le salon du deux roues de Lyon ! Au programme, du motocross et des runs dans le sable qui viendront rythmer les quatre jours. On retrouvera sur la ligne de départ des quatre-temps Anglais des années 60 que l'on pourra voir rouler comme à la grande époque. Entre les courses vous pourrez retrouver les machines et leurs pilotes sur le stand Unit Motor Shop faisant office de parc coureurs pour l'occasion. Une bande fort sympathique qui écume les terrains de cross, en France et en Europe sur leurs machines obsolètes. Pas d'électronique, pas de boisson énergisante : les pilotes mettent les mains dans le cambouis et préfèrent le nectar belge à base de houblon et d'orge malté ! Avec modération, bien sûr.



Avec le Circus Trophy vous allez en prendre plein les oreilles !



INDIAN CHIEF VINTAGE

Cette année Indian fête les 125 ans de la naissance de la marque et propose une Chief Vintage plutôt réussie. Elle est extrapolée de la Chief actuelle qui, rappelons-le, est animée par le bicylindre en Vé "Thunderstroke 116". Un moteur de 1890 cm³ refroidi par air et à 2 soupapes culbutées par cylindre qui développe quasiment 16 mkg de couple à 3 300 tours/minute. A noter qu'Indian ne communique pas sur la puissance. Pour le reste, rien ne manque pour rappeler la Chief 1200 qui était animée par un bicylindre en V à soupapes latérales et qui a été commercialisée de 1941 à 1953. On trouve donc les garde-boues enveloppants à l'avant et à l'arrière, la selle monoplace, le grand guidon et la tête d'indien lumineuse sur le garde boue avant ! Concernant la partie-cycle, c'est évidemment plus moderne puisque deux freins à disque remplacent avantageusement les deux freins à tambours. Heureusement puisque la Chief 1800 affiche 327 kilos sur la balance.

www.indianmotorcycle.fr

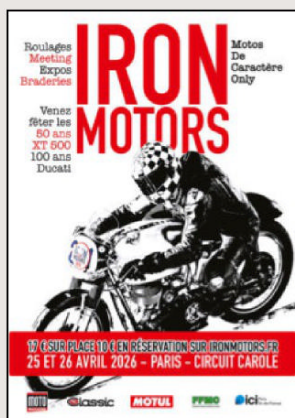


A gauche, l'Indian Chief 1800 et à droite la 1200 des années 40.

IRON MOTORS CAROLE D'ACIER

Les 25 et 26 avril, Iron Motors sera le premier rendez-vous de 2026 pour les motos classiques en région parisienne. Dans le village et le paddock vous découvrirez une centaine de stands et près d'un millier de motos exposées. Sur la piste, près de 350 motos sont admises pour participer aux roulages libres, des démonstrations et non des courses. Iron Motors fêtera les 100 ans de la marque Ducati et les 50 ans de la Yamaha 500 XT. Ils seront célébrés à travers des expositions, des parades sur la piste, des parkings réservés aux Ducati et XT, la présence de pilotes historiques, etc. Les visiteurs seront toujours choyés, avec parking auto et moto gratuits

et consigne de casques gratuite. Sans oublier un apéro concert gratuit le samedi soir. **Billetterie sur place, à 17 € ou en réservation à 10 € sur www.ironmotors.fr. Gratuit pour les moins de 16 ans.**



NICE BIKE NICE RIDE*



**MEILLEURE MARQUE D'ENTRETIEN
MOTO ET ÉQUIPEMENTS DEPUIS 19 ANS
POUR MOTORRAD MAGAZINE**

PRODUITS PREMIUM VENDUS DANS LES MAGASINS
SPÉCIALISÉS MOTO PROCHES DE CHEZ VOUS



S100
entretien moto

dr-wack.com

ACTUALITÉS



Poubelle en or

On évite de parler de motos électriques dans MRCClassic mais cette Ciulotor (sic) produite par la marque sud-coréenne Compass Rose (re-sic) va faire exception. Elle a plutôt un bon look avec son carénage poubelle (*dustbin* en anglais) identique à celui utilisée par les motos du Continental Circus dans les années 50. En revanche elle coûte 50 000 €... www.compassrose.co.kr

Ryan Wedding arrêté

Ancien snowboarder ayant représenté les USA aux Jeux Olympiques, Ryan Wedding était un des délinquants les plus recherchés pour cause de trafic de drogue. Il a été arrêté au Mexique et dans son garage, le FBI a découvert une collection de motos de 34 millions d'euros ! Surprise, parmi les nombreuses Ducati, on aperçoit une NCR 860 avec un autocollant "Val d'Oise Compétition", concessionnaire francilien bien connu dans les années 70 !



La Ducati 860 NCR de la collection de Ryan Wedding, l'ennemi public n°1 !

TEAM OBSOLETE ADIEU ROBERT

Robert Iannucci dit Rob, s'est éteint à l'âge de 80 ans en décembre dernier à Brooklyn, à côté de New York. Amateur de motos, en particulier de la Matchless G50 avec laquelle il avait couru, il avait créé à la fin des années 70 le Team Obsolete. Il s'agissait d'entretenir et de faire rouler les motos de course des années 60 et 70. A cet effet,

il avait aussi créé l'AHAMA, (*American Historical Racing Association*) l'équivalent de l'Afamac chez nous. Au fil du temps, outre les Matchless, il avait acquis des motos prestigieuses comme des MV Agusta 350 ex-Ago, une Benelli 350 ex-Pasolini, une Harley-Davidson XR 750 TT ex-Rayborn ou encore une AJS 500 Porcupine ex-McIntyre.

Mais surtout, il fit rouler la Honda 250 RC 164 six-cylindres ex-Redman. Certains se souviennent peut-être de la venue de Iannucci et de ses machines au milieu des années 90 à Montlhéry. Avocat à la tête d'un cabinet plutôt prospère, il avait beaucoup de moyens mais c'était un vrai passionné. En 25 ans d'activité, jusqu'au milieu des années 2000, le team Obsolete avait participé à plus de 1800 événements. Et puis ces dernières années, le Team Obsolete a ralenti son activité. Et Iannucci a fini par tirer sa révérence, discrètement. On reviendra sur la vie de ce personnage haut en couleurs.



A droite, Rob Iannucci dans son atelier et à gauche, la perle de son écurie, la Honda 250 RC 164 six-cylindres.

SOTHEBY'S UNE XT À 84 000 € !

Nos plus fidèles lecteurs se souviennent peut-être de ce reportage (c'était précisément dans le n°96 de janvier-février 2018) sur la collection de Patrice Ryder. Personnage plutôt étonnant, dans les années 70, il part avec sa femme en Combi VW pour un voyage qui va le mener jusqu'à Singapour. Puis le couple se rend en Australie et effectue 30 000 km en tandem ! Ils s'installent là-bas mais en 1984 ils partent pour un tour du monde en Yamaha 600 Ténéré. En trois ans, ils parcourent 100 000 km. Puis ils rentrent en France, Patrice se lance dans le commerce et, il y a huit ans, achète une première Yamaha XT 500 puis un lot de cinq modèles rares dont une 1U6 de 1986 encore en caisse. C'est cette dernière qui s'est vendue 84 000 € lors d'une vente Sotheby's à Munich, un record mondial. Pour l'anecdote cette XT avait été commandée à l'époque par Leuridan motos à Paris.

<https://rmsothebys.com>



Cette Yamaha XT 500 est sûrement la plus chère jamais vendue !

ABONNEZ-VOUS À
Moto Revue Classic



PROFITEZ DE NOS
OFFRES EXCLUSIVES SUR

ABO.MOTOREVUECLASSIC.COM



**BMW
MOTORRAD**

BMW R 12 NINE T

DÈS 275 €/MOIS* SANS APPORT

RÉSERVOIR
EN ALUMINIUM

3 MODES
DE CONDUITE

DÉMARRAGE
SANS CLÉ

ABS PRO

FOURCHE
INVERSÉE



MAKE LIFE A RIDE



EN SAVOIR PLUS

*Exemple pour une BMW R 12 nineT. 36 loyers linéaires : 275 €/mois. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 15000 km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW R 12 nineT dans les concessions participantes avant le 02/03/2026, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

13. AIX MOTO

230, avenue du Camp de Menthe
13090 Aix-en-Provence
04 42 21 55 44
www.aix-kawasaki.com

32. DESCLAUX MOTO PASSION

Rue de Memmingen - ZAC de Clarac
32000 Auch
05 62 05 09 40
www.moto-passion32.fr

38. PÔLE MOTOS 38

99, avenue du Général de Gaulle
38180 Seyssins
04 38 37 27 67
www.altitude-k.com

57. ACTION K

ZI Talange
57280 Hauconcourt
03 87 80 10 01
www.kawasaki57.com

92. KAWASAKI COURBEVOIE PARIS - LA DEFENSE

81, boulevard de Verdun
92400 Courbevoie
01 47 89 89 89
www.kawasaki-ladefense.com

NEW

Z900RS



LEGENDS NEVER END

Le passé et le futur se rencontrent avec la nouvelle Z900RS.

Inspirée de l'emblématique 900 Z1, la Z900RS réinvente chaque détail pour une nouvelle ère de pilotage : selle basse au style vintage et confortable, compteurs analogiques, sonorité travaillée... tout en intégrant un savoir-faire moderne à chaque niveau.

Du régulateur de vitesse électronique à la connectivité Smartphone, en passant par le pack d'assistances pilotées par IMU, incluant le Kawasaki Cornering Management Function (KCMF) et le Kawasaki Quick Shifter (KQS), son moteur est optimisé pour offrir une douceur exemplaire à bas régime et une montée d'adrénaline à haut régime.

Ce n'est pas simplement une moto : c'est l'incarnation du Rétro Sport.

Pour plus d'information : www.kawasaki.fr

Roulez toujours de façon responsable, dans les limites de vos compétences et de votre machine.

Portez un casque homologué et des protections.

Les scènes présentées ont été réalisées en conditions contrôlées avec des pilotes professionnels.

Demandez
un devis



MOTUL

Kawasaki **4** GARANTIE ANS

Kawasaki France Officiel sur



www.kawasaki.fr

Kawasaki
Let the Good Times Roll **

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

MES CIRCUITS PRÉFÉRÉS

LE NÜRBURGRING

Au cours de ma carrière de pilote qui duré 20 ans j'ai eu l'occasion de rouler sur beaucoup de circuits. Chacun doit être abordé avec humilité. Avant de se lancer pour les essais il est nécessaire de bien connaître le tracé et pour mieux s'en imprégner d'effectuer un tour à pied ou à vélo. Cela est possible sur un circuit moderne dont le développement est de l'ordre de 4 km. En revanche sur les anciens tracés comme le Nürburgring (23 km) ou le TT (60 km) une autre méthode devait être utilisée. M'étant toujours interdit de participer au TT en raison de sa dangerosité, je prendrai le Nürburgring comme référence. Il est impossible de le connaître parfaitement et il reste toujours une part d'improvisation. Au début de ma carrière j'ai participé au maximum de courses internationales pour apprendre mon métier. Afin d'optimiser mon déplacement je n'hésitais pas à m'engager dans trois catégories différentes avec la même Ducati 250 Mach 1 (cf page 16). Je passais le contrôle technique avec cette moto mais avec trois carénages différents : plaques vertes pour la 250, plaques bleues pour la 350 et plaques jaunes pour la 500. Cela me permettait de parcourir beaucoup de kilomètres et de cumuler les primes de départ en Deutsche Mark.

Achtung entre les sapins

Dès 1969 j'ai fait connaissance avec le Nürburgring. Il apparaît dans le massif de l'Eifel, surplombé par la tour du château de Nürburg embrumée comme dans la légende des Walkyries de l'anneau de Niebelungen. Bref c'est un circuit Wagnérien, grandiose. L'ancien parc coureurs, en carré avec ses garages en bois, était très typique et résonnait régulièrement des appels : "Achtung, achtung Fahrerlager". Une année j'aurai une altercation avec un commissaire qui voulant m'empêcher d'entrer finira sur le capot de ma DS break ! Dans sa mouture originelle, le circuit était une simple route tracée au milieu de la forêt, sans aucun dégagement. Et dans mon esprit elle



Christian Bourgeois, champion de France de vitesse devenu journaliste à *Moto Revue*, puis directeur de la compétition chez Kawasaki, est aujourd'hui retraité. Il a donc le temps de nous conter quelques anecdotes.

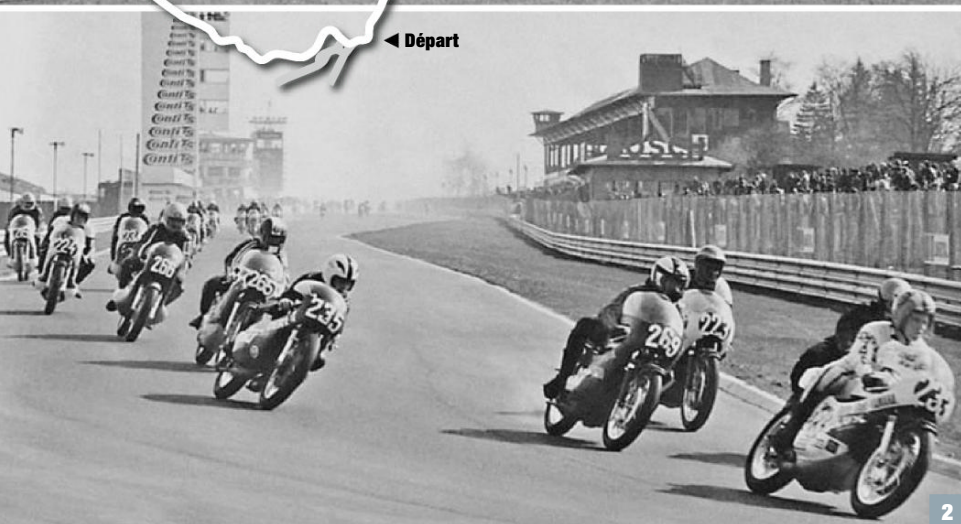
résonnait toujours des exploits de Bernd Rosemayer et Rudolf Carraciola au volant des Mercedes et Auto-Union. Etant donné qu'il est impossible de tout assimiler, je l'ai appris par tronçons.

La première partie est facile car on peut piloter à vue dans une enfilade de virages à droite et à gauche. C'est pourtant là que je chuterai, sans mal, en 1972 avec ma Yamaha 351. Avant d'arriver à Flugplatz, (l'aérodrome) on trouve une compression sur laquelle, même à l'époque, on décollait. Vient ensuite une portion très rapide sur le plateau avant de s'engouffrer



1. En 1968, dans la catégorie 125, Phil Read vire en tête au premier virage devant Bill Ivy et ne quittera plus la tête sur sa Yamaha. 2. Même endroit mais quatre ans plus tard en 250 cm³ : les ténors sont déjà passés mais on reconnaît Nieto sur sa Derbi (235). 3. En 1974, la fameuse couverture de *Moto Revue* avec la grève les pilotes.

La grille de départ
du GP d'Allemagne 350
au Nürburgring en 1972.
On reconnaît Saarinen
(Yamaha n°328) en pole
position, Agostini (MV
n°301) et masqué par ce
dernier Christian Bourgeois
(Yamaha n°303).



2

3



En 1978, l'Australien Greg Hansford dans le "Carrousel" (virage relevé) avec sa Kawasaki 250 KR. Il terminera 2^e.

“ J’AI RÉGLÉ MON CONTENTIEUX AVEC ANGEL NIETO D’UN COUP DE POING DANS LA FIGURE ”

dans *Fuchsröhre* (le terrier du Renard). C'est au terme de la remontée que je chuterai dans le premier tour des 250, ne pouvant éviter Angel Nieto tombé devant moi. A l'époque il n'y avait pas de télévision : j'ai réglé mon contentieux avec le pilote espagnol d'un coup de poing dans la figure qui le laissera avec le nez cassé. En raison de cet incident il déclarera forfait le lendemain pour la course des 125. La descente vers *Breidscheid* se révèle impressionnante, à flanc de montagne et sans visibilité. Elle débouche sur la rampe de *Ex Mühle* (le moulin) un mur avec 20% de dénivelé plus spectaculaire que vraiment difficile. *Bergwerk* (la carrière) m'a marqué dès la première fois. Je l'ai abordé avec la plus grande prudence, impressionné par la réputation que lui avait fait la presse après la mort du pilote Porsche Carel Godin de Beaufort. En rappel il y avait un panneau avec une tête de mort, juste avant le virage ! La portion de *Kesselchen* (le petit chaudron), en légère montée à fond nous

amène au *Karrusel*, un virage célèbre, mais sans grand intérêt. La zone suivante, très sinueuse, qui mène au petit Carrousel s'avère très difficile à mémoriser. C'est pourquoi je choisisais un pilote local d'expérience, Hans-Otto Buthenuth et sa BMW RS 500 par exemple, et prenais sa roue. Cela me permettait de gagner beaucoup de temps. En effet il s'agit d'une succession de virages aveugles, à droite ou à gauche, soit avec une vitesse en plus, soit une vitesse en moins. L'erreur n'était donc pas permise.

Mieux vaut ne pas forcer sur les *würtze*

Planzgarten (la pépinière) qui succède à cette zone consiste en une succession de courbes, mais beaucoup plus rapides. Le petit Carrousel débouche sur la grande courbe *Schwalbenschwanz* (la queue de l'hirondelle), très délicate sous la pluie. Dans la très longue ligne droite qui suit

sur deux kilomètres, la seule difficulté consiste à tenir fermement son cap sur les bosses. Ce passage très rapide se termine par une grande courbe sans visibilité, *Tiergarten*, (le zoo), qui se prend à fond. Une chicane, enfin, ralentit les pilotes avant les stands. D'autres souvenirs me reviennent en écrivant ces lignes. Lors des essais du GP 1974 la neige a bloqué tous les pilotes au lieu-dit *Adenau*. Les courses du dimanche seront purement et simplement annulées, les pilotes ayant refusé de prendre le départ. Cet événement fera d'ailleurs la couverture de *Moto Revue*. C'est beaucoup plus tard que je ferai mon dernier tour du Nürburgring. Kawasaki Allemagne avait organisé une séance d'essais avant le lancement de la Kawasaki GPZ 900. J'y participai en compagnie du regretté Bertrand Sébilleau. Cet adieu ne fut pas très glorieux. La combinaison d'un petit déjeuner très riche, à l'allemande, et d'une température proche de zéro aura raison de moi. Je serai contraint de m'arrêter avant la fin du premier tour pour ne pas vomir dans mon casque ! ♦

1. En 1976, Ago remporte son dernier Grand Prix au Nürburgring sur la MV 500 quatre-cylindres. 2. En 1978, en terminant 3^e du GP d'Allemagne 500, Kenny Roberts est sacré champion du monde pour la première fois.



1



2

JAVIER KIKOL

EVE RIBODY

OPÉRATION : BALANCE PAS L'EMBALLAGE

**ON NE
LÂCHE
RIEN !**

**Ne pas lâcher
ses déchets : un rôle
que chacun peut jouer.**

SEULS LES EMBALLAGES ET PAPIERS VONT DANS LES BACS DE TRI

Des images qui bougent

Bravo pour l'article sur Mike Duff du précédent numéro. A l'époque où il y avait des documentaires quand on allait au cinéma (dans les années 60 et 70) j'avais vu en français celui que vous avez mentionné : (https://www.nfb.ca/film/ride_for_your_life/). Démarrer à la poussette n'était pas facile, surtout pour ceux qui avaient chuté juste avant la course. J'en avais vu un autre sur le motocross des années 70 qui expliquait que le rythme cardiaque d'un pilote

de 500 cm³ passait à 240 en quelques minutes !

Bref, si une fois par an, vous pouviez nous indiquer des liens genre Youtube, ce serait chouette.

Charles Ingold

On comprend votre intérêt pour les documentaires d'époque mais à vrai dire, notre spécialité c'est de raconter de belles histoires. On garde cependant votre idée dans un coin de notre tête.



En 1966, le pilote canadien Mike Duff a fait l'objet d'un documentaire diffusé au cinéma.



L'ancienne Ducati 250 Mach 1 de Christian Bourgeois va faire l'objet d'une restauration complète. L'occasion de retrouvailles avec le nouveau propriétaire Lionel Rigal ? On vous tient au courant !



La Ducati de Bourgeois

En tant que fidèle lecteur de votre revue, j'avais essayé, il y a quelques temps, de joindre Christian Bourgeois par votre intermédiaire pour lui dire que je possédais la fameuse Ducati Mach 1 de ses débuts. Mais il semble que mon courriel se soit égaré et j'ai abandonné cette démarche.

Dans le dernier numéro de votre revue, Christian Bourgeois en parle dans sa chronique et c'est pour moi l'occasion de renouveler ma demande pour prendre contact avec lui.

Je voudrais lui donner des nouvelles de sa première machine qui a couru en compétition jusqu'en 1973 avec moi. Après un long séjour de repos dans de bonnes conditions, je suis actuellement en train de la restaurer. A mon rythme...

Lionel Rigal

Effectivement Christian a dû passer côté de votre courriel : on le relance. De votre côté n'hésitez pas à nous faire part de l'avancement des travaux de restauration.

On est heureux sur la Nationale 7 (Jeff 1)

Lecteur occasionnel de MRC, j'ai remarqué que Christophe Gaimie est un adepte des RN 6 ou 7 et de la route Napoléon ! Pour preuve, les essais touristiques de la Triumph Bonneville T120 (il y a quelques années) et récemment la BMW R1200 S puis la Royal Enfield 650 Bear dans le dernier numéro. J'en ai peut-être manqué d'autres sur le même parcours ? Autant les RN 6 et surtout 7 sont des pièges à radar plutôt ennuyeux (mais il faut bien y passer pour descendre dans le sud), autant la route Napoléon est plaisante. Surtout quand on varie le parcours d'une fois sur l'autre, avec des escapades en Italie, par exemple. Sympa aussi de se mettre dans la peau du motard lambda, sans la voiture suiveuse avec le photographe. Chouettes photos !

Jeff

PS : Au fait, le courrier des lecteurs (la boîte aux lettres) n'existe plus. Faute de lecteurs qui écrivent, sans doute ?

Cher Jeff, comme vous le dites, quand on est à Paris et que l'on recherche le soleil, mieux vaut mettre cap au sud. Et effectivement quand on est sur la route Napoléon, les Alpes ne sont pas loin. Et puis, au bout de la route c'est la Grande bleue ! Concernant la "boîte aux lettres", elle renaît de ses cendres, en partie grâce à vous !

Au printemps et en automne, arpenter la Route Napoléon sous le soleil est un vrai bonheur.



La Kawa 350 Big Horn
essayée dans MRC 143
est une F5A de 1971
et non une F9 de 1973.



La bonne Big Horn (Jeff 2)

Une petite précision concernant la Kawasaki 350 Big Horn testée dans le dernier *MRC Classic*. Il s'agit d'une F5A de 1971 et non une F9 de 1973. Avec un carburateur de 32 mm et un échappement plus court et plus libre. La F5 développe 33 chevaux contre 28 pour la F9.

Voir le site : <https://www.thejunkmanadv.com/f5-f9.html>

Voilà sans doute pourquoi Zef Enault écrit « *qu'elle déchire l'air* » !

Jeff

Merci pour ces précisions et désolé pour l'erreur.

La bande de Vence

Avec ma bande de potes de Vence nous tenons à vous féliciter pour la tenue de votre revue, nous aimons vos articles, vos éditoriaux polémiques (Victor !) les rubriques de Christian Bourgeois et les photos de notre époque en noir et blanc : nous "tournons" aux environs des 70 ans et plus. Nous vous l'avons déjà écrit il y a un certain temps, vous nous avez publiés avec une photo de mon side-car de course. Dans le contexte actuel beaucoup de publications motardes disparaissent, tant en France qu'en Italie. Donc nous espérons que vous continuerez. Il est vrai qu'il est loin le temps où des piles de MR et MJ nous attendaient dans les kiosques à journaux ! Mais acceptez une petite critique : et les side-cars ? Il me semble que je n'ai jamais lu de reportage tant sur Biland et Rudi Kurth concernant leur création ? D'ailleurs le fils de Rudi, Stephan, a racheté

les machines de son père à un Américain, il présente un side avec la roue du panier qui tourne et c'est génial ! A voir sur FB : <https://www.facebook.com/stephan.kurth.1> Nous vous souhaitons longue vie à vous et à vos publications !

Christian Pétard

PS : je suis lecteur de *Moto Revue* depuis l'âge de 4 ans en 1958 ! Je suis de Vesoul et mon père tenait un bouclard dans cette ville. Pendant les courses sur le circuit de Quincey proche de la ville, les pilotes venaient manger chez mes parents dont Ligier, Scheidegger et autres à l'époque de l'idole locale Jacques Collot. Ça ne me rajeunit pas du tout ! Malgré les douleurs de la vie, mon passager et moi, qui à le même âge, nous continuons à rouler en side-car F2 et à transmettre la "flamme" de la moto dans toutes ses diversités !



Pour faire plaisir à Christian Pétard, une photo du pilote de side-car Rudi Kurt et de sa passagère Dane Rowe (en haut) et de l'un de ses bassets (en bas).

Merci Christian (ancien président du club Barjo Team Pam Poum dans le 06) pour ce sympathique courrier. Effectivement, on plaide coupable concernant les side-cars dont on parle assez peu dans nos pages. Comme dit le rédac'chef (qui a pourtant été bercé dans le Steib de son papa) la place manque déjà

pour parler des deux-roues ! Cela dit, il nous arrive de parler side-car comme dans le 132 avec l'expo consacrée à Louis Christen, fabricant de bassets sous le nom LCR. Concernant l'avenir de *Moto Revue Classic* disons que même si ce n'est pas facile, la rédaction fait de la résistance !

Hommage à Gérard



Bonjour, il y a quelques temps, en lisant votre magazine qui évoquait le passé des courses d'endurance, je me demandais ce qu'était devenu Gérard Coudray car j'appréciais beaucoup ses visites commerciales lorsque j'avais mon petit bouclard à Lamballe, dans les Côtes d'Armor. Je le revois comme si c'était hier. Du coup j'ai fouillé sur internet et j'ai appris la nouvelle de son

décès. J'ai renoué avec la moto il y a peu de temps et je ne relis votre magazine que depuis le numéro 135. Y a-t-il un numéro dans lequel vous lui rendez hommage et qui retrace son histoire ?

Pascal Sabelle

Nous n'avons pas consacré d'article à la carrière de Gérard Coudray mais nous devrions le faire durant l'année. Restez connecté !

Hors-série

Heureux propriétaire d'une Triumph Bonneville T120 de 1968, je souhaiterais pouvoir acquérir l'exemplaire Hors-série n°3H de *Moto Revue Classic* qui était consacré au 60^e anniversaire de cette moto mythique, mais qui est malheureusement indisponible tant en version papier qu'en version numérique sur votre site internet boutiquelariviere.fr. De même que sur d'autres sites consultés (notamment eBay et leboncoin). Vous disposez certainement d'un fichier numérique de ce numéro dans vos archives : y aurait-il un moyen de m'en faire bénéficier ?

Hervé Bizet

Pour le moment il n'est pas malheureusement pas possible de diffuser les exemplaires anciens en version numérique. Mais nous étudions la question. En attendant, il faut effectivement continuer à guetter les sites de ventes entre particuliers.



60 ans de motos mythiques



CROSS LOGO 2

Le JO.2 TC 6. Prix : 469 €. www.shoei-europe.com



BARSTOW

Les lunettes déjà collector.
Prix : à partir de 87,92 €. www.100percent.eu



SAFARI III

Les boots ibériques.
Prix : 165,99 €. www.bycity.eu



LEATHER BELT

By All One. Prix : 19,99 €. www.dafy-moto.com



HORLOGE CHIC

À fixer au guidon. Prix : 27,90 €. www.antre-du-motard.com



TINTA

Les gants pour motardes.

Prix conseillé : 74 €. www.helstons.net



DOCKER

By All One. Prix : 159,99 €. www.dafy-moto.com



PATHFINDER 2

Le cargo nouvelle génération.
Prix : 199,90 €. www.spidi.com

24h MOTOS®

16 - 19
AVRIL 2026

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST



**BILLETTERIE
OFFICIELLE**

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS



FIM

MOTO

DUNLOP

MOTUL

Web ke



#24HMOTOS
TICKET.24H-MOTOS.COM



BONNEVILLE EXPERIENCE **BALADES CALIFORNIENNES**

On connaissait The Jimi Hendrix experience, Il y aura dorénavant The Bonneville experience, une présentation en Californie et en grande pompe des Triumph Classics 2026.

Texte : Christophe Gaime - Photos : Triumph

SOMMAIRE

T120 1200	P. 24
Scrambler 900	P. 26
T100 900	P. 28
Speedmaster & Bobber 1200	P. 30
TF 250	P. 32



Du soleil, des potes,
de la bière et le soleil de
Californie : que demander
de mieux pour tester les
nouvelles Triumph
néo-rétro ?

BONNEVILLE 1200 T120

LA REINE MÈRE

Apparue, il y a 10 ans, la Bonneville 1200 n'a pas pris une ride. C'est l'héritière d'une grande lignée apparue en 1959.

Après le retour de la Bonneville en 2001 avec une cylindrée de 800 cm³, Triumph frappe un grand coup en présentant une version 1200 cm³, il y a 10 ans. Avec son gros moteur refroidi par eau et son injection électronique, elle a passé la décennie sans prendre une ride. Il faut dire que Stuart Wood, le chef de projet, n'avait pas fait les choses à moitié. Ce dernier travaille pour Triumph depuis 1987. Il a commencé par dessiner les trois-cylindres 750 et 900 du renouveau de la marque, les fameuses Trident sorties en 1990. Des machines qui sont aujourd'hui recherchées par les collectionneurs, la boucle est bouclée. Stuart se souvient : « Il fallait du temps pour que les motards reprennent confiance dans la marque. D'ailleurs à l'époque John Bloor, le nouveau patron, ne voulait pas entendre parler de Bonneville ! » Bref à l'aube du XXI^e siècle, il change d'avis puis après le succès de ces nouvelles Bonnies, Triumph propose la version 1200. Stuart reprend : « Le problème avec les classiques, c'est qu'il est difficile de moderniser les modèles. Avec la T120, on y est arrivé à l'image de ce qu'a fait Porsche avec sa 911. Mais elle va rester comme ça. Ceux qui veulent plus de performances peuvent se tourner vers les Modern



Toujours très chic, l'ensemble compteur-compte-tours de la Bonneville. Comme tout le reste de la bécane d'ailleurs.

Classics que sont les Thruxton et Speed Twin avec leurs géométries modernes. Pour en finir avec la gamme 1200, je dois avouer que la Scrambler est un semi-échec, on pensait qu'elles rencontreraient plus de succès. »

Rebondir après le Scrambler

S'il est vacciné Triumph, Stuart possède aussi plusieurs Vincent 1000 et il participe

chaque année au rallye de la marque. L'an dernier c'était en France, ce qui ne lui posé aucun problème lui qui passe une partie de ses vacances à Béziers !

Esthétiquement, il me confie que lui et son équipe ont essayé de mélanger le style de la première version (1959) et de la version de 1968 considérée comme le "must have" de la Bonneville. Pas peu fier, il me montre la trappe d'inspection sur le carter en cœur et me précise qu'il s'agit d'une vraie trappe d'inspection. Quand on vous dit qu'ils ont soigné le moindre détail ! Et dix ans plus tard, la grosse Bonneville est toujours aussi agréable. Certes Moins puissant et moins coupleux que le Thruxton, le moteur est néanmoins plus souple. En exagérant, on peut quasiment toujours rouler en troisième ! De toutes façons, il est inutile de brusquer la T120, elle n'a pas été conçue pour ça. Comme le dit Stuart Wood, elle a été conçue pour "cruiser" nez au vent. ♦

1. Avec ses presque 80 chevaux, la T120 peut vous emmener vite et loin, et avec la classe anglaise.
2. Le bicylindre à refroidissement liquide pourrait presque passer pour un "old twin" avec sa fausse boîte séparée et ses faux carburateurs Amal.
3. Les deux amortisseurs font le "job" tout comme les pots saucisson à la sonorité efficace.

BONNEVILLE 1200 T120 année 2026

► Moteur

Bicylindre parallèle, 8 soupapes, 1 ACT, refroidissement liquide, **1 200 cm³** (alésage x course : **97,6 x 80,0 mm**), taux de compression **10 à 1**, alimentation par injection électronique, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, assisté & antidribble, boîte de vitesses à 6 rapports.

► Puissance - couple

78,9 ch à 6550 tr/mn - 10,7 mkg à 3500 tr/mn

► Partie-cycle

Cadre double berceau tubulaire. **Suspensions Kayaba** : fourche à cartouche **ø 41 mm** à l'avant, 2 amortisseurs à l'arrière. **Freins** : Double disque fixe **ø 310 mm**, étriers flottants Brembo 2 pistons à l'avant, disque fixe **ø 255 mm**, étrier flottant Nissin 2 pistons, ABS à l'arrière. **Roues** : **18 x 2,75** pouces à l'avant, **17 x 4,25** pouces à l'arrière. **Longueur** : **2170 mm**. **Hauteur de selle** : **790 mm**. **Empattement** : **1450 mm**. **Réservoir** : **14,5 litres**. **Poids** : **233 kg** tous pleins faits.

► Prix

À partir de **14595 €**

“WOOD AVOUE QU'IL EST DIFFICILE DE MODERNISER LES MODÈLES CLASSIQUES”

Triumph propose
de nouveaux coloris
pour 2026 comme
ce Aegan blue.



1



2



3



La 900 Scrambler est une vraie nouveauté qui cherche à séduire une clientèle "trail-bike" un peu plus jeune.



1



2



3

SCRAMBLER 900

OBJECTIF TRAIL-BIKE

Triumph fait évoluer sa Scrambler pour toucher un plus large public. Un peu moins Classic, elle est plus efficace.

L'idée de ce voyage en Californie baptisé *"The Bonneville Experience"*, c'était de passer en revue toutes les Triumph construites autour des moteurs T120 et T100, à l'exception des Thruxton et Speed Twin, considérées comme des Moderns Classics, et de la Scrambler 1200. Concernant cette dernière, je vois deux raisons : c'est une moto très (trop ?) exclusive et il fallait mettre en avant la Scrambler 900 qui pour le coup est une nouveauté. Ou presque. La première version date de 2006, il y a tout juste 20 ans. Il s'agissait d'une Bonneville 865 munie d'une roue avant de 21 pouces mais surtout de magnifiques échappements relevés, comme sur la 650 Trophy des années 60. En 2015, avec le nouveau moteur à refroidissement liquide, arrive la Street Scrambler en même temps que la Street Twin. Deux modèles qui évoluent deux ans plus tard en gagnant pas moins de 10 chevaux ! Il fallait

bien réagir à l'arrivée des bicylindres Royal Enfield. Et pour 2026, si la mécanique reste inchangée (mais répond évidemment aux normes anti-pollution en vigueur avec une nouvelle configuration de l'injection) c'est la partie-cycle qui subit un lifting considérable.

Un trail classe sans carénage !

Jugez plutôt. Le réservoir hérite d'un nouveau dessin et d'une décoration plus moderne. Les suspensions sont assurées par des éléments Showa, une fourche inversée à l'avant et des amortisseurs à bonbonnes séparées à l'arrière. Le frein à disque avant dispose dorénavant d'un étrier radial tandis que l'arrière de la machine est plus étroit. Autres changements considérables, le bras oscillant est une belle pièce d'aluminium et les deux moyeux sont taillés dans



Le petit compteur TFT n'est pas très gracieux mais donne suffisamment d'informations.

le même métal. Résultat, moins de poids non suspendu et plus de maniabilité, ce que l'on a pu vérifier sur les petites routes qui menaient à Lake Elsinore, haut-lieu du tout-terrain en Californie. En revanche, à titre personnel, j'ai été moins convaincu par le nouveau "mapping" du bicylindre qui en fait un moteur plus linéaire et donc moins "classic" même si l'ensemble de la moto est fort efficace comme disait un collègue belge. Il semblerait que Triumph cherche à replacer cette machine sur l'échiquier, en espérant aller titiller des trail-bikes modernes. Pourquoi pas car si cette machine est moins classique, elle est toujours "classe" avec ses nouveaux échappements relevés. Rappelons que la marque d'Hinckley est la seule à proposer ce genre d'accessoires, devenue au fil du temps une signature. ♦

SCRAMBLER 900 année 2026

► Moteur

Bicylindre parallèle, 8 soupapes, 1 ACT, refroidissement liquide, 900 cm³ (alésage x course : 84,6 x 80,0 mm), taux de compression 11 à 1, alimentation par injection électronique, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, assisté & antidribble, boîte de vitesses à 6 rapports.

► Puissance - couple

64,1 ch à 7 000 tr/mn - 8,15 mkg à 3 750 tr/mn

► Partie-cycle

Cadre double berceau tubulaire. Suspensions Showa : fourche télescopique ø 43 mm à l'avant, 2 amortisseurs à l'arrière. Freins : 1 disque flottant ø 320 mm, étrier radial 4 pistons à l'avant, disque fixe ø 255 mm, étrier flottant Nissin 2 pistons, ABS à l'arrière. Roues : 19 x 2,5 pouces à l'avant, 17 x 4,25 pouces à l'arrière. Longueur : 2111 mm. Hauteur de selle : 790 mm. Empattement : 1455 mm. Réservoir : 12 litres. Poids : 221 kg tous pleins faits.

► Prix

À partir de 11 995 €

1. Avec ses suspensions Showa et ses éléments en aluminium, la 900 Scrambler est prête à affronter les pistes californiennes. Les pots relevés sont très réussis.
2. Le moteur 900 est identique à celui de la 1200 mais avec des pistons plus petits. Il perd 15 chevaux au passage.
3. Le magnifique bras oscillant aluminium fait gagner du poids non-suspendu.

“ LA PREMIÈRE VERSION
DATE DE 2006, IL Y A
TOUT JUSTE VINGT ANS ”

BONNEVILLE 900 T100

LA PETITE SŒUR

Plus économique et moins puissante mais très séduisante, la T100 est loin d'être une Bonneville au rabais.

Apparue en 2016, la "petite" Bonneville a rencontré un succès considérable en parallèle de la 900 Street Twin, modèle que l'on pourrait qualifier d'entrée de gamme mais qui n'est dorénavant plus au catalogue. La T100 est fort séduisante avec une finition digne de la T120. De nouvelles technologies ajoutent des fonctionnalités modernes sans nuire au caractère ou à l'apparence classique (ce qui est valable aussi pour la T120), notamment le nouveau système ABS optimisé en virage et un contrôle de traction plus sensible, également proposé en option (mais en série sur la T120). Sans oublier les modes Route et Pluie. En clair, et comme nous l'a expliqué Paul Stroud, le directeur commercial de chez Triumph, la T100 partage le même ADN que la T120, mais elle s'adresse à un public plus large. C'est souvent une première "grosse moto" qui de plus est disponible pour les permis A2. Cette petite Bonneville est animée par le bicylindre calé à 270° qui répond aujourd'hui aux normes Euro 5+ mais qui n'a rien perdu de sa superbe. Au sens propre comme au sens figuré. Les ingénieurs de chez Triumph avaient déjà réussi il y a 10 ans à dessiner un moteur à refroidissement liquide qui pourrait passer pour un



Pour le différencier de celui de la T120, le moteur de la T100 est peint en noir.

propulseur des années 60. Ils ont poussé le détail en imitant la boîte de vitesses séparée comme sur les glorieux modèles "pre unit".

La belle baladeuse

Certes, la T100 n'arbore pas les faux carburateurs Amal qui cachent l'injection électronique mais elle reste très présentable quand même. D'autant que depuis l'an

dernier, elle peut s'enorgueillir du surplus de puissance (plus 10 chevaux) dont avait bénéficié feu la Street Twin. Auparavant, concernant le moteur 900, Triumph misait tout sur le couple comme l'expliquait à l'époque Stuart Wood, en argumentant qu'il avait été conçu pour le milieu urbain ou les balades... sur le couple. N'empêche, sous la pression de la concurrence, la copie a été revue et la T100 affiche donc presque 65 chevaux avec un couple quasi identique (8,15 mkg au lieu de 8,2) mais à un régime un peu plus élevé (3 750 tr/min au lieu de 3 200). C'est largement suffisant pour s'amuser sur les routes de Californie et ça l'est pour nos routes européennes, y compris pour ceux qui veulent s'échapper des villes. D'autant que certains utilisateurs ne voient pas l'utilité de disposer de (presque) 80 chevaux comme sur la T120. Au passage, ils feront une économie non négligeable de 2 900 €. ♦

1. Évidemment moins puissante que la T120, la T100 suffit à de nombreux motards. Et elle est moins chère ! 2. La T100 se contente d'un seul frein à disque à l'avant mais il est suffisant.
3. Admirez le passepoil sur la selle : le chic british !

BONNEVILLE 900 T100 année 2026

► Moteur

Bicylindre parallèle, 8 soupapes, 1 ACT, refroidissement liquide, **900 cm³** (alésage x course : **84,6 x 80,0 mm**), taux de compression **11 à 1**, alimentation par injection électronique, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, assisté & antidribble, boîte de vitesses à 6 rapports.

► Puissance - couple

64,1 ch à 7 000 tr/min - 8,15 mkg à 3 750 tr/min

► Partie-cycle

Cadre double berceau tubulaire. **Suspensions Kayaba** : fourche à cartouche **ø 41 mm** à l'avant, 2 amortisseurs à l'arrière. **Freins** : double disque fixe **ø 310 mm**, étriers flottants Brembo 2 pistons à l'avant, disque fixe **ø 255 mm**, étrier flottant Nissin 2 pistons, ABS à l'arrière. **Roues** : **18 x 2,75** pouces à l'avant, **17 x 4,25** pouces à l'arrière. **Longueur** : **2 170 mm**. **Hauteur de selle** : **790 mm**. **Empattement** : **1 450 mm**. **Réservoir** : **14,5 litres**. **Poids** : **233 kg** tous pleins faits.

► Prix

À partir de **11 695 €**

“ SOUS LA PRESSION DE LA CONCURRENCE, LA T100 A GAGNÉ 10 CHEVAUX ”

Le coloris
Snowdonia white -
Sapphire black
va comme un gant
à la T100.



1

2

3





La Bobber dans le coloris Interstellar blue. Une vraie moto d'égoïste.



A part l'arrière redessiné et les commandes (repose-pieds, guidon), la Speedmaster est identique à la Bobber.



BOBBER & SPEEDMASTER 1200

GOÛT AMÉRICAIN

Taillés pour les routes états-uniennes, les Hot-roads Triumph arrivent à tirer leur épingle du jeu !

En Californie, si Triumph n'a pas souhaité joindre les Speedtwin et la 1200 Scrambler à cette "Bonneville experience" en revanche, les Bobber et Speedmaster n'ont pas été oubliées. Normal, tant elles semblent avoir été créées pour les États-Unis. C'est la Bobber qui est apparue la première, en 2017. L'occasion de présenter une nouvelle déclinaison du moteur 1200 baptisée HT pour *High Torque*. Couple élevé dans la langue de Molière, gros couple dans le patois motard. Pensez donc, aujourd'hui le bicylindre affiche 10,8 mkg à 4000 tr/mn. En revanche cette version HT perd 7 chevaux par rapport à la Bonneville. De toutes façons, sur la Bobber, c'est surtout la partie-cycle que l'on remarque avec un cadre faussement rigide car muni d'une suspension arrière cantilever qui cache bien son jeu. Mais ce qui saute au visage, c'est la selle monoplace suspendue dans les airs. Oui, ce modèle est réservé aux égoïstes assumés,

homme ou femme. On notera aussi les roues à rayons de 16 pouces qui accueillent des pneus larges. Bâtie sur le même moule, la Speedmaster se démarque par un arrière redessiné qui accueille une petite selle passager et un arceau pour que celui-ci puisse s'agripper. C'est beau l'amour.

Allongez les bras, respirez

Autre différence, elle propose des commandes avancées et un guidon plus large. Moi qui jusqu'à présent ne considérais ce modèle qu'avec dédain, je dois dire que mon escapade californienne m'a fait changer d'avis. En partie parce que je suis mal à l'aise avec le guidon plat de la Bobber. Il m'oblige à étendre les bras que j'ai pourtant longs. En revanche, avec la Speedmaster, inutile d'accélérer le rythme dans les virages, les repose-pieds frottent dès que vous prenez



1. Le moteur Bonneville 1200HT pour High Torque (moins de chevaux mais couple plus élevé) est très agréable sur les petites routes californiennes. Le guidon plat beaucoup moins.
2. La selle passager et l'arceau de la Speedmaster. Il n'y a pas énormément de place mais vous préserverez votre couple.
3. En 2026, la selle du Bobber est plus large mais toujours monoplace.
4. Très avancées, les commandes aux pieds de la Speedmaster frottent facilement dans les virages.
5. Le gros compteur de la Bobber et de la Speedmaster est très bien pensé.

un minimum d'angle... Concernant les évolutions pour 2026, les fausses jumelles sont équipées dorénavant d'un réservoir d'essence de 14 litres qui se marie avec le nouvel habillage redessiné. Côté électronique, l'ABS et l'anti-patinage sont optimisés et maintenant sensibles à l'inclinaison. Elles reçoivent aussi une selle élargie et sont disponibles pour les détenteurs du permis A2. Concernant la Speedmaster, Triumph précise que plus de 100 accessoires sont disponibles au catalogue de la marque, permettant à chaque propriétaire de personnaliser sa machine. On citera des sacoches (en cuir ou coton ciré), un pare-brise touring, des marchepieds, des guidons hauts, etc. A noter que les deux modèles sont proposés au même prix. ♦

BOBBER & SPEEDMASTER 1200 année 2026

► Moteur

Bicylindre parallèle, 8 soupapes, 1 ACT, refroidissement liquide, 1 200 cm³ (alésage x course : 97,6 x 80,0 mm), taux de compression 10 à 1, alimentation par injection électronique, transmission secondaire par chaîne, embrayage multidisque en bain d'huile, assisté & antidrivable, boîte de vitesses à 6 rapports.

► Puissance - couple

78,9 ch à 6550 tr/mn - 10,8 mkg à 4000 tr/mn

► Partie-cycle

Cadre double berceau tubulaire. Suspensions Kayaba : fourche télescopique ø 47 mm à l'avant, 1 amortisseur à l'arrière. Freins : double disque fixe ø 310 mm, étriers flottants Brembo 2 pistons à l'avant, disque fixe ø 255 mm, étrier flottant Nissin 2 pistons, ABS à l'arrière. Roues : 16 x 2,5 pouces à l'avant, 16 x 3,5 pouces à l'arrière. Longueur : 2225 mm. Hauteur de selle : 690 mm. Empattement : 1500 mm. Réservoir : 14 litres. Poids : 251 kg tous pleins faits.

► Prix

À partir de 16 695 €



“ HT POUR “HIGH TORQUE”
COUPLE ÉLEVÉ DANS
LA LANGUE DE MOLIERE ”

TRIUMPH TF 250 E

LA PETITE REINE

Triumph propose désormais des versions enduro de ses excellentes motocross. On a testé pour vous la TF 250 E, digne héritière des machines de tout-terrain des années 60.

Texte : Peter Wicked - Photos : Triumph

Triumph et le tout-terrain c'est une longue histoire d'amour. On connaît bien sûr l'implication de l'usine de Meriden dans les championnats scramble et enduro avec les bicylindres 500 et 650. Les machines utilisées par l'acteur Steve McQueen (les Desert Sled) sont désormais célèbres. Tout comme la TR 6C qu'il a utilisée lors des ISDT 1964 en Allemagne de l'Ouest. Néanmoins, il ne faut pas oublier la petite Tiger Cub 200 qui faisait des ravages dans les zones de trial mais aussi en enduro, certains pilotes recherchant des machines plus légères. En Angleterre bien sûr, mais aussi aux USA, avec par exemple Lee Marvin qui s'engagea au guidon de la petite Triumph au Big Bear Run de 1955, soit 265 km à travers le désert californien à l'est de Los Angeles. La Triumph Cub 200 n'était pas un pis-aller dans les courses de désert ainsi



La vaillante Tiger Cub 200 Trial ne développait que 14 chevaux mais elle a permis à de nombreux amateurs de se lancer en tout-terrain.

La TF 250 E est une très bonne moto d'initiation à l'enduro. Elle ravira aussi les amateurs de randonnée.



que l'a prouvé Wilbur "Lammy" Lamoreaux qui, dans ce Big Bear Run a gagné non seulement sa catégorie des 250 mais s'est classé premier de la catégorie des moins de 500 cm³ ! Il avait pourtant 48 ans mais aussi une longue carrière de "dirt-tracker". Parfois "big" n'est pas "beautiful". On y reviendra. Mais avec l'arrivée des deux-temps japonaises dans les années 70 puis la faillite de la marque et malgré sa renaissance en 1990, Triumph était absent en "off road" depuis trop longtemps. En 2024 apparut enfin une

gamme motocross, les TF-X, avec une 250 et une 450. Et puis cette année sont arrivées les versions Enduro et donc homologuées.

Une allonge impressionnante

Pour ce qui me concerne, je me suis contenté de la TF 250 E : le monocylindre quatre-temps développe déjà plus de 40 chevaux ! Le roulage s'est déroulé dans les Monts du Lyonnais la veille de Noël, sur des chemins plutôt gras. Pas exagérément haute, la TF n'handicape pas trop les pilotes de taille moyenne comme moi. Un coup de démarreur et c'est parti pour une boucle de 90 km dans les environs de Saint-Martin-en-Haut (69). Dans un brouillard à couper au couteau aussi, mais avec des températures clémentes pour la période. Devant, l'expérimenté Greg ouvre la route sur sa Sherco 300

TRIUMPH TF 250 E année 2026

► Moteur

Monocylindre 4-temps, double arbre à cames en tête, 4 soupapes, **249,9 cm³** (alésage x course **78 x 52,3 mm**), taux de compression **14,4 à 1**, Injection électronique, embrayage multidisques en bain d'huile, boîte de vitesses à 6 rapports.

► Puissance - couple

42,3 chevaux - 2,83 mkg

► Partie-cycle

Cadre en aluminium, double berceau. **Suspensions** : fourche KYB **48 mm**, débattement **300 mm** à l'avant, mono-amortisseur, débattement **313 mm** à l'arrière. **Freins** : simple disque **ø 260 mm**, étrier Brembo, double piston à l'avant, simple disque **ø 220 mm**, étrier Brembo, simple piston à l'arrière. **Pneus** : **90/90 - 21** à l'avant, **140/90 - 18** à l'arrière. **Longueur** : **2243 mm**. **Hauteur de selle** : **955 mm**. **Empattement** : **1488 mm**. **Réservoir** : **8,3 litres**. **Poids** : **114,2 kg** tous pleins faits.

► Prix

10996 €

“ DANS LES SECTIONS LENTES, ELLE PERMET PRESQUE DE TRIALISER ”



1

deux-temps tandis qu'en queue de peloton son frère Christophe, un débutant, s'accroche sur sa KTM 350. Quant à Nicolas, malgré sa grosse KTM 520, je ne vais pas mettre longtemps à le dépasser. Eh oui, facile à prendre en main, vive, maniable et dotée d'une allonge impressionnante, la petite Triumph m'a donné

des ailes ! Elle dispose aussi de réglages électroniques fort utiles. J'ai pour ma part apprécié le contrôle de traction (*Traction Control*) lorsque le terrain devient trop gras et la cartographie douce (*Mapping soft*) dans les sections plus lentes. Là encore, la TF est étonnante, permettant presque

1. Côte à côte, les TF 250 et 450. Un pilote moyen sera bien plus à l'aise sur la "petite". 2. Steve McQueen en action sur une de ses Triumph 650 TR6 C préparée pour affronter le désert californien.

3. Les modèles d'enduro se distinguent des versions cross entre autres par l'éclairage obligatoire, le réservoir de plus grande capacité et le sabot moteur.

de "trialiser". Et après la pause déjeuner inutile de refaire le plein : cette bécane est un vrai chameau qui permet de longues randonnées sans avoir besoin de monter un réservoir additionnel type Acerbis. C'est bien simple si Steve McQueen était encore vivant, je suis sûr qu'il en achèterait une ! ♦



2



3

GILERA 500 SATURNO & 600 RC-R

LE CHANT DU CYGNE

Les Gilera Saturno 500 et RC 600-R sont les deux faces d'une même médaille sportive. Construites à Arcore sur la même base, elles sont considérées comme les dernières véritables Gilera. L'épilogue d'une histoire italienne glorieuse.

Texte : Paolo Sormani - Photos : Roberto Fumagalli





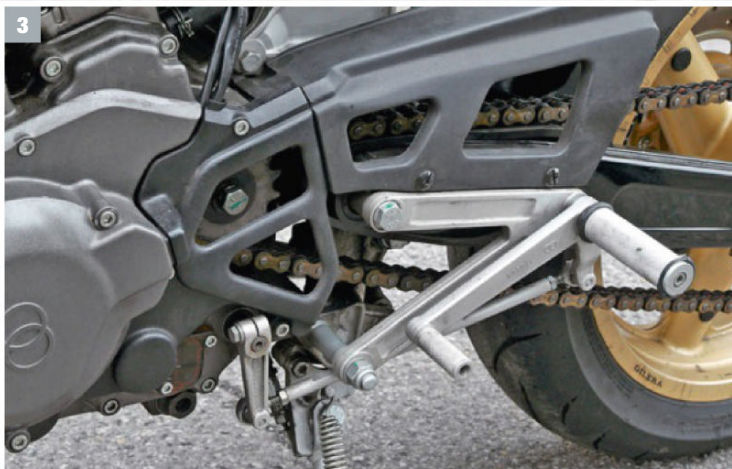
Le soleil et la lune.
Si différentes, mais issues du
même projet, ces deux motos
d'Arcore sont le summum de
la performance sur l'asphalte
comme sur le sable, dans
la catégorie des gromonos.



1



2



3



À la fin des années 80, le “seigneur des anneaux” ne domine plus depuis longtemps le marché italien et international. Après son rachat par Piaggio en 1969, la glorieuse Gilera est relancée dans le domaine du tout-terrain avec des résultats encourageants. Et dans les années 80, à l’ère du turbo et des puissants moteurs japonais multicylindres, il est décidé d’aller à contre-courant. C’est-à-dire de tout miser sur ce que Gilera sait faire de mieux : un gros monocylindre polyvalent, vif et adaptable à différentes cylindrées. La tâche est confiée à l’ingénieur Cesare Bossaglia, déjà “père” du boxer 1500 qui propulse l’Alfa Romeo 33, assisté des techniciens Colombo et Grana. Une excellente carte de visite, donc, qui ne déçoit pas les attentes. Le premier cri du monocylindre-quatre temps baptisée Bi-4 superquadro retentit haut et fort en 1985. Il présente une distribution à double arbre à cames et quatre soupapes, un refroidissement liquide, un double radiateur avec ventilateurs électriques, un contre-arbre d’équilibrage, une alimentation à deux carburateurs (dont un avec pompe de reprise), un allumage électronique, un démarrage électrique et un embrayage à commande hydraulique. Les deux arbres à cames sont actionnés par une courroie crantée, qui entraîne également la pompe à eau. La bielle et le vilebrequin monobloc sont typiques de l’école automobile. À la fois simple et raffiné, le moteur est logé dans un cadre ouvert entièrement nouveau, “en diamant” comme on disait à l’époque. Il s’agit d’une poutre de section rectangulaire, sur laquelle est fixé un arceau arrière en tubes ronds. Cet ensemble a donné naissance à des modèles à succès tels que l’enduro Dakota 350, les RC 600 et 750, les Northwest 350 et 600 (des supermotardes raffinées). Et le “café-racer” Saturno 500, dont le nom s’inspire de la sportive

“ LE PÈRE DU BOXER ALFA ROMEO SE PENCHE SUR LE MONO “BIALBERO” ”



Les instruments Cev sont faciles à lire et comprennent un compteur de vitesse, un compteur kilométrique, un compte-tours, un thermostat, ainsi que six voyants lumineux. Avec seulement 4 152 km parcourus en 35 ans, elle est pratiquement neuve !

la plus emblématique de l’histoire d’Arcore. Les sommets de la production sont deux séries spéciales, la Saturno Anniversary et la RC 600-R, mises à la disposition de *MR Classic* respectivement par Amedeo Cuoiati et Giorgio Battisti du Registro Storico Gilera et du Gilera Club Arcore.

À contre courant

Les trouver n’a pas été facile. Si les Gilera 500 Saturno à double arbre à cames sont rares, même en Italie, pour trouver un exemplaire en livrée « 80° Anniversario », il faut un alignement parfait des astres. Proposée en livrée noire et or, elle reste une moto pleine de charme. Destinée principalement au marché japonais (nous y reviendrons),

1. Guidon bas, repose-pieds hauts, corps allongé sur le réservoir : la position de conduite est purement sportive. 2. Aucune dépense n’a été épargnée dans le choix des composants, comme en témoignent le bras oscillant et les roues en aluminium. 3. Les repose-pieds et les commandes sont également de bonne qualité. La béquille latérale est un peu moins convaincante, difficile à actionner et donnant une impression d’instabilité. 4. Avant la séance photo pour MRC, Amedeo voulait vendre son Anniversary avec certificat plaqué or. Puis il a changé d’avis : bravo !

GILERA SATURNO 500 ANNIVERSARY année 1991

► Moteur

Monocylindre vertical, 4-temps, refroidi par liquide, 2 arbres à cames en tête, quatre soupapes, 492 cm³ (alésage x course : 92 x 74 mm), taux de compression 9,6 à 1, alimentation par carburateur Dellorto PHM 40 VS, boîte de vitesses à 5 rapports, embrayage multidisque à bain d’huile, transmission secondaire par chaîne.

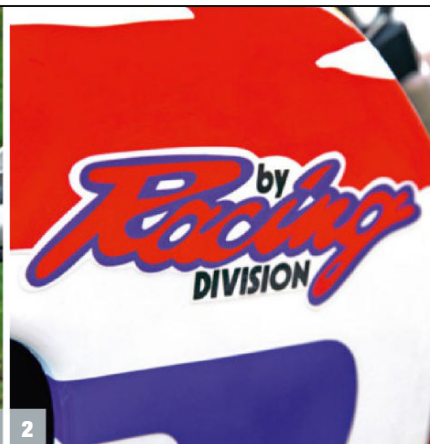
► Puissance - couple

44 ch à 7 000 tr/mn - 4,7 mkg à 6 000 tr/mn

► Partie-cycle

Cadre tubulaire en acier ouvert. **Suspensions** : fourche télehydraulique Marzocchi 40 mm à l’avant, mono amortisseur progressif Marzocchi Power Drive à l’arrière. **Freins** : 1 disque ø 300 mm, étrier quatre pistons à l’avant, 1 disque ø 240 mm, étrier flottant 2 pistons à l’arrière. **Réservoir** : 19 litres. **Poids** : 145 kg à sec.

il en reste très peu en Europe. En Italie, elle coûtait 9 millions de lires, presque autant qu'une Honda Transalp : c'est pourquoi en trouver une est un coup de chance, d'autant plus dans l'état impeccable de l'exemplaire présenté dans ces pages. Amedeo est tombé amoureux au premier regard en 1991, en feuilletant un magazine. Sans hésiter, il se précipite chez le concessionnaire d'Arcore pour l'acheter et ne plus jamais la quitter. Oui, mais quel est le rapport avec le Japon ? L'idée de proposer une moto sportive "old school" vient de Itoh & Co, importateur Gilera pour le Japon, qui voit dans le marché intérieur un terrain fertile pour les motos italiennes au style classique, mais performantes. La Saturno est née un peu par pari, un peu par défi, dans un petit département des usines d'Arcore, sous la houlette d'une poignée de techniciens passionnés et qualifiés, qui assemblaient les composants un par un, comme on le faisait à l'âge d'or de Gilera. La Saturno 500 est capable d'offrir les émotions de cette époque, avec un style élané et sportif qui est mis en valeur par le coloris noir et or de la version Anniversary. Au guidon, c'est plus raide : strictement monoplace, c'est une sportive pure sur laquelle on s'assoit bien allongé vers les guidon-bracelets plutôt inclinés, le torse et les bras collés au réservoir et les repose-pieds hauts et avancés. Confort ? Seul un fakir peut supporter la charge sur les



PICCO ET GILERA ONT REMPORTÉ LE RALLYE DES PHARAONS 1992 AVEC LA RC 600-R

1 & 2. Les détails immaculés de la RC 600-R, retrouvée encore emballée dans un magasin avec zéro km !

3. Ce modèle est la réponse de Gilera à ceux qui souhaitaient une bécane sans compromis pour les raids et les compétitions. Présentée en 1991 avec la RC-C (Cobra) et la Northwest, elle s'est immédiatement révélée très différente de ses "cousines", bien qu'elles partagent leur cadre et leur moteur. 4. Le bras oscillant est en alu et la jante à rayons en 18 pouces, l'amortisseur est un Kayaba avec système Power Drive. 5. Le mono Bi-4 est alimenté par un carburateur double corps de 30 mm : puissant, son caractère pointu a contribué à faire de la RC 600-R l'un des modèles les moins vendus de sa génération.

poignets pendant plus d'une heure. Les suspensions sont réglées pour le sport ce qui rend la Gilera raide sur les nids-de-poule. La selle est peu rembourrée. Les vibrations se font sentir sur les repose-pieds, surtout à régime moyen, tout comme la chaleur de l'échappement relevé sur la jambe droite. Les virages serrés et les manœuvres à l'arrêt ne sont pas son terrain de prédilection, malgré sa taille et sa légèreté. En revanche, elle donne le meilleur d'elle-même sur les parcours plus rapides, où la vivacité du moteur s'exprime le mieux, ainsi que par la facilité avec laquelle elle prend les virages et la précision de l'avant. Des sensations à l'ancienne !

Une Gilera pour le désert

Giorgio Battisti est un autre passionné qui ne se sépara jamais de sa Gilera. Milanais âgé de 52 ans, il a trouvé sa RC 600-R il y a quelques années à Arcore, dans un magasin, avec zéro kilomètre au compteur ! Elle était encore emballée dans de la cellophane et, pour la mettre en route, il a fallu la démonter pour lui faire subir une révision légère mais complète. Aujourd'hui, il la conduit régulièrement dans les courses du Trophée Scrambler Italiano pour les motos des années 80 et 90. Et ce n'est pas tout :

« Les près de six mille kilomètres affichés au compteur, je les ai tous parcourus moi-même. Deux mille d'entre eux sur les pistes en Tunisie : je l'ai traversée en tout-terrain jusqu'à Douz et cela m'a donné une grande satisfaction, car elle a tenu tête aux machines modernes, démentant le scepticisme de mes compagnons de voyage. Le seul problème qu'elle a eu, c'était un autocollant décollé ». RC comme Regularità Casa, l'acronyme des légendaires tout-terrain officielles Gilera. Conçue pour le sable et les grands raids, elle se distingue immédiatement par sa configuration "africaine" : elle reprend le meilleur des motos d'enduro de compétition de l'époque, grâce à l'expérience acquise par Gilera dans le Rallye des Pharaons (victoire de Franco Picco en 1992) et dans le Paris-Dakar (trois victoires d'étape en 1991). Elle est équipée d'un carburateur double corps Keihin, de suspensions Kayaba réglables avec bras oscillant en aluminium et de freins Brembo. « Elle était en concurrence avec les 600 japonaises de l'époque, les Yamaha TT ou Honda XR. Moins puissantes, moins raffinées, mais aussi moins chères et plus agiles à conduire en tout-terrain, ce choix était lié à une partie-cycles conçue pour les grands espaces des rallyes-raids, plutôt que pour les petits chemins européens », confirme Giorgio. ♦

GILERA RC 600 R année 1993

► Moteur

Monocylindre vertical, 4-temps, refroidi par liquide, 2 arbres à cames en tête, 4 soupapes, 558 cm³ (alésage x course : 98 x 74 mm), taux de compression 10,5 à 1, alimentation par double carburateur TK Ø 30 mm, boîte de vitesses à 5 rapports, embrayage multidisque à bain d'huile, transmission secondaire par chaîne.

► Puissance

45,5 ch à 6750 tr/mn - 5 mkg à 5750 tr/mn

► Partie-cycle

Cadre simple berceau ouvert en acier, partie arrière démontable. **Suspensions** : fourche télehydraulique Kayaba 46 mm à l'avant, mono amortisseur progressif Kayaba Power Drive à l'arrière. **Freins** : 1 disque Ø 260 mm, étrier deux pistons à l'avant, 1 disque Ø 220 mm, étrier 1 piston à l'arrière. **Roues** : à rayons 90/90-21" et 120-140/90-18". **Réservoir** : 12 litres. **Poids** : 138 kg à sec.



3



4



5

LE **CYCLE**



**CIRCUIT
CAROLE**

30 MAI 2026

BOLDOR VELO

**CIRCUIT
PAUL RICARD**

**27 ET 28
JUIN 2026**

24H

6H

6H GRAVEL

6H VTT

DÉCOUVERTE



**RELEVEZ LE DÉFI SEUL
OU EN ÉQUIPE !**

BOLDORVELO.COM

MÜNCH 1200 TTS LE RÊVE DE FRIEDEL

Friedel Münch a anticipé l'arrivée des grosses cylindrées en construisant une quatre-cylindres de 1200 cm³ à moteur NSU. Sa marque a ainsi commercialisé 478 motos jusqu'en 1980 dont plus de 150 aux États-Unis.

Texte : Alan Cathcart - Photos : Kel Edge

Friedel Münch est né en 1927 dans un village situé à 30 km au nord de Francfort. Son père était garagiste et à six ans, il savait conduire une moto ! Friedel a servi comme mécanicien dans la Luftwaffe pendant la Seconde Guerre mondiale puis, après-guerre, il est devenu mécano dans l'entreprise familiale. Il préparait des Horex pour la compétition et a remporté plusieurs courses sur sa 500 cm³. En 1954, il a rejoint le département course de Horex puis, lorsque l'usine a fermé ses portes en 1958, il a acheté une grande quantité de pièces ainsi que l'outillage pour le moteur Imperator.

Le choix de l'automobile

Son intention était de créer un quatre-cylindres en accouplant deux moteurs... mais il a changé d'idée lorsqu'il a découvert la voiture NSU Prinz 1000 TT, équipée d'un moteur quatre-cylindres en ligne de 1 085 cm³ refroidi par air. Friedel a achevé ce projet en février 1966. Du moteur NSU 1 085 cm³ d'origine, Münch n'a utilisé que le carter,



1. Friedel Münch en 1984 sur une version 1600 de sa Mammuth à moteur NSU Prinz. 2. Cette 1200 TTS a été vendue neuve en 1969 aux USA. En 2018, elle a atteint l'enchère record de 179 000 € lors d'une vente Bonhams.

le vilebrequin, le bloc-cylindres et la culasse. Il a coulé un nouveau carter d'huile spécial en magnésium ainsi qu'un nouveau carter primaire en aluminium moulé pour abriter la boîte de vitesses Hurth spécialement conçue. L'embrayage à sec Ortlinghaus de grand diamètre était logé dans un carter séparé lui aussi en magnésium. La chaîne de transmission était enfermée dans un carter rempli d'huile qui faisait office de bras

“ AVANT LA NSU, IL AVAIT
L'INTENTION D'ACCOUPLER
DEUX BICYLINDRES 500 CM³ ”



La NSU 1200 Prinz TT dans laquelle le moteur a été prélevé pour créer la Mammuth.



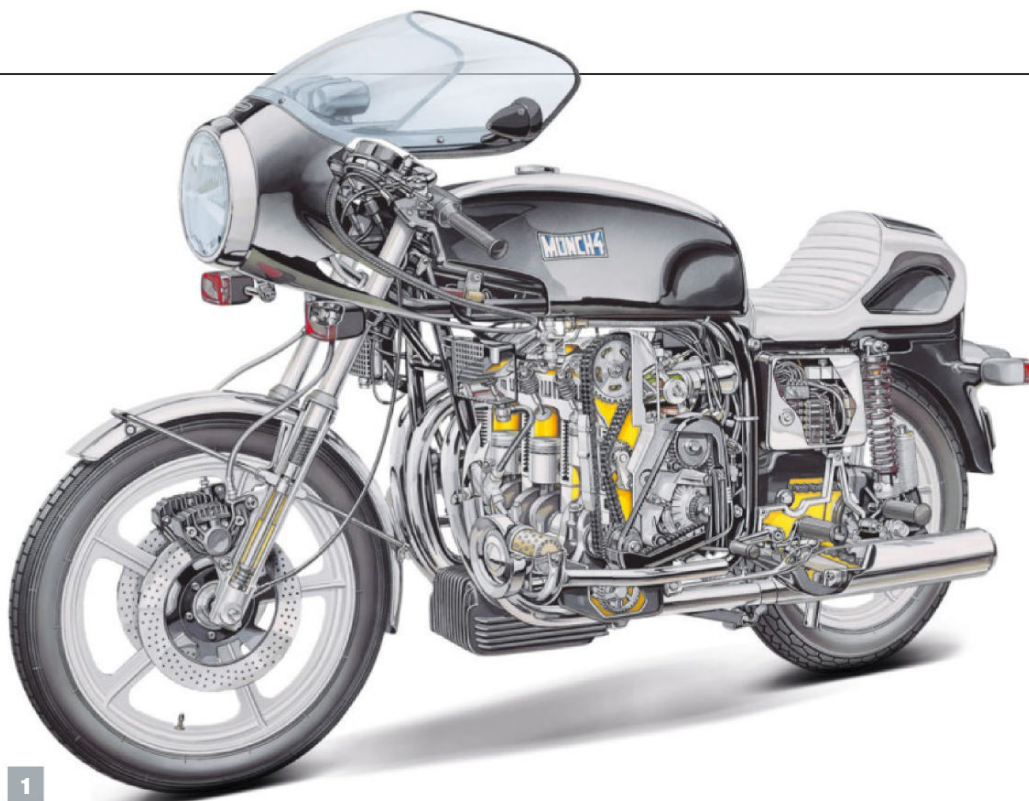
Pour tenter de compenser le poids du moteur, la Münch 1200 utilise de nombreuses pièces en magnésium comme par exemple la roue arrière, le garde-boue arrière (qui fait office de dossier de selle) et le bras oscillant.

oscillant. Comme le garde-boue arrière cet élément est en magnésium pour gagner du poids.

Sous cette forme, les 30 premières motos Münch-4 de première génération (qui développaient 56 chevaux à 5 800 tr/mn) ont été construites. Mais la NSU Prinz fut rapidement dotée d'un moteur de plus grosse cylindrée (1 177 cm³).

Il est adopté par Münch à partir de novembre 1967 pour créer la 1200 TTS, avec près de 90 chevaux est un prix de 10 000 DM.

En attendant Friedel a dévoilé la Münch-4 au salon de Cologne en septembre 1966. Elle a remporté un franc succès avec son démarreur électrique, ses deux phares et ses 180 km/h. Münch a récupéré des acomptes pour 18 motos au prix de 8 200 DM, tandis que le concessionnaire français Jean Murit a acheté le prototype pour 6 500 DM. De l'argent bienvenu car Friedel n'avait pas les moyens financiers pour une production en série. Puis Floyd Clymer, un entrepreneur américain a fait son apparition. Ancien pilote âgé de 71 ans, Clymer savait qu'il y avait une demande importante aux USA. Il a acquis les droits de distribution de la Mammuth (petit nom de la TTS) aux États-Unis et a supervisé l'aspect financier de l'entreprise. Il a aussi financé une usine avec 20 personnes. La Munch était vendue 3 995 dollars aux États-Unis (une BMW R69S coûtait 1 695 dollars à l'époque) sous le nom



1

de Clymer-Münch Mammuth. Cependant, sans en informer son partenaire allemand, en mai 1969, Clymer, alors âgé et gravement malade vendit sa participation majoritaire dans la société à un certain Arthur Bell. Le fils de ce dernier arriva en Allemagne pour doubler la production et lancer la marque dans la compétition.

Les Ricains aux manettes

Münch avait jusqu'alors construit artisanalement 137 motos au cours des trois premières années de production. Pour accélérer la cadence, l'usine a déménagé et Bell fils a embauché d'autres ouvriers. Mais 18 mois plus tard

“MÜNCH A TOUT PERDU ! Y COMPRIS LE DROIT D'UTILISER SON PROPRE NOM”

1. Dessin “écorché” d'une Münch des années 70 qui a évolué avec ses roues à branches et ses freins à disque. 2. La clef de contact de la Münch était plutôt soignée. 3. Sur cette version la selle est monoplace. Le dossieret fait office de coffre.

l'Américain a disparu, laissant derrière lui une montagne de dettes... fin 1971, Münch a dû déposer le bilan. Friedel réussit à trouver un nouveau partenaire, la société d'emballage Hassia. Il augmenta la cylindrée à 1 300 cm³ et monta une injection électronique mais, sans les ventes aux USA, fin 1973, l'entreprise fit à nouveau faillite. Cette fois-ci Münch a tout perdu, y compris le droit d'utiliser son propre nom ! Cependant un propriétaire de 1200 TTS, l'homme d'affaires Heinz



2



3

Henke, racheta l'entreprise au liquidateur pour 1,2 million de DM. Les deux hommes se sont séparés deux ans plus tard et en 1980, Henke cessa définitivement la production des motos Münch. Friedel continua à construire des motos sous le nom de Titan, augmentant la cylindrée jusqu'à 1 786 cm³. Puis il a produit une unique Münch 2 000 cm³ turbo pour un comte allemand. Malheureusement, en 1991, Friedel a été victime d'un accident vasculaire cérébral, le contraignant à prendre sa retraite avant de décéder en avril 2014 à l'âge de 87 ans.

Les Münch sont aujourd'hui très recherchées. C'est pourquoi l'apparition d'un exemplaire portant le numéro 114 lors de la vente de Stafford en avril 2018 a attiré de nombreux acheteurs. Elle a finalement été vendue au prix record de 179 000 €. Elle est désormais exposée au Sammy Miller Museum (voir encadré) où, selon l'infatigable Sammy, le propriétaire actuel, qui préfère rester anonyme, la lui a confié en prêt.

« Il a gentiment convenu avec nous de la garder pour lui et de l'emmener à des événements afin que les amateurs puissent la voir et l'entendre en action, tout en la laissant exposée au musée. »

Complètement à la masse

Massive et impressionnante, la Münch pèse 260 kg avec l'huile mais sans carburant, avec une répartition des masses de 40/60 % vers l'arrière. La plupart des motos ont une répartition d'environ 50/50 mais Friedel a toujours affirmé qu'il devait obligatoirement équiper sa moto d'une roue pleine en alliage en raison du couple important du moteur. Ce dernier a été amélioré en équipant le vilebrequin de bielles Hoeckle et de pistons Mahle. Tout en conservant le faible taux de compression de 9,2 à 1, Friedel a poli et modifié la culasse, et a installé

“ TRÈS PUISSANTE POUR L'ÉPOQUE, LA MÜNCH SORTAIT 88 CHEVAUX ”



1. Le capotage de phare en magnésium accueille deux optiques de NSU ainsi que le compteur et le compte-tours. 2. La roue arrière en magnésium coulé était nécessaire à cause du couple du moteur, dixit Friedel Münch. Notez le frein arrière à tambour à commande hydraulique. 3. Le frein avant à tambour double came en magnésium remplit bien sa fonction. C'est préférable vu les performances de la Münch.

un arbre à cames provenant de la NSU Sport, tout en conservant les huit soupapes d'origine. Il a soigneusement équilibré les deux carburateurs Weber à double corps sur son banc d'essai Schenk, et a installé un système d'échappement Lafranconi 4 en 2. Ce moteur de 88 chevaux était très puissant pour l'époque (une Honda CB 750 faisait 67 ch) mais avec plus de 100 kg il était également très lourd.

Kolossal gabarit

Pourtant j'ai été surpris de trouver la gigantesque Münch 1200 TTS plus maniable que je ne l'aurais imaginé, car même si la position de conduite est étrange, elle est rassurante. On est assis presque au milieu



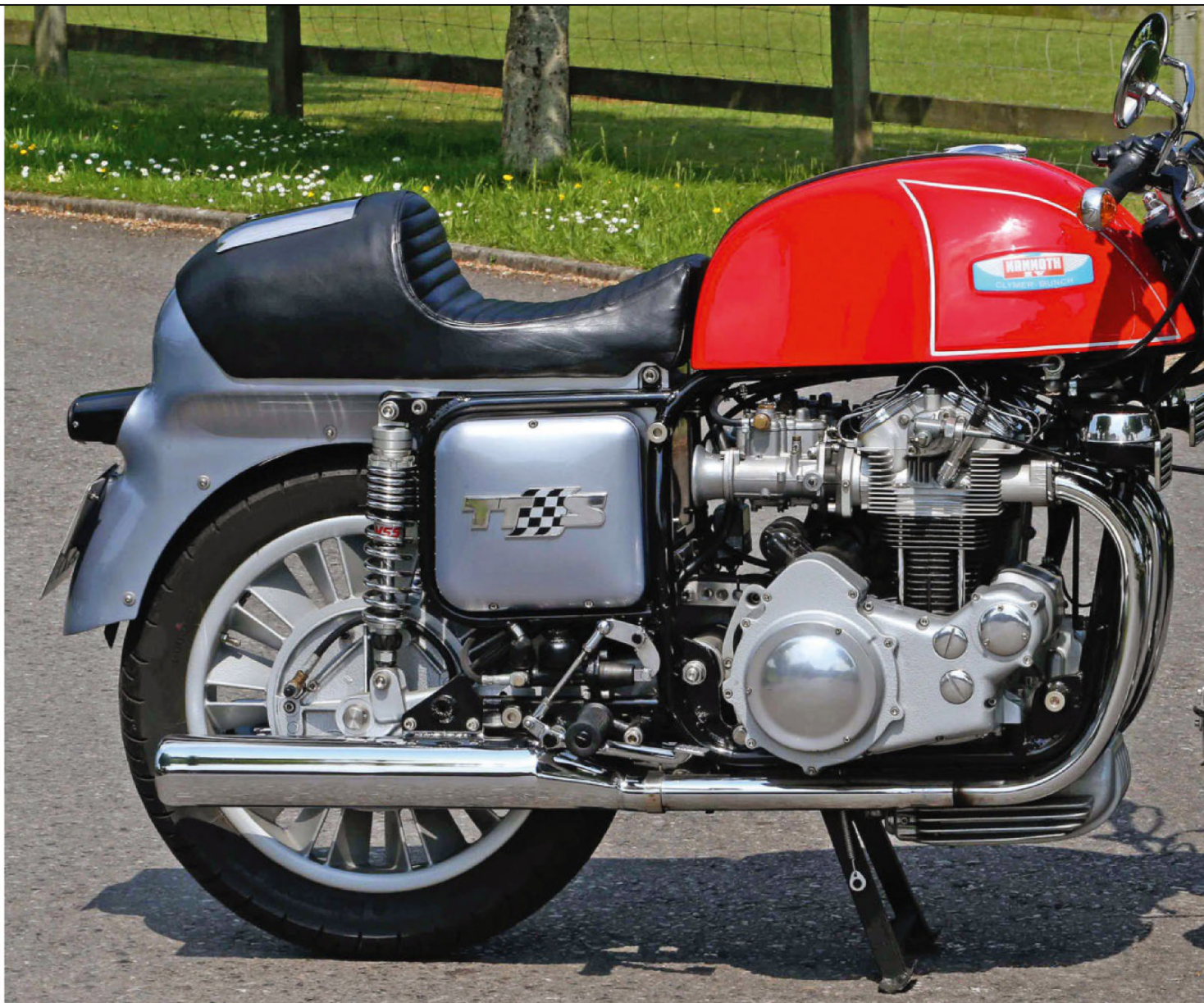
Sammy Miller Museum My collection is rich !

Le musée Sammy Miller de New Milton, dans le Hampshire, au Royaume-Uni, regorge de machines intéressantes, y compris des prototypes d'usine et de nombreuses conceptions ingénieuses provenant du monde entier. On y trouve l'une des plus grandes collections au monde de motos de course exotiques, toutes en état de marche comme la Moto Guzzi 500 à moteur V8, l'AJS 500 à moteur V4 suralimenté ou l'Husqvarna 500 à bicylindre en V de GP. Ouvert tous les jours à partir de 10 heures, toute l'année.

<https://sammymler.co.uk>







de la moto, plus en avant que sur les créations ultérieures de Friedel qui avaient un empattement plus long, les jambes assez pliées car les repose-pieds sont assez hauts. Le guidon avec ses clignotants Hella intégrés aux extrémités, offre une position raisonnablement sportive, qui était probablement considérée comme assez extrême à l'époque, du moins à la vitesse maximale de 213 km/h. Il s'agit cependant d'une moto qui porte bien le nom inscrit sur le réservoir : elle est grosse, large et imposante, avec un réservoir d'essence qui empêche de voir une grande partie du moteur situé en dessous, malgré la largeur de ce dernier. Un coup de démarreur (un luxe à l'époque)

1. Côté droit, le moteur de NSU Prinz ressemble presque à un moteur de moto. C'est logique, la marque allemande a été pendant longtemps un fabricant réputé de deux-roues motorisés.
2. Côté gauche, le quatre-cylindres est moins gracieux avec le gros cache de l'entraînement de l'alternateur. **3. Au guidon, on n'est pas forcément à l'aise, avec une position de conduite atypique, coincé entre un réservoir ventru et une selle monoplace.**

et la 1200TTS-E (E signifiant *einsitzer* pour selle monoplace) démarre instantanément avant de se stabiliser à un régime de 1 200 tr/mn au ralenti. Avec beaucoup de bruits mécaniques provenant de la chaîne de distribution mais seulement un crépitement étouffé provenant des échappements italiens. Les deux cadrans situés au-dessus du double phare (il provient de la NSU Prinz) affichent 250 km/h à gauche et 8 000 tr/mn à droite. Évidemment des valeurs

maximales théoriques. On constate l'étonnante absence d'amortisseur de direction : le poids du phare double et des instruments suffit à faire osciller doucement le guidon comme un pendule si vous prenez un virage lent. Rien n'est incontrôlable mais c'est surprenant.

Ça frotte dans les virages

La Münch est aussi une moto très courte avec un empattement de seulement 1 410 mm comme celui de l'actuelle Honda CBR 600 ! A noter qu'il est difficile de trouver le point mort de la boîte de vitesses à quatre rapports car il est doté d'un

“ **TOUT CE QUE J'AI VOULU FAIRE, C'EST CONSTRUIRE DES MOTOS** ”



1

MÜNCH 1200 TTS MAMMUTH année 1969

► Moteur

Quatre-cylindres en ligne à refroidissement par air, quatre-temps, simple arbre à cames en tête, **1 177 cm³** (alésage x course : **75 x 66,6 mm**), taux de compression **9,2 à 1**, deux carburateurs double corps Weber **40 mm**, allumage par bobine Bosch et batterie **12 V/15 Ah**, boîte de vitesses Hurth à 4 rapports avec transmission primaire à engrenages hélicoïdaux, transmission finale à chaîne duplex, embrayage Ortinghaus multidisque à sec.

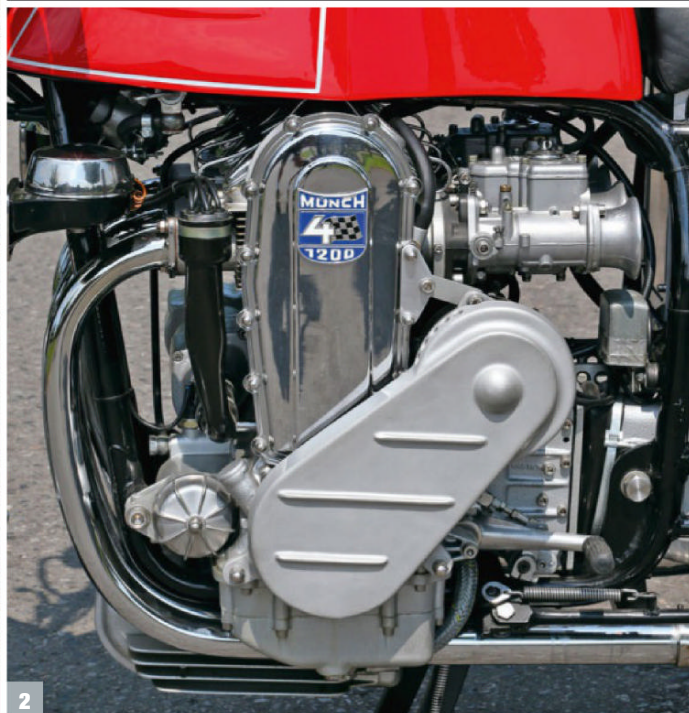
► Puissance - couple

88 ch à 6 500 tr/mn - 10,5 mkg à 6 000 tr/mn

Vitesse maximale : **213 km/h**

► Partie-cycle

Cadre double berceau tubulaire en acier. **Suspension** : fourche télescopique diamètre **41,7 mm**, débattement de **120 mm** à l'avant, oscillante 2 amortisseurs Koni, débattement de **80 mm** à l'arrière. **Angle de colonne** : **28°**. **Empattement** : **1 410 mm**. **Freins** : tambour double came **250 mm** à l'avant, tambour double came **250 mm** à commande hydraulique à l'arrière. **Roues** : **3,25-19**, jantes Borrani à rayons à l'avant, **4,00-18** jante Münch en alliage coulé à l'arrière. **Poids** : **278 kg** avec réservoir plein (25 litres).



2

étagement "course". Le moteur est très souple à bas régime, avec beaucoup de répondeur à partir de 1 500 tours.

Contrairement aux Münch plus grosses que j'ai conduites qui commençaient à vibrer à environ 3 500 tours, celle-ci est aussi bien équilibrée qu'une quatre-cylindres japonaise. Ainsi la conduite à grande vitesse sur autoroute, relativement peu fatigante, reste le point fort de cette 1200. Friedel affirmait que cette moto pouvait passer en douceur de 40 km/h à 200 km/h.

Par respect pour le chéquier du nouveau propriétaire, je ne l'ai pas poussée au-delà de 5 500 tr/mn, soit mille tours de moins que son régime maximal de 6 500 tr/mn. L'accélération est plus tranquille que vive.

Mais à ma grande surprise, les les tambours de 250 mm sont efficaces et dosables. Évidemment pour changer rapidement de direction, il faut forcer la Münch et bien que cela ne vienne pas du moteur, la garde au sol est assez limitée, en particulier à gauche : vous risquez de faire toucher la béquille latérale si vous forcez trop. Mais même si vous êtes coincé par la selle et le réservoir imposant, la Münch se conduit plutôt bien pour une moto aussi grosse, surtout avec un poids aussi déséquilibré. Je m'attendais à ce qu'elle pousse la roue avant dans les virages, surtout à pleine puissance, mais ce n'est pas le cas, et elle négocie assez bien les virages serrés. Son empattement court la fait

tanguer un peu sur les bosses, ce qui rend la conduite saccadée. Cependant, la conception du cadre, tout droit sortie des années 60, vous empêche d'en tirer un meilleur parti. En conclusion, il vaut mieux se contenter des lignes droites !

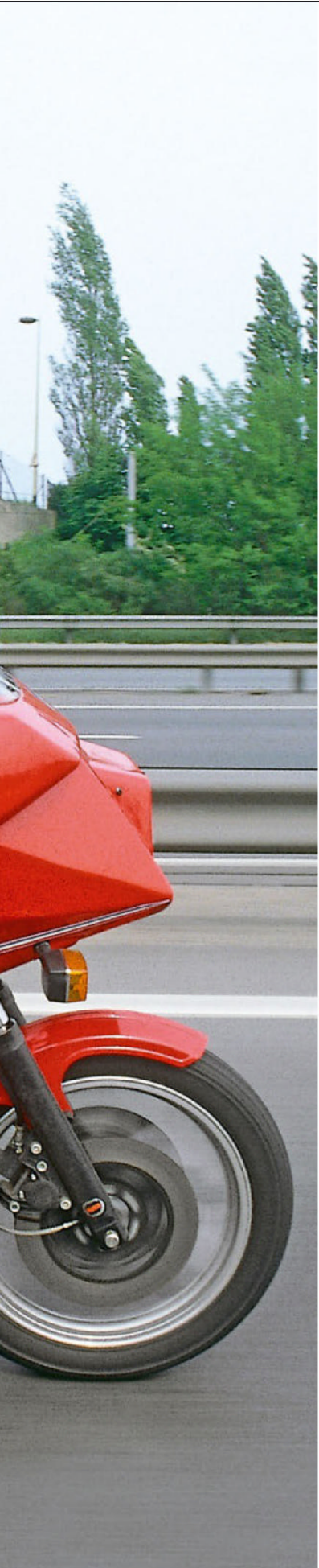
« Tout ce que j'ai toujours voulu faire, c'était construire des motos », m'a confié un jour Friedel Münch en ajoutant :

« Malheureusement tous mes associés n'ont cherché qu'à s'enrichir rapidement. J'ai été trompé, trahi, volé et on m'a menti, mais aujourd'hui encore, je suis un homme heureux, car les motos que j'ai construites continueront d'exister longtemps après ma mort. » ♦



3





BFG, MF, ETC.

LES MAUTOS FRANÇAISES

A l'instar, de Friedel Münch, des Français ont construit des motos avec des moteurs de voitures. Ces idées qui semblaient bonnes ont malheureusement fait long feu.

Texte : Christophe Gaime - Photos : archives MR & CG

Longtemps la moto a trainé une image de machine peu fiable comparée à l'automobile. L'avènement des japonaises et leurs techniques si proches de celles utilisées dans l'automobile (le 4-cylindres en étant la plus visible) a effacé des décennies de galères motocyclistes au long desquelles s'étaient succédé les tentatives pour faire de la moto une "mauto". C'est sur le Vieux Continent que cette aventure de la "mauto" aura été à ce jour la plus longue et la plus active. Ceci grâce à deux marques : BFG et Münch qui se sont illustrées dans deux domaines totalement opposés.

Une bitza à industrialiser

À l'allemande la puissance et la vitesse d'une sportive monstrueuse ; à la française l'économie, le confort, l'agrément d'une "grand tourisme". Au total, coïncidence, le même nombre d'exemplaires construits : 471 BFG entre 1982 et 1984 (voir encadré p. 52) pour 478 Münch de 1969 à 1980. En mars 1977, interrogé par *Moto Revue* sur la possibilité



2

1. En 1982, *Moto Revue* teste la BFG 1300 Odyssée, une machine enfin aboutie. Malheureusement un peu chère, elle ne trouvera pas sa clientèle. 2. Le cœur de la BFG, c'était le moteur de la Citroën GS, un quatre-cylindres à plat refroidi par air.

de construire une moto identique à la sienne, un concessionnaire Citroën alsacien du nom de Charles Hess répondait : « Ça, on peut voir... ». Sa moto personnelle, c'était une BMW Serie 2 équipée d'un moteur de Citroën GS 1105 avec boîte et transmission munichoises ! Le réservoir spécial qui alimentait quatre carbus de 29 mm et une fourche de 750 Honda avec deux disques

“ À LA FRANÇAISE, LE CONFORT ET L'AGRÉMENT D'UNE “GRAND TOURISME” ”

achevaient la "personnalisation" de cette machine qui préfigure celle qu'allaient concevoir l'année suivante Dominique Favaro et Thierry Grange sous le nom de BFG. Le choix du Citroën se justifie par sa description : puissant flat-four aluminium, ACT entraînés par courroie, refroidissement par air, grosse cylindrée. Prévu pour propulser une tonne avec un couple de 10 mkg il était censé faire merveille avec un tiers de ce poids à emmener. Séduisant sur le papier, cet avantage se révélera pourtant calamiteux à l'usage.

Un cœur de citron

Issus de la gestion et du marketing, les deux associés savoyards F(avaro) et G(range) ont besoin d'un technicien. Ce sera B(occardo), venu de Vendôme auréolé de sa collaboration avec Alain Chevallier.

Leur premier prototype BFG est exposé en septembre 1978 au Salon de l'Entreprise du Puy-en-Velay mais il n'est que statique. Bien que d'aspect assez peu présentable, son moteur GS fait déjà miroiter les avantages de sa formule qui en théorie sont réels : pièces détachées disponibles et moins chères (que les japonaises) ; possibilité d'un échange standard du moteur (du jamais vu dans la moto) ; réparations envisageables chez les 3 000 agents Citroën de l'Hexagone. La fabrication en série dans des ateliers

“ LE FLAT-FOUR PRÉVU POUR PROPULSER 1 TONNE DEVAIT FAIRE MERVEILLE ”



Cette publicité BFG flattait la fibre nationaliste. Malheureusement le slogan sera démenti par la réalité.

de La Ravoire, près de Chambéry est annoncée pour avril 1979. À grand peine F et G s'occupent du montage financier en faisant quasiment du porte-à-porte, travail qui sera permanent durant toute l'existence de BFG. À un moment ils auront l'appui de Elf puis Michelin qui "persuadera" le fournisseur de roues italien de modifier ses jantes afin qu'elles puissent recevoir des tubeless. Ils pourront aussi avoir accès à la piste d'essais de Ladoux, le circuit auvergnat du manufacturier. Le proto commence à aligner les kilomètres, parfois aux mains d'un voisin gendarme enthousiasmé par le projet d'une moto française (il s'appelle Lavenir...).

Transmis aux intéressés

Rapidement une faiblesse majeure est mise en évidence. La transmission secondaire empruntée à Moto Guzzi rechigne à encaisser le couple du moteur de GS. Sollicité, Guzzi refuse de le modifier à cause du peu de débouchés en perspective. La boîte fait elle aussi des siennes alors que, pressentis, ni Guzzi ni Laverda ne sont en mesure d'en fournir une. Ces problèmes de transmission

1. A l'usine BFG, Moto Revue a immortalisé cette jolie miniature de BFG qui explique tout avec simplicité. 2. En 1982, Une vue de l'atelier BFG avec deux moteurs de GS qui attendent sur l'établi. 3. La BFG déshabillée. Le quatre-cylindres est devenu un moteur porteur. 4. En 1980, Thierry Grange, Dominique Favaro et Louis Boccardo posent (dans le désordre) sur la 1300 GTB. Derrière, on aperçoit la version GTA.

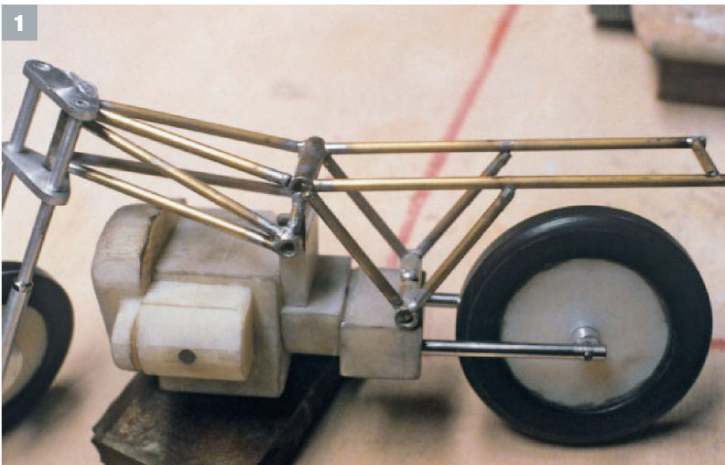


Une décennie d'échecs



En ajoutant les exemplaires construits sous MBK (une centaine) et ceux de l'Atelier Précision on arrive à un peu plus de 600 machines. Pour l'histoire complète on se reportera à " Vous avez dit motos françaises ? " l'ouvrage définitif que j'ai honteusement pompé sur BFG et MF par Thierry Cazenabe.

Disponible chez l'auteur, 31 route d'Angoulême, 16330 St-Amand-de-Boixe - 25 € port compris. <https://vadimof.net>

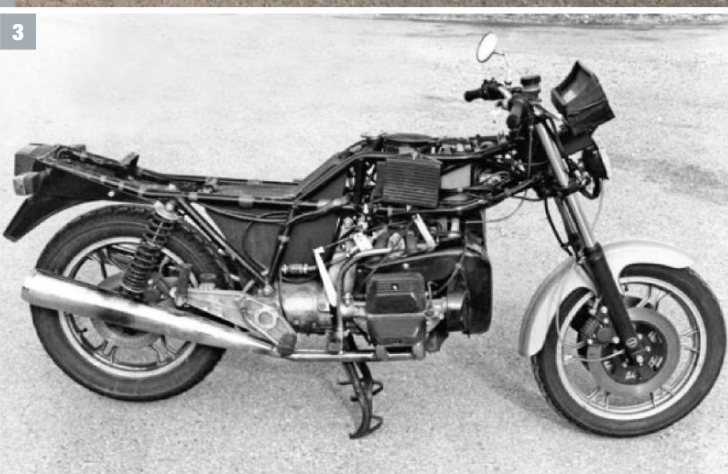




4



2



3



En 1980, Louis Boccardo teste le prototype de la BFG (en 1200 cm³) dans les environs de Chambéry. Admirez la publicité murale en métal. Une autre époque.

seront récurrents puisque personne en France ne peut (ou ne veut) fournir des éléments de transmission quasiment à la pièce. De même doivent venir de l'étranger les roues comme les freins Brembo ou la fourche Telesco espagnole. Une BFG "définitive" apparaît au Salon de la Moto de Course à Paris en février 1980. On ne voit pas grand-chose de sa partie motrice qui disparaît sous une carapace pachydermique. Le cabinet de design qui a osé signer "ça" s'est planté de façon grandiose. On a l'impression de se trouver plutôt devant une maquette à l'échelle 1 que devant un produit destiné à la vente. On entreprend de rectifier le tir en vue du Salon de Paris de l'automne 80. Dès avril une nouvelle BFG est mise en chantier avec une partie-cycle modifiée toute en tubes droits tandis que les designers sont priés de revoir leur copie dans deux directions : un modèle caréné et un autre nu, dénommés GT A et GT B.

Look Goldorak pour le design

Ce qu'on ne sait pas, c'est que Boccardo va être prié (en janvier 1981) d'aller exploiter ailleurs ses piètres talents sous la pression des financiers de BFG pour ne pas inquiéter les actionnaires ou la future clientèle. Un ingénieur-conseil a rendu un rapport alarmant sur ses capacités en tant que directeur technique de la SA BFG. Ce licenciement n'a pas fait l'objet d'une grande publicité au point qu'aujourd'hui beaucoup portent au crédit de Boccardo la création de la machine qui doit être commercialisée fin 1981. Alors il faut rendre à César... De protos en pré-série successives naît finalement la 1300 Odyssée totalement transformée dans son esthétique, désormais fiable dans ses composants (transmission, embrayage, etc) et avec une partie-cycle

redessinée. Les deux premiers exemplaires sont livrés en février 1982 à Charles Krajka, concessionnaire Guzzi. Dans sa catégorie, la BFG à 34 450 F se trouve face à la 1100 Honda (Gold Wing = 32 181 F), la Guzzi (1000 SP = 29 150 F) et la BMW R 100 RT, la seule à être plus chère avec 36 052 F. C'est du côté des administrations que BFG entrevoit un appui sinon son salut. L'attitude du nouveau président de la République François Mitterrand l'y encourage. Au G7 (sommet des 7 pays les plus industrialisés du monde) qui se tient à Versailles en 1982, les chefs d'États invités sont accompagnés par les 12 BFG blanches de l'escorte présidentielle issue de la CRS 1. Belle carte de visite pour les Savoyards qui s'enrichit le 22 juin suivant lorsque Mitterrand, en déplacement en Espagne, offre au roi Juan Carlos une BFG raide de neuf ! En d'autre temps, BFG aurait pu se proclamer "Fournisseur

“ VOUS ME DONNEZ LA MÉDAILLE DE MEILLEUR OUVRIER À TITRE POSTHUME ”

des Altesses et des Présidents”, mais on sait bien que ce n'est pas avec ce genre d'honneurs qu'on remplit un tiroir-caisse. Le fournisseur des moteurs Citroën c'est PSA et PSA c'est Peugeot qui n'a jamais voulu s'impliquer dans l'aventure BFG, pas plus d'ailleurs que Citroën.

Pas aidé par les constructeurs

En plus des problèmes de fournitures “annexes”, BFG doit composer avec un moteur qui, de 3 314 F en 1981 lui est facturé 5 224 F en 82 et finira à 5 369 F en 1983. Si bien que BFG perd alors 5 000 F sur chaque moto construite ! Pourtant, côté Pouvoirs publics, tout le monde semble d'accord pour que “la moto



Le manuel d'entretien de la BFG 1300.

1 & 2. La première version de la 1300 GTB avec son carénage pachydermique. À gauche, en photo pour la couverture de Moto Revue. À droite, en dessin pour la publicité. 3. La boîte de vitesses et la transmission secondaire par arbre étaient fabriquées par BFG. À la place du cardan on trouvait un joint tripode. 4. Même si la CRS n°1, l'escorte présidentielle, a roulé un temps en BFG, l'administration ne s'est pas laissée convaincre par la marque française.

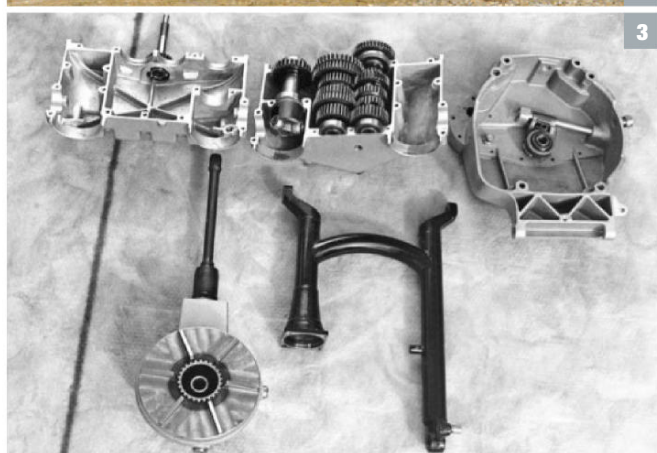
bleu-blanc-rouge” continue d'exister. En septembre 1983, Dominique Favario reçoit la médaille du Meilleur Ouvrier de France, catégorie Industrie. Lorsque le Président Mitterrand lui remet la médaille, Favario lui glisse : « Je ne peux pas l'accepter car vous me donnez une médaille à titre posthume ! ». Stupeur du Président : « Ah, bon ? Il faut qu'on en parle ! ». Favario repart avec la médaille mais la renvoie deux jours après et publie un communiqué aux agences de presse expliquant son geste. S'ensuit un long psychodrame politico-économico-médiatique où se mêlent des ministères, des entrepreneurs bien intentionnés, des amitiés plus ou moins occultes. Après avoir frappé à toutes les portes, tiré toutes les sonnettes (il y aura des contacts avec Ducati, Suzuki) BFG n'a plus guère le choix qu'entre la peste et le choléra. Ce sera un accord avec Ligier qui s'est pris d'un intérêt soudain pour la moto,



1



2



3



4

mais que Favario et Grange récusent alors qu'il a la préférence implicite de l'Élysée. L'autre possibilité est un accord avec Motobécane. Ce dernier est en piteux état et à moins de risquer le chômage de ses 2 500 ouvriers, le ministère de l'Industrie n'a guère le choix non plus. La miraculeuse irruption d'un trio de repreneurs de Motobécane forme une société MBK (10 % du capital vient de Yamaha) qui apporte la solution du dilemme. BFG passe dans les bras de MBK qui va le laisser périlcliter lentement après dépôt de bilan des Savoyards le 13 janvier 1984. À peine éjecté de BFG, Louis Boccardo qui n'a rien perdu de ses talents de... persuasion trouve un industriel à qui il va "vendre" l'idée d'une moto équipée – toujours – d'un moteur Citroën. Il sait que la Gendarmerie va renouveler un parc de près d'un millier de machines par an. Il leur faut une moto légère et une 650 avec le flat-twin de la Visa semble être la solution. Un projet de ce type existait chez BFG dès le début et un proto avait été construit mais Favario et Grange avaient estimé qu'il fallait privilégier la "grosse" BFG. De plus la concurrence était rude en 650 (BMW, Honda, Guzzi), dans une cylindrée peu prisée en France.

MF, l'ultime transformation

En mars 1981 est donc créée la SA Moto Française qui réunit plusieurs industriels. Devant les mêmes difficultés que rencontre BFG, la solution choisie par MF est identique. En pire car la première MF emprunte tout à la Guzzi V50 excepté moteur, partie-cycle et habillage. Les 36 ch du Visa peinent à mener la machine au-delà de 120 km/h alors que la Gendarmerie exige 165 « avec pilote en position normale. »

Dix MF qui sont présentées comme les premières vendues parquent sur la piste en



1980. Elles ont fière allure ces BFG 1300 (GTB à gauche et GTA à droite) essayées dans *Moto Revue*. Il est quand même nécessaire de revoir le design.

LA GENDARMERIE ATTEND 165 KM/H, MAIS LA MF PLAFONNE À 120

1. En mars 1981, Louis Boccardo lance la MF 650 à moteur Citroën Visa bicylindre à plat. Un proto similaire avait roulé chez BFG. L'aventure s'arrête en 83, comme pour BFG. 2. Les deux premières BFG 1300 Odyssée livrées chez Charles Krajka (94) en février 1982.

A 34 450 F, elle est plus chère qu'une Moto Guzzi 1000 SP vendue au même endroit. 3. Le tableau de bord la 1300 GTA millésime 1980.

4. Un rassemblement de propriétaires de BFG en 1983 à l'usine de la marque. Un peu plus de 600 machines ont été produites. 5. En 1987, Louis Boccardo revient à la charge avec une moto qui porte son nom. Elle est animée par un moteur de Peugeot 205, essence ou diesel. Un désastre.



ouverture du Bol d'Or 81 mais elles ne seront réellement terminées qu'en décembre... Prévue pour avril 82, la livraison des premières MF commence en juin avec des



machines peu fiables et mal finies. Les mêmes effets ayant les mêmes causes, Boccardo est remercié le 6 juin 82. Une soixantaine de MF ont trouvé preneur dans l'année qui se termine par la présentation au Salon d'une RTI mieux aboutie.

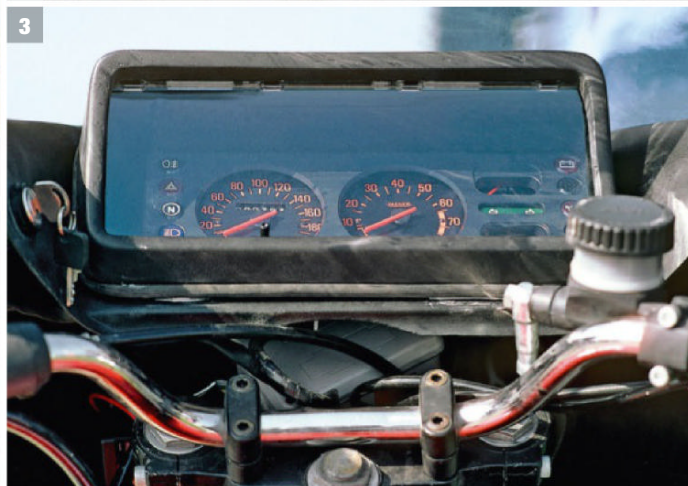
La dernière pirouette

Mais en décembre 82 la principale société de l'industriel qui était au cœur de l'entreprise dépose son bilan. MF est dans une position critique d'autant que le modèle essayé par la Gendarmerie n'est toujours pas satisfaisant, bien qu'amélioré il ne dépasse pas le 140 km/h. Comme pour

BFG le sort de la MF passe entre les mains de divers ministères qui tardent à trancher alors qu'il y a urgence. Une fusion des deux marques échoue et MF dépose son bilan le 5 octobre 1983 précédant de peu celui de BFG. Mais ce n'est pas fini. En 1987, Boccardo réapparaît et propose une moto animée par un moteur de Peugeot 205, essence d'abord puis diesel. Il fallait oser. Comme il fallait oser prétendre avoir produit et vendu une soixantaine de machines, à l'étranger bien sûr. En réalité, cinq motos ont été produites (deux essence et trois diesel) et l'affaire se terminera devant les tribunaux, les investisseurs ayant semble-t-il peu goûté les bobards de Boccardo. ♦



2



3



4



5

RACING MOTORCYCLE MUSEUM

LE TEMPLE DU SPORT MOTO

Après des mois de gestation, le tout nouveau musée de la FIM ouvre cette année ses portes à Mies, dans le canton de Vaud, en Suisse. Un superbe lieu pour s'émerveiller devant de belles machines, mais aussi apprendre et découvrir l'histoire de la course moto sous toutes ses formes.

Texte : Michel Turco - Photos : FIM



Aprilia 250 de Biaggi,
MV 500 d'Agostini, Honda MotoGP
de Marquez, Kawasaki Superbike
de Rea, Yamaha MotoGP de Rossi,
le Racing Motorcycle Museum
rend hommage aux pilotes
à travers leurs machines.



Ancien pilote et journaliste, président de la FIM depuis 2018, Jorge Viegas rêvait depuis longtemps d'un lieu d'exposition et de conservation du sport motocycliste. « Il avait cette idée en tête depuis son arrivée à la tête de l'institution, témoigne Fabio Muner, le directeur sportif de cette même fédération. Quand il a commencé à y réfléchir sérieusement, Jorge a imaginé construire un édifice derrière le siège de la FIM. On avait en

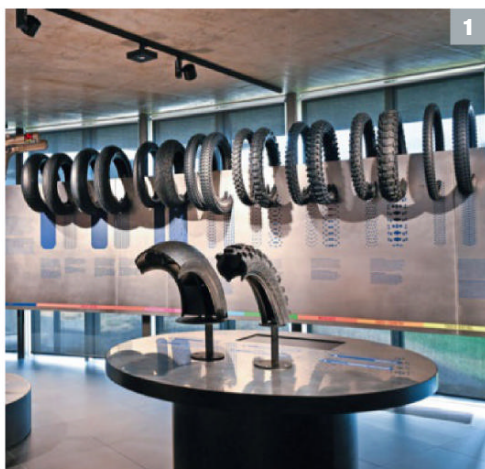
1. Le musée fait aussi la part belle aux différentes technologies et à leur évolution. 2. Aucune discipline n'a été oubliée et surtout pas le motocross. A gauche, une rareté, la Simonini italienne. 3. L'Italien Fabio Muner est le maître-d'œuvre de ce magnifique musée. 4. On peut aussi juger de l'évolution des motos de trial. 5. La Derbi 50 avec laquelle Angel Nieto est champion du monde en 1969 et 1970.

effet un grand terrain laissé en friche. Je lui ai alors soumis l'idée de bâtir plutôt un nouveau siège et de transformer l'ancien en musée. Cela nous permettait de créer des bureaux plus fonctionnels à un moment où nous avions plus de personnel et de profiter de cet ancien bâtiment cylindrique tout à fait adapté à un lieu d'exposition. Il m'a répondu : « D'accord, mais alors c'est toi qui t'en occupes ! » C'est comme ça que Fabio s'est

retrouvé à la tête du projet du RMM : Racing Motorcycle Museum.

Racing à tous les étages

Excellente idée au demeurant, car qui mieux que lui, à la FIM, aurait pu mener à bien une telle aventure ? Après des études en économie à l'Université de Trieste, cet italien passionné a travaillé durant des années pour





l'industrie motocycliste en occupant des postes au sein de prestigieuses marques telles qu'Aprilia, Pirelli et Dainese où il fut longtemps directeur des partenariats sportifs et stratégiques. Fabio Muner a ainsi dirigé des équipes d'ingénieurs et de commerciaux sur des projets divers et variés. Et c'est pour cela qu'en 2017 la FIM l'a recruté afin qu'il coordonne les différentes activités de la fédération en relation avec les principaux acteurs du sport

moto dont les commissions sportives, pilotes, écuries, promoteurs et représentants de l'industrie. Cette expérience lui a bien évidemment été précieuse pour créer la synergie entre les différents acteurs impliqués dans ce nouveau musée.

Les stars du rallye Paris-Dakar sont aussi à l'honneur. De gauche à droite la BMW d'Auriol, la Yamaha de Peterhansel et la KTM de l'espagnol Coma.

« Nous avons travaillé sur trois axes de développement, explique Fabio. Tout d'abord honorer les pilotes de la FIM. Pour cela, les visiteurs ont à leur disposition des écrans interactifs pour chaque discipline où ils peuvent facilement les faire défiler et découvrir leur histoire et leur palmarès avec des textes, des photos et même des vidéos. On trouve ensuite une section consacrée à la technologie qui explique l'évolution avec des motos qui, concernant

“ UN DES AXES DE DÉVELOPPEMENT EST D'HONORER LES PILOTES FIM ”





la vitesse, vont de la première 500 championne du monde en 1949 avec Leslie Graham à la Ducati GP 25 de Marc Marquez. Le troisième axe vise à démontrer que les investissements de notre industrie dans la compétition améliorent les produits du quotidien utilisés par tous les motards : l'ABS, l'Airbag, l'électronique, les casques, les pneus, les peintures pour le sol... Ce lieu est aussi un espace où l'industrie est chez elle pour

Une autre brochette de machines de course : La Suzuki GSX-R 1000 d'endurance, la Honda RCB 1000 1978, La Honda 250 six-cylindres de Mike Hailwood, La Yamaha YZR 750 de Kenny Roberts, la Gilera 250 de Simoncelli et la Derbi 50 de Nieto.

exposer les progrès accomplis en termes de sécurité. La moto est un milieu différent des autres sports, son environnement est complexe, et l'industrie vit aussi grâce à la compétition qui lui permet de vendre ses produits. »

Voilà pourquoi la plupart des marques ont joué le jeu en fournissant du matériel et de riches explications consultables sous différentes formes concernant l'évolution technologique du motocyclisme. Le visiteur du RMM, équipé d'un audioguide, peut ainsi regarder des vidéos, écouter le bruit de différents types de moteurs, découvrir les circuits, les machines et les champions des six disciplines : courses sur circuit, sur piste,

“ **L'INDUSTRIE EST CHEZ ELLE POUR EXPOSER LES PROGRÈS ACCOMPLIS** ”





Des pilotes et des machines d'exception

Officiellement inauguré le week-end où était organisée la remise des prix de la FIM à Lausanne, le RMM a également ouvert son "Hall of fame" (Temple de renommée) avec Giacomo Agostini, Sammy Miller, Harry Everts et Carmelo Ezpeleta.

Quant aux premières machines exposées, en voici une liste non exhaustive : l'AJS 500 Porcupine championne du monde en 1949 avec Leslie Graham ; la légendaire Honda RC 166 250 six cylindres de 1967 de Mike Hailwood ; la Yamaha YZR 1000 M1 de 2004 de Valentino Rossi ; la Kawasaki Ninja ZX-10R de 2016 de Jonathan Rea ; la Honda RC 213 V de 2018 de Marc Marquez ; la Yamaha YZ 450 F de 2006 de Stefan Everts ; le prototype Beta Zero de 1989 de Jordi Tarres ; la Zaela DT 450 RS 2019 de Francesco Cecchini ; la BMW R80 G/S 1981 de Hubert Auriol ; la Gas Gas EC 350 F 2024 d'Andrea Verona.

Plus de renseignements sur le site de la FIM :
www.fim-moto.com

cross, enduro, trial et cross-country. Plusieurs simulateurs sont par ailleurs accessibles pour s'initier au pilotage.

La Suisse centre du monde

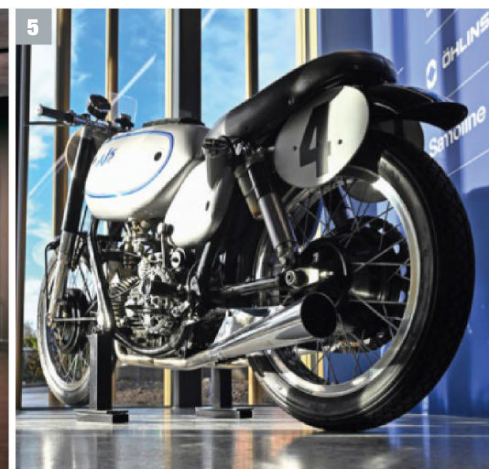
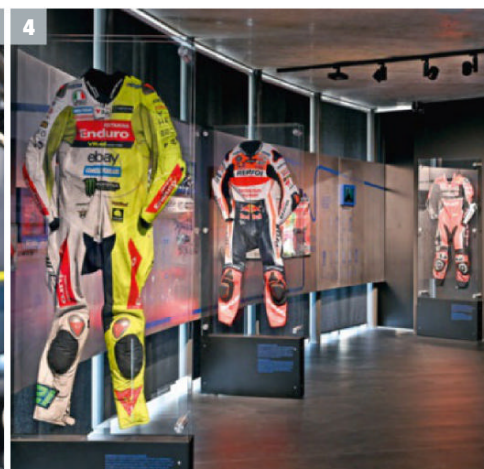
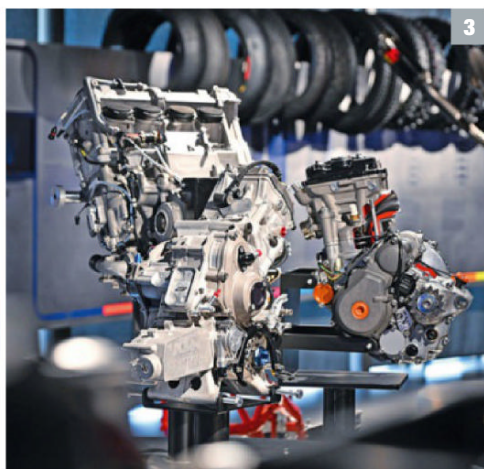
« Avec seulement 1 600 m², nous avons effectué un travail important concernant le contenu, glisse Fabio Muner. Concernant les motos exposées, l'idée est de faire

découvrir une exposition permanente et chaque année deux ou trois expositions temporaires. Ce que nous voulons avant tout, c'est transmettre au public les valeurs et la connaissance de notre sport tout en proposant un lieu qui représente une carte de visite de l'institution. Nous voulons attirer les visiteurs et faire passer des messages en se battant contre la mauvaise image et les stéréotypes qui collent

1. Une moto de course sur glace : avec le speedway, une discipline où les motos ont peu évolué.
2. On peut aussi juger de l'évolution des dossierets de selle des motos de GP.
3. Une belle brochette de propulseurs modernes.
4. Les équipements des pilotes permettent aussi de mesurer les progrès en termes de sécurité.
5. L'AJS 500 Porcupine, championne du monde 500 en 1949 avec Les Graham.

à la peau de la moto. »

Le RMM ouvrira ses portes au public fin janvier, et le prix de la visite devrait tourner entre 10 et 15 €. A noter que le lieu sera ouvert le week-end et que les épreuves sportives placées sous l'égide de la FIM seront retransmises en direct sur un grand écran installé du côté du "paddock café" situé au rez-de-chaussée de ce superbe bâtiment situé en Suisse, précisément à Mies dans le canton de Vaud. ♦



COMTE DOMENICO AGUSTA

LE PARRAIN

DE MV

Domenico Agusta était le *deus ex machina* derrière les victoires des MV Agusta de Grands Prix. Ses motos rouges et grises ont remporté 75 titres mondiaux dans toutes les catégories. Portrait d'un homme despotique mais passionné.

Texte : Alan Cathcart - Photos : Archives AC et MV

Les succès des MV Agusta de Grand Prix sont nés de l'unique volonté de Domenico Agusta. Un personnage exigeant et capricieux. Pour arriver à ses fins il a utilisé les ressources de l'entreprise aéronautique familiale. Le créateur de cette dernière était son père, un aristocrate sicilien, le comte Giovanni Agusta. En 1908, il fonde sa société aéronautique à Palerme et un an plus tard il déménage à Cascina Costa, au nord de Milan. Puis il prend la direction de Caproni, leader italien de l'aviation. En 1923, il fonde le "Cantieri Aeronautici Agusta" à Verghera afin de convertir les bombardiers Caproni à un usage civil. Quatre ans plus tard il produit son propre avion mais il meurt des suites d'une opération, laissant son fils aîné Domenico prendre la direction de l'entreprise, avec l'aide de sa mère, la comtesse Giuseppina Turreta.



1. En 1945, la toute première MV 98 était baptisée Vespa. C'était sans compter avec le scooter produit par Piaggio. 2. En 1948, la MV Agusta 98 est munie d'une suspension arrière. Notez le marquage "emmevi" sur le support de repose-pied. 3. La MV 500 quatre-cylindres présentée en 1950 avec sa suspension arrière à friction et sa transmission secondaire par arbre. 4. A Monza en 1952, séance d'essais avec la nouvelle MV Agusta 500 quatre-cylindres à nouveau cadre et transmission par chaîne. Carlo Bandirola est assis, Les Graham à droite et le Comte Domenico au centre, comme il se doit.

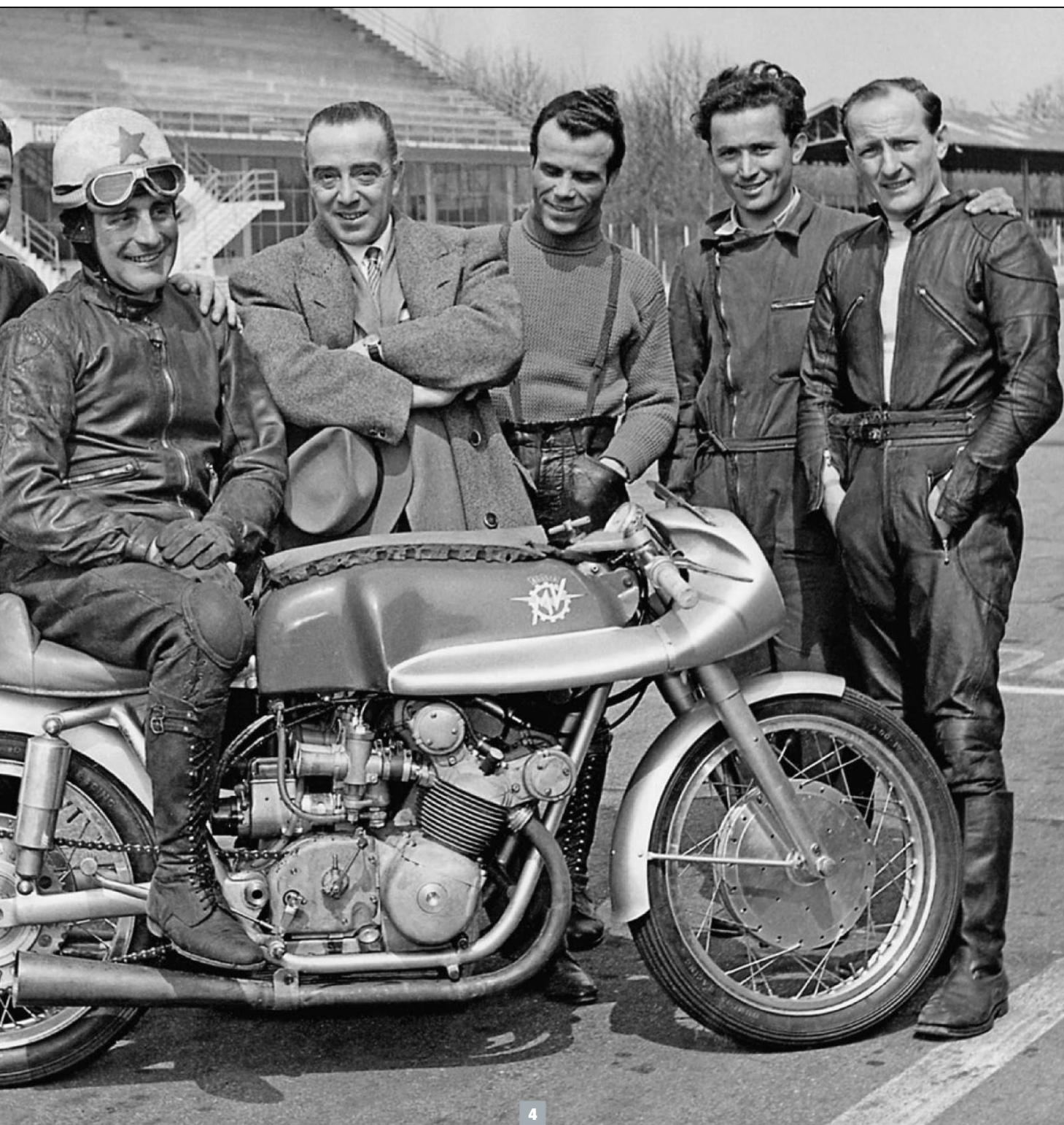
A partir de 1937 Agusta participe à l'effort de guerre et travaille pour l'armée de l'air italienne mais, en juillet 1943, le gouvernement fasciste capitule devant les alliés.

Voler au sol

Finis les avions et Domenico Agusta crée avec sa famille la "Meccanica Verghera S.A." pour fabriquer des motos, sous le nom de MV Agusta. La MV 98 entre en production au printemps suivant et ne va cesser d'évoluer. Le comte a aussi compris qu'il faut s'engager en compétition



“ SON PÈRE, ARISTOCRATE SICILIEN, S'INSTALLE AU NORD DE MILAN EN 1909 ”



4



2



3

En 1948, Franco Bertoni gagne
le GP d'Italie 125, la première
victoire d'une MV Agusta.



et sa 125 s'impose dès le GP d'Italie 1948 avec Franco Bertoni. Ses petites motos se vendent bien mais le comte vise l'excellence et veut commercialiser une 500 quatre-cylindres.

Il engage alors l'ingénieur Piero Remor, le créateur de la Gilera 500 quatre-cylindres de GP, qui amène avec lui un jeune mécanicien nommé Arturo Magni. Magni va diriger le service pendant les 25 années suivantes. Lui et son équipe ont enchaîné les succès jusqu'en 1976 avec des motos 100% MV. En 1956, seuls les pneus, les amortisseurs, les carburateurs et les magnétos étaient achetés, le comte Agusta n'aimait pas dépendre de fournisseurs. Un contrat signé en 1952 pour fabriquer sous licence l'hélicoptère américain Bell Model 47 va rapporter énormément d'argent et permettre un transfert de technologie sur les motos de course.

Revenons à la 500 quatre-cylindres de Remor. Elle était différente de la Gilera même si son moteur à double arbre à cames en tête commandés par cascades de pignons était similaire dans sa conception. Les cotes "carrées" de 54 x 54 mm de la MV étaient inhabituelles pour l'époque, tout comme la transmission secondaire par arbre et la suspension arrière à friction, avec un parallélogramme pour palier "l'effet de couple". Elle a fait sensation au Salon de la moto de Milan en 1950 mais le comte Agusta changea soudainement d'avis, comme à son habitude, et demanda à Remor

FABRIQUER DES HÉLICOPTÈRES APPORTE ARGENT ET TECHNOLOGIE



John Surtees accompagné du Comte Agusta et de son père Jack après sa victoire au GP de Belgique 500.

de transformer le projet moto de Grand Prix ! La MV Agusta 4 fait ses débuts lors du Grand Prix de Belgique sur le circuit de Spa en juillet 1950, six mois seulement après que Remor a commencé à travailler. Elle termine cinquième pour sa première sortie, pilotée par l'ancien pilote Gilera Arciso Artesiani puis un podium au Grand Prix d'Italie 1950 à Monza confirma ses qualités.

L'ère des pilotes anglais

Le comte embaucha alors le champion du monde 1949, l'Anglais Les Graham. En 51, Graham était épaulé par un ancien pilote Gilera, Carlo Bandirola, qui remporta la première victoire en MV 500

1. En 1951, le comte Domenico Agusta entouré de son équipe de pilotes de rallye qui roulent avec la 125. 2. A Monza, lors d'une séance d'essai avec les 500 en 1953, le comte Agusta prend une photo des pilotes Les Graham, Cecil Sandford et Bill Lomas. 3. En 1952, le comte Agusta discute avec son pilote, le champion du monde 500 en 1949 Les Graham. 4. John Surtees gagne le GP 350 de Belgique 1956 avec la MV Agusta quatre-cylindres enveloppée dans son carénage.

à Ferrare. Mais la MV manquait cruellement de maniabilité et il était difficile de passer les vitesses "à la volée" à cause de la transmission par arbre. Sous l'impulsion de Graham, la MV est modifiée pour 1952 avec une nouvelle partie-cycle et une transmission par chaîne. Il termine deuxième du championnat du monde après avoir remporté la première victoire de MV en GP à Monza, devant le futur champion du monde Umberto Masetti sur Gilera, puis une deuxième victoire au Grand Prix d'Espagne à Barcelone. Malheureusement Les Graham se tua au TT 53. Son remplaçant Rhodésien, Ray Amm, se tua lui à Imola en 1955. Les MV étaient-elles maudites ? Que nenni, entre-temps, un autre Anglais a remporté le premier titre mondial pour MV Agusta : Cecil Sandford est champion du monde 125 avec un monocylindre quatre-temps double arbre à cames en tête devant la Mondial jusque-là imbattable !

En 1956, le comte Agusta engage John Surtees, 22 ans, qui a déjà remporté 77 victoires pour Norton ! Le jeune Britannique est convoqué à Cascina Costa pour signer un contrat mais seulement avec l'accord de la mère de Domenico Agusta, la comtesse Giuseppina. John raconte : « Elle est entrée dans la pièce, vêtue de noir et portant un voile. Je me suis levé, m'attendant à être présenté, mais elle est restée là à m'observer, puis elle s'est dirigée vers le bureau de Domenico et lui a dit quelque chose avant de sortir. On m'a alors donné un stylo et indiqué où signer ! »

Surtees remporte les trois premiers GP, y compris le TT, une première pour MV, menant la marque à son premier titre mondial en 500. Gilera reprend la couronne en 1957 mais, avec Mondial et Moto Guzzi, décide de se retirer du Continental Circus, les ventes de motos étant au plus bas en Italie. Le comte a initialement accepté de se joindre à eux avant de revenir sur sa décision ! MV Agusta et Surtees remportent six championnats du monde 350 et 500 entre 1958 et 1960



en s'imposant dans 32 des 39 courses. Carlo Ubbiali a pour sa part dominé les petites cylindrées, remportant 37 courses qui ont conduit à six titres mondiaux en 125 et trois en 250. Après la retraite de ce dernier, Domenico a souhaité se concentrer sur la catégorie reine, faisant du service course MV sa chasse gardée. Il faut préciser que son frère Mario était un pilote de hors-bord de haut niveau tandis que son autre frère Corrado adorait aussi les courses de motos. Mais pour John Surtees, ce n'était pas une famille soudée : « *Le comte Agusta était un snob invétéré avec une haute estime de lui. Surtout il prenait plaisir à vous compliquer la vie. C'était lui qui décidait. Ainsi, lorsque la MV 500 a eu besoin d'une nouvelle partie-cycle en 1958, la seule façon de le convaincre était de réserver la même place que lui dans le train qui nous ramenait en Italie après le GP de Belgique. Heureusement que j'avais remporté les deux courses ce jour-là, sinon il ne m'aurait jamais écouté !* » John Surtees parti en Formule 1 a été remplacé en 1961 par le Rhodésien Gary Hocking, puis par Mike Hailwood en 1962, sans que cela n'interrompe la série de titres mondiaux. Mais Domenico Agusta voulait maintenant faire gagner un pilote italien. En 1965, il jeta finalement son dévolu sur Giacomo Agostini, 22 ans, champion d'Italie 250 sur Morini. « *J'ai reçu un message m'informant que le comte Agusta souhaitait me parler, se souvient Ago. J'ai eu un rendez-vous à 16h30 et il m'a*

LE COMTE ÉTAIT UN SNOB INVÉTÉRÉ AVEC UNE HAUTE ESTIME DE LUI



Les carénages intégraux sont désormais interdits mais John Surtees impose quand même la MV 350 quatre-cylindres lors du GP de Belgique 1958.

- 1. John Surtees a Oulton Park en 1956 avec la MV Agusta 500 quatre-cylindres.**
- 2. En 1958, le comte Agusta célèbre une victoire avec Gilberto Milani.**
- 3. Le champion italien de motocross Antonio Sica à Malpensa sur la MV Agusta 250 motocross.**

reçu après six heures d'attente ! Quand je suis entré dans son bureau il faisait très sombre, c'était une grande pièce avec tous les trophées. Son bureau était en hauteur et il me toisait. « Qui êtes-vous ? » me demande-t-il. « Je suis Agostini », répondis-je. « Je veux courir avec votre moto. » « Mais ma moto est difficile à piloter, pouvez-vous la maîtriser ? Nous devons faire un test. » Je me rendis à Monza le lendemain où des cônes étaient posées sur la ligne droite. J'étais déjà champion d'Italie mais il voulait que je fasse un gymkhana avec la MV 500. Le comte m'a demandé de m'exécuter avant de parler du contrat ! » Et Ago fut évidemment engagé. Mais la MV 350 quatre cylindres, vieillissante et trop lourde, était dépassée par les

Honda. Domenico Agusta chargea alors Arturo Magni de développer une trois-cylindres légère et compacte. Les travaux commencèrent en mai 1964 sur la base du 250 à deux soupapes, jusqu'à ce que le comte Agusta exigeât un moteur à quatre soupapes ! Quinze jours plus tard, grâce aux ateliers des hélicoptères Agusta, le moteur était assemblé et prêt à être testé. En août, la moto était terminée, produite au plus fort de la saison de Grand Prix, entre deux victoires de Hailwood qui remportait son troisième titre mondial (sur quatre) en 500 !

Ago et Hailwood, la paire d'As

À cette époque, le comte Agusta était en vacances au Lido de Venise, mais il était impatient de voir et d'entendre la nouvelle moto. Elle fut donc chargée dans une camionnette et emmenée pour une excursion d'une journée sur la côte adriatique, où l'un des mécaniciens l'a conduite sur l'autoroute Mestre-Venise pour la présenter au comte Domenico. En échappements libres mais avec une plaque accrochée à l'arrière ! Le premier roulage sur circuit de la 350 trois-cylindres, c'était lors du GP d'ouverture de la saison 1965, au Nürburgring, avec une moto pour Hailwood et une autre pour Agostini. Les deux moteurs ont cassé pour des problèmes de pompe à huile et les mécaniciens ont réparé la machine d'Ago tandis que Mike-the-bike a repris une vieille quatre-cylindres.

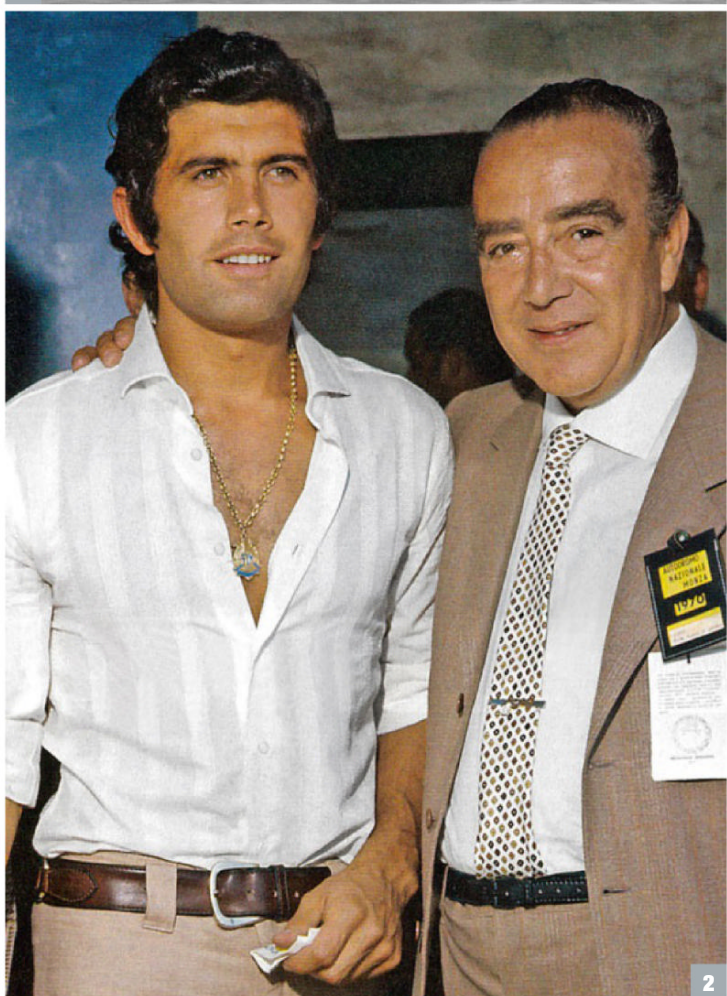


Le comte Agusta assis sur la 500 de 1955 reconnaissable à sa fourche Earles et son carénage particulier. A gauche, le chef d'équipe Nello Pagani avec les pilotes Umberto Masetti et Carlo Bandirola.





1



2

3



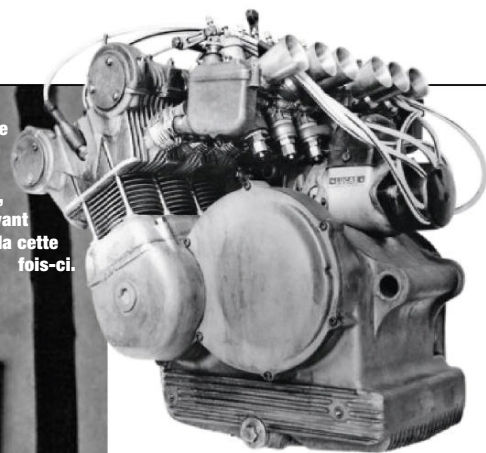
Le comte Agusta pose en passager sur la MV 600 quatre-cylindres de 1966, commercialisée trois ans avant la Honda CB 750.



4



Un prototype de moteur 500 six-cylindres en 1958, bien avant Honda cette fois-ci.



une relation avec le footballeur brésilien de l'AC Milan, José Germano de Sales. Domenico a utilisé ses relations pour le faire renvoyer au Brésil, mais en 1967, celui-ci est revenu en Europe pour jouer au Standard de Liège. Il a renoué avec Giovanna qui a déménagé en Belgique. Là-bas, un juge a confirmé leur droit légal de se marier, malgré les objections de Domenico Agusta. De plus, Giovanna était enceinte. Le couple s'est finalement marié en juin de la même année et a eu une fille mais ils se sont séparés en 1970 et Germano est retourné au Brésil. Il s'est installé dans une ferme payée par le comte...

Les motos de route dans le dur

À cette époque, la production des MV Agusta était en déclin malgré la domination d'Agostini en Grand Prix. Domenico a alors présenté une quatre-cylindres de route lors du Salon de la moto de Milan 1965. Mais la 600 Turismo était trop éloignée des versions de course qu'attendaient les fans de la marque. Quatre ans plus arriva la 750 Sport, un modèle beaucoup plus attrayant qui, malgré son prix élevé et sa transmission par arbre, a reçu un accueil favorable. Mais la production des motos de route MV Agusta cesse à la fin de 1977, un an après la fermeture du service course. À cette date, 241 174 MV avaient été vendues en 31 ans de production. Mais le comte n'en saura rien. Le 29 janvier 1971, alors qu'il accompagnait le président finlandais pour une visite de l'usine, Domenico Agusta a été victime d'une crise cardiaque et il est mort quatre jours plus tard à l'âge de 63 ans. ♦

“ LA CARRIÈRE D'AGO CHEZ MV C'EST 125 VICTOIRES EN GP ET 10 TOURIST TROPHY ”

Ago a rapidement pris le meilleur sur Redman pour s'offrir une première victoire, ainsi qu'à la MV 3. Hailwood, deuxième, a été relégué à deux minutes. Puis Domenico Agusta a vu juste en demandant à Magni de construire une version 420 cm³, plus efficace que la Honda 500. Agostini est devenu le chouchou, ce qui a incité Hailwood à passer chez Honda. En 1966 et 1967, Mike a remporté le titre 350 sur la

Honda six-cylindres et Ago les titres 500 sur la MV-3. Honda retiré de la compétition fin 67, MV et Agostini a remporté les victoires à chaque GP. Au cours de sa carrière chez MV, Ago a remporté 311 courses, dont 125 GP et 10 TT, 13 championnats du monde et 18 titres italiens. Pendant ce temps, Domenico Agusta défrayait la chronique pour d'autres raisons. En 1965, sa fille unique Giovanna, 17 ans, nouait

1. Mike Hailwood a roulé pour MV de 1962 à 1965 et a remporté de nombreuses victoires. Il a été remplacé par Ago qui avait l'avantage d'être Italien. 2. Ago, le playboy italien, a été chouchouté par le "parrain" Domenico Agusta. Il n'empêche que c'était un grand champion. 3. La MV 750 Sport de 1970 était plus aboutie que la 600. Elle conservait cependant une transmission secondaire par arbre. 4. A Monza en 1970, les mécaniciens font chauffer les 350 sous le regard du Comte et de son neveu Rocky (assis sur le muret) qui s'occupera de l'écurie après sa mort.

BIMOTA DB1

100%

ITALIENNE

Dans les années 80, les motos japonaises tiennent mieux la route et Bimota se diversifie avec une première machine à moteur Ducati. Elle a marqué les esprits.

Texte : Peter Wicked - Photos : Jean-Louis Courroyé

La crise, quelle crise ? Depuis des années on annonce la marque Bimota en faillite et elle s'en tire toujours. Elle est aujourd'hui la propriété de Kawasaki. Il faut dire que les dirigeants de la firme de Rimini ont une capacité de réaction incroyable. Déjà au milieu des années 80, les ventes sont en chute libre. Et pour cause avec des machines comme la Suzuki GSX-R, la tenue de route des motos nipponnes s'est beaucoup améliorée et les partie-cycles hors de prix et "made in Rimini" n'ont quasiment plus lieu d'être ! Pour prévoir l'avenir, Bimota a exploré des voies parallèles comme la Tesi.

Entente entre Transalpins

Le futur c'est bien d'y penser mais dans l'immédiat, il faut bien vendre des motos. Et comme en plus le cerveau de la marque, Massimo Tamburini a quitté ses fonctions en 1983, il a bien fallu que Federico Martini, son successeur, se crache dans les mains. Ce jeune ingénieur de 30 ans a d'abord travaillé



Petite pause au bord de l'eau avec la Bimota DB1, la première avec un moteur Ducati.

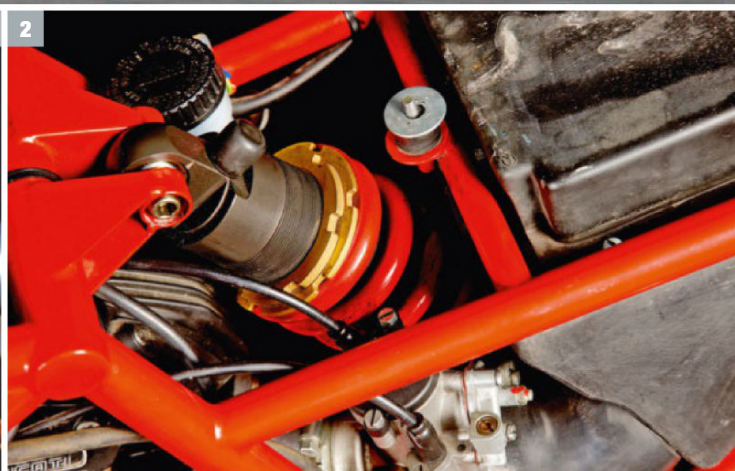
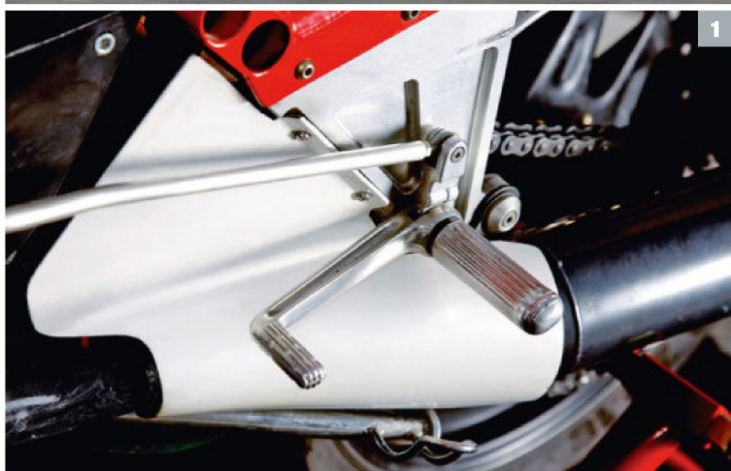
chez Ducati sous la responsabilité de Fabio Taglioni. Bon sang mais c'est bien sûr, Bimota va utiliser les fameux bicylindres en vé, d'autant que la firme bolonaise accepte (contrairement aux japonais) de vendre des moteurs seuls ! Ainsi naquit la DB1. Dès le départ Federico sait ce qu'il veut, une moto courte avec un empattement réduit pour plus de maniabilité. A l'origine la DB1 devait être

“ LES PARTIE-CYCLES HORS DE PRIX “MADE IN RIMINI” N’ONT PLUS LIEU D’ÊTRE ”



La Bimota DB1 est une
petite moto qui pourrait
presque passer pour
une 125.

La Bimota DB1 n'était pas la plus puissante, mais bien emmenée elle se montrait la plus agile. C'est dans les virolos que la DB1 est la plus à l'aise.





équipée avec une roue de 17 pouces à l'arrière et une de 16 à l'avant. La petite roue avant aurait permis de déplacer le centre de gravité vers l'arrière, ce qui est habituellement difficile avec le V-twin Ducati dont le cylindre avant est horizontal. Malheureusement, Martini dû abandonner son idée de roue de 17 pouces : Bimota produisait déjà ses propres roues en 16 pouces et il n'était pas question de lancer une production supplémentaire dans une dimension différente. Ces très belles roues étaient en deux parties, constituées d'une jante et d'un moyeu réunis entre eux par trois double branches rivetées.

La crème de l'époque

Mais venons-en à la pièce maîtresse, le cadre en acier au chrome-molybdène, une magnifique cage rouge pour le bicylindre en vé. Comme sur les Ducati, le bras oscillant, toujours en acier mais de section carrée, est directement fixé sur les carters du moteur. Ce qui permet de se rapprocher de l'axe du pignon et limite d'autant les "mouvements" de la chaîne et contribue à réduire l'empattement. La fourche télescopique est une Marzocchi M1R de 42 mm de diamètre munie d'un système anti-plongée. Un des deux bras contient le ressort et l'autre l'huile selon le principe de la séparation des pouvoirs ! Et comme il se doit sur une

“ LE 748 DUCATI N'OFFRE QUE 63 CH MAIS UNE DB1 ÇA NE PÈSE QUE 167 KILOS ”



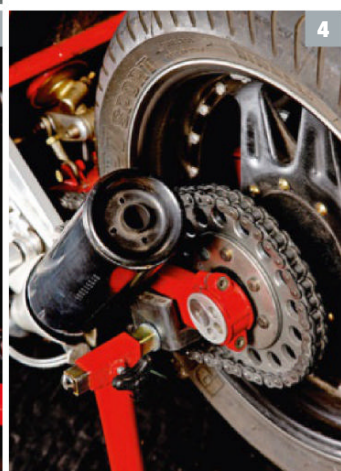
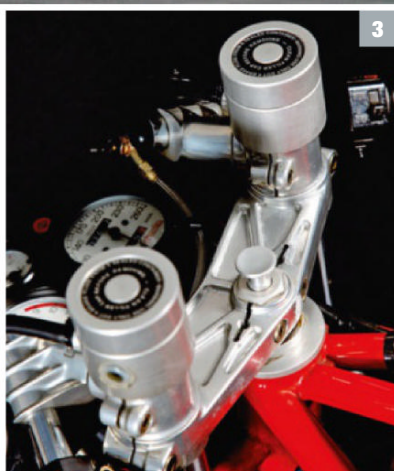
Des compteurs à fond blanc, ça c'est italien !

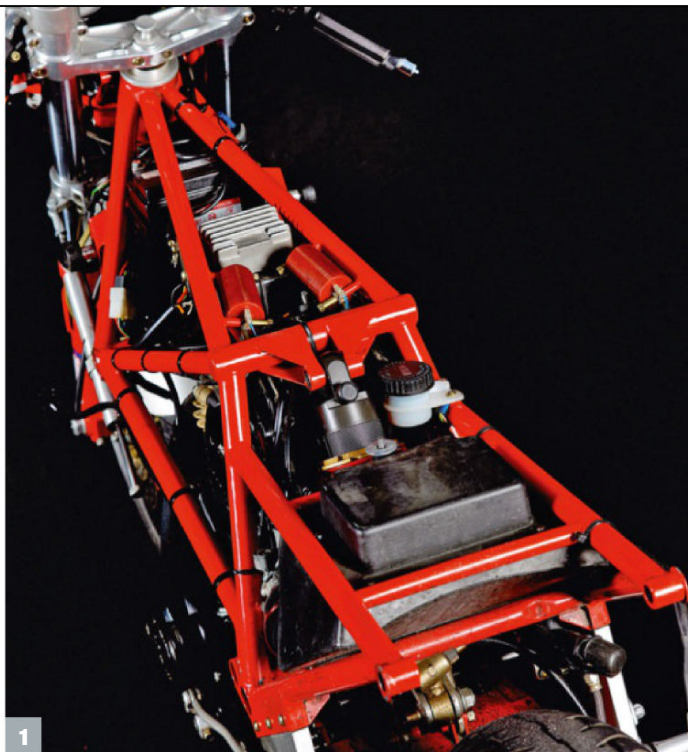
moto italienne, le freinage est confié à Brembo : à l'avant deux disques de 280 mm et à l'arrière un disque de 260 mm. Tous trois pincés par des étriers double-piston de la série Or.

Supérieure à la Ducati F1 ?

Le 750 livré par Ducati est le même V-twin à 90° que celui de la F1, qui a été mise en production peu de temps avant la DB1. C'est un moteur qui est aujourd'hui devenu un "classic" avec son refroidissement par air, ses deux soupapes et ses deux bielles montées sur le même maneton du vilebrequin transversal. Les arbres à cames en tête sont entraînés par des courroies crantées et les soupapes disposent évidemment du système de rappel desmodromique, donc pas de ressort. Avec ses deux carbus Dell'Orto, le 748 crache sa soixantaine de chevaux. Evidemment, ça peut sembler peu puisqu'à l'époque, les nippones développaient déjà le double. Seulement voilà, une DB1, ça ne pèse que 167 kilos et grâce à son carénage intégral c'est quand même une moto sacrément rapide qui a été chronométrée à plus de 190 km/h. L'aspect le plus frappant de la DB1,

- 1. Notez la qualité de finition des commandes reculées. Rien ne dépasse.**
- 2. Les suspensions sont signées Marzocchi, fourche et amortisseur.**
- 3. Les réservoirs de liquide de frein et d'embrayage sont montés sur les tubes de fourche. Pourquoi pas ?**
- 4. La tension de chaîne se fait par excentriques, une tradition Bimota.**
- 5. Le freinage est assuré par Brembo, disques et étriers.**





c'est d'ailleurs ce carénage qui occulte totalement la mécanique. Une idée que l'on retrouvera en 1987 sur la Ducati 750 Paso dessinée par Massimo Tamburini. Tiens, tiens, y aurait-il eu échange de bons procédés entre les deux usines ? Ce design était cependant dans l'air du temps puisque Honda proposera aussi sa version avec les CBR-F.

Carénée et refroidie

N'empêche, sur la DB1 l'impact visuel est encore plus important puisque le carénage est lisse comme un œuf. De plus il est peint dans un coloris blanc nacré tout juste rehaussé de parements verts et rouges très chics. Au-delà de ces considérations esthétiques,

1. Même s'il est entièrement caché, le cadre est peint en rouge. Forza Italia ! 2. En 1985, Graziano Rossi, papa de Valentino, participait au Bol d'Or avec Davide Tardozzi.

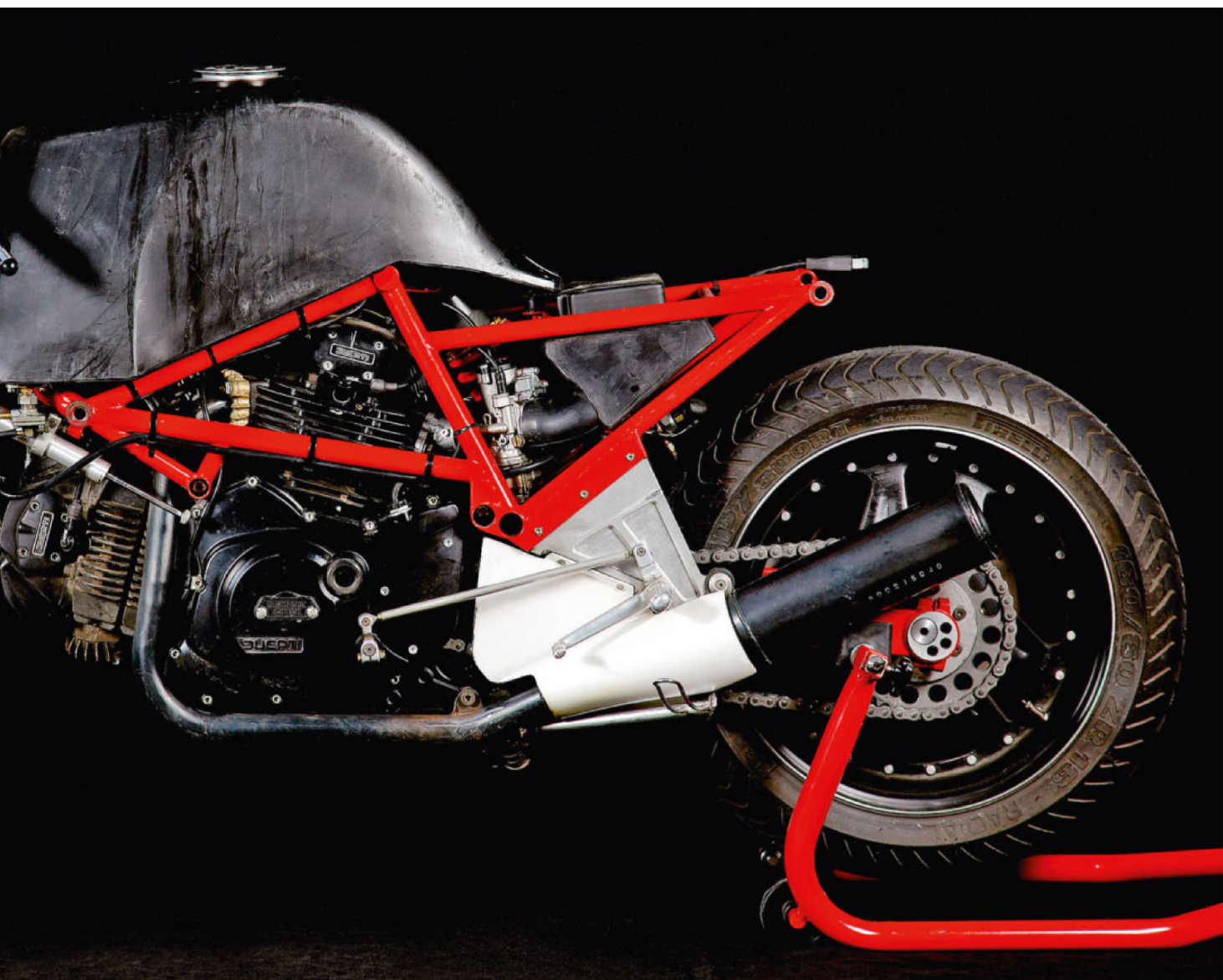
il faut reconnaître que ce carénage est bougrement efficace. Vous ne montez pas sur la DB1 mais vous vous installez dedans. Sur la route vous êtes parfaitement protégé du vent et même la minuscule bulle dévie le flux d'air au-dessus du pilote, même s'il est de bonne stature. Si Federico Martini est allé aussi loin ce n'est pas uniquement pour des raisons esthétiques. Il fallait à tout prix que le cylindre arrière reçoive un gros flux d'air pour refroidir correctement et ce carénage intégral constitue une énorme canalisation. La DB1 a été

présentée pour la première fois à l'occasion du salon de Milan 1985 et a tout de suite fait sensation : d'entrée de jeu les commandes ont afflué. D'abord parce que c'était une belle machine mais aussi parce que son prix de vente n'était pas excessif en comparaison avec celui d'une Ducati 750 F1 (75 000 F contre 62 000 F). Durant ses deux années de production (en 85 et 86) Bimota a fabriqué 453 DB1 dont 75 % partiront au Japon.

Exclusive et rarissime

D'ailleurs le seul essai que l'on trouve dans *Moto Revue* a été réalisé par Frank le Boucher au Pays du soleil levant ! Laissons-le causer : « Un V2 Ducati, c'est déjà sympathique

“ LES TROIS QUARTS DES DB1 PRODUITES EN 85 ET 86 PARTIRONT AU JAPON ”



mais quand le cadre est signé Bimota on atteint un plaisir de conduite unique. Cette moto est un vrai rail qui inspire d'autant plus confiance que la position de conduite est magnifique. Les jambes bien encastrées dans la coque on fait corps avec la machine et on l'emmène où l'on veut. Sur autoroute, avec une telle partie-cycle on entrevoit trop vite les limites du V2. Les motos japonaises actuelles nous ont habitué à des performances que cette Bimota ne permet pas. Cependant elle n'a jamais prétendu "taper" une GSX-R sur un 400 m DA, en revanche pour virevolter sur le couple dans des enchaînements de virages de montagne elle est imbattable. » En tout cas après avoir été au bord du gouffre financièrement parlant, et à

deux doigts du dépôt de bilan, Martini se souvient avec émotion de l'arrivée de cette moto : « Les ventes nous ont apporté de l'argent qui nous a permis de sortir la tête de l'eau mais aussi de développer des projets pour le futur. » Bien entendu Bimota en a aussi profité pour engager la DB1 en compétition, c'était d'ailleurs le but premier de toutes les machines fabriquées à Rimini ! De prestigieux pilotes se sont succédés à son guidon comme Massimo Matteoni, Davide Tardozzi et même Graziano Rossi, le papa de Valentino. Si au premier abord il n'y a pas de grandes différences entre la version route et la version course, on constate lorsque l'on met le nez dedans que ce n'est pas aussi simple. Sur la centaine de Bimota DB1 qui ont été

Sous le carénage on découvre le vrai réservoir. Le moteur Ducati emprunté à la 750 F1 et monté dans la DB1 était 100% standard. Dommage.

vendues en Europe, on ne sait pas trop combien il en reste encore. Les annonces pour cette machine sont rares et lorsque l'on en trouve une, il vaut mieux avoir un portefeuille bien garni... ♦

BIMOTA DB1 année 1985

► Moteur

Bicylindre en V à 90°, quatre-temps refroidi par air, **748 cm³** (alésage x course : **88 x 61,5 mm**), taux de compression **9,3 à 1**, 2 carburateurs Dell'Orto **ø 36 mm**, transmission finale par chaîne, boîte de vitesses à 5 rapports, embrayage multidisques.

► Puissance - couple

63 ch à 7500 tr/mn - 6,2 mkg à 6500 tr/mn
Vitesse maxi : environ 200 km/h.

► Partie-cycle

Cadre à treillis tubulaire en acier. **Suspensions** : fourche télescopique à l'avant, un amortisseur vertical à l'arrière. **Freins** : deux disques **ø 280 mm** étrier Brembo Or à l'avant, un disque **ø 260 mm** à l'arrière. **Pneus** : **130/80V16** à l'avant, **160/80V16** à l'arrière. **Empattement** : **1380 mm**. **Poids** : **160 kg**.

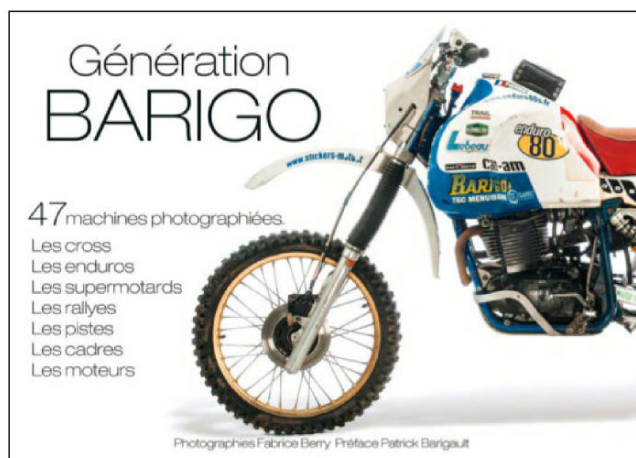
BEAU LIVRE 50 ANS DE BARIGO



Pour fêter le demi-siècle de la marque française, un bel ouvrage est publié et une exposition est organisée au Salon du 2 Roues de Lyon.

Texte et photos : Fabrice Berry

Notre ami Fabrice Berry vient de publier un livre sur les motos Barigo dont on vous propose des extraits. Laissons parler Patrick Barigault, créateur de cette marque qui va avoir 50 ans. « Assis sur la moto de mon père, je découvrais déjà ce monde fascinant à travers les courses de motocross de Thouars qui faisaient briller mes yeux. Devenu pilote, je ne m'imaginais pas devenir constructeur. J'avais 24 ans lorsque j'ai construit mon premier atelier. Un ami possédait un moteur et souhaitait que je lui réalise un cadre, il avait constaté l'efficacité de ceux que je modifiais pour mes propres motos. Je me suis lancé, sans vraiment savoir où cela me mènerait. Après avoir décroché des contrats avec les entreprises IMF et Otus, je décidais de voler de mes propres ailes. Ainsi naquit Barigo. Mes motos ont obtenu leurs lettres de noblesse sur les pistes du Paris-Dakar, entre autres défis qui ont forgé leur légende. La marque a fait parler d'elle bien au-delà de nos frontières, trouvant un écho dans la presse spécialisée du monde entier, du Japon à l'Australie,



de la Suède à la Malaisie, partout où la passion de la moto résonne. Aujourd'hui encore, cette passion demeure chez les collectionneurs sans qui cet ouvrage n'aurait pas vu le jour. » ♦

Le livre de Fabrice Berry sera en vente sur le stand Barigo au Salon du 2 Roues à Lyon (où de nombreuses machines seront exposées) et sur son site : les-bouquins-du-photographe.myshopify.com

SM 500 Piste (1991) →

Un modèle unique

Reconstruite en 2016 pour célébrer les 40 ans de la marque, cette moto a été assemblée à partir des éléments restants en stock à l'usine, après la disparition de Barigo. Son cadre en aluminium 7020, composé de deux longerons cintrés, contrairement aux prototypes présentés au salon de 1992, illustre le savoir-faire technique de la marque. La boucle arrière, démontable et réalisée dans le même matériau, vient parfaire l'ensemble. Le réservoir, placé sous la selle, contribue à recentrer les masses pour une meilleure répartition du poids. A l'emplacement habituel du réservoir se trouve désormais la boîte à air. La selle pivote vers l'avant, maintenue en position ouverte par un vérin hydraulique. Cette moto n'a jamais roulé. Elle reste un modèle unique, témoin d'un savoir-faire français disparu mais toujours admiré.



BARIGO



Patrick Barigault pose
au côté de la SM 600 piste
à moteur Rotax.

HB 500 Dakar (1981)

Troisième au Sénégal

En 1981, le pilote Grégoire Verhaeghe achète une Barigo HB à moteur Honda 500 XLS pour participer au championnat d'enduro quatre-temps qu'il termine à la seconde place. C'est avec cette moto qu'il choisit de repartir pour le Dakar 1982.

L'adjonction d'un gros réservoir et la mise en place d'un bras oscillant renforcé en acier sont les seules modifications réalisées sur la moto. Il finit 3^e au général, 1^{er} pilote privé devant un bon nombre de machines d'usine. La moto a ensuite quelque peu évolué pour les saisons d'enduro qui suivront. Un bras oscillant plus léger en aluminium remplace celui en acier et à la place du frein tambour avant, un kit de frein à disque Brembo améliore le freinage. C'est dans cette configuration et avec les équipements du Dakar de l'époque que cette moto est présentée.



YB 500 Spéciale Bacou (1981)

Le gromono du Grand Serge

En 1981, Serge Bacou (ancien crossman et concessionnaire multimarques à Saint-Avertin en Indre-et-Loire) commande une partie-cycle complète à Patrick Barigault pour le compte d'un client. Le "Grand Serge", pilote officiel Yamaha pour les rallyes africains, est impressionné par la qualité des brasures réalisées dans les ateliers Barigo. Tant et si bien qu'il commande un cadre nu sur lequel il passe un vernis incolore pour que toutes les brasures restent apparentes (anecdote mentionnée dans l'ouvrage de T. Cazenabe : « L'aventure Barigo : mythe et réalité »). En 2020, Serge Bacou rachète cette même moto à son client de l'époque, devenu son ami. Le moteur est un Yamaha 500 TT qui développe 32 chevaux. Le réservoir provient d'une Cagiva 125 tandis que la fourche équipait auparavant une Yamaha YZ 125. Les amortisseurs sont des YSS modernes.



Chaplain HB 500 (1983)

Préparation poussée

Ce modèle a été préparé en 1983 par le célèbre concessionnaire de Chartres, Chaplain Motos. Excellent motoriste, Christian Chaplain a été recruté en 1988 par le service course d'Honda France. Cette HB 500 a été entièrement reconditionnée par son propriétaire actuel. Une métrologie complète du moteur a pu mettre en évidence la solidité du moteur Honda 500 XLS qui a subi une préparation en 1993. Sur cette très belle machine, on remarque le carter droit "grande capacité d'huile" siglé CM et son radiateur. Concernant l'allumage, on notera une trappe pour régler l'avance mais surtout la culasse double allumage. L'ensemble devait palier la mauvaise qualité de l'essence africaine. De même, le moteur est décomprimé. La partie-cycle a reçu un revêtement époxy gris après un contrôle des soudures et un passage au marbre du cadre. Mais Barigo, c'est du costaud et de plus, celui-ci a été renforcé pour affronter les pistes africaines.



YB 500 "Vitesse" (1982)

Une XT sur circuit

Nous sommes en 1981, l'affluence pour la piste vitesse se fait ressentir chez Barigo. Le moteur de la Yamaha XT 500 est choisi. Afin d'accélérer l'aboutissement de ce nouveau concept, diverses pièces proviennent de la partie-cycle

Yamaha : bras oscillant, raccords d'huile... Quatre motos sortirent de cette première série atypique, puis l'année qui suivit un autre modèle plus abouti et cette fois 100 % Barigo mais pour une utilisation tout-terrain. L'YB 500 vitesse en photo a subi de

nombreuses modifications durant sa carrière de 45 ans. L'aluminium est d'époque et a demandé de nombreuses heures de soudure pour rénover les ancrages et retrouver

l'esthétique d'époque. Elle a été remise en état selon les caractéristiques de son neuvage. Son poids-plume, son moteur hyper préparé, sa triangulation, son freinage lui assurent une maniabilité exceptionnelle sur circuit.



Single Ton 560 (1997)

Le style américain

Bruno Tessier, propriétaire de la moto, était fan depuis les années 1970 des machines américaines de flat-track. Il a eu une révélation lors de la présentation de la Barigo 600 SM au début des années 1990. Une opportunité professionnelle l'a fait rencontrer Patrick Barigault, qui en 1995 lui cédera une partie-cycle prototype. En activant différents contacts, de travail et personnels, et à une époque où internet et les courriels n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui, il a pu mener à bien ce projet sur une période d'un peu plus de deux ans. Avec pour point final un certificat d'immatriculation en bonne et due forme. Le moteur est un Rotax autrichien 560 qui développe 46 chevaux. Les deux roues font 18 pouces de diamètre et elle ne pèse que 120 kg. De quoi atteindre 160 km/h.



Tonic Enduro 600 (1988)

Production industrielle

En 1985, Patrick Barigault entame le développement d'une gamme de moto qui sera commercialisée en 1986 et qui se décline en quatre modèles : une Cross (la 500 Mega), une trail-bike (la 600 Evasion), une Enduro (la 600 Tonic) et une supermotard (la Magie Noire). Cette gamme de motos a été étudiée dans le but d'une production industrielle afin de répondre efficacement aux exigences du marché tout en optimisant les coûts de fabrication. L'étude a permis de standardiser un certain nombre de composants (comme le cadre, le moteur ou les éléments d'habillage), ce qui facilite la production en série. L'objectif est de produire différents modèles à partir d'une même plateforme technique, réduisant ainsi les temps de développement, les coûts de fabrication et les contraintes logistiques, tout en garantissant une qualité homogène et une production plus rentable grâce aux économies d'échelle.



GRS 560 (1984)

La reine de l'Afrique

Cette 560 GRS, pour Grand Raid Spécial à moteur Rotax, participa au Paris-Dakar 1984 avec pour pilote Philippe Maillet (N°39). Une chute, qui provoqua une fracture, ne lui permit pas de rejoindre l'arrivée à Dakar, sur la célèbre plage du lac Rose. Achetée 20 ans plus tard par Thierry Poujouly, un nouveau chapitre africain s'ouvrait à elle. En 2006, il participe à son guidon participe au Rallye des Pharaons Classic avec une deuxième place en Historique. Il repart en 2007 et 2008 pour le Rallye des Pyramides organisée par Fenouil. Il monte sur le podium avec une belle troisième place au général. Cette Barigo est la seule à avoir participé à quatre courses en Afrique ! Le moteur Rotax développe 48 chevaux. Le cadre est en tubes d'acier 25CD4S et l'ensemble ne pèse que 135 kg.



Magie noire 650 (1989)

L'arme fatale

Pour créer une gamme et permettre au modèle Magie Noire de poser ses roues sur la route, une version homologuée est présentée en 1986. Dotée d'un carénage, son design est moins pur que la version piste, il efface son côté "arme fatale de l'arsouille" mais lui donne beaucoup de classe. De plus, grâce à son saute-vent, l'air est réellement bien dévié au-dessus du casque, les kilomètres ne lui font pas peur ! Ses caractéristiques techniques sont identiques à la Magie Noire de piste, le propriétaire actuel a simplement remplacé le frein avant d'origine par un disque de 320 mm Beringer monté avec un étrier 6 pistons. A noter également qu'elle est équipée d'un démarreur électrique et d'une fourche inversée WP type 4054, une option d'époque qui est une rareté. Elle a été fabriquée en 1989 à deux d'exemplaires.



SM 600 (1993)

L'union européenne

Il s'agit d'une machine haut de gamme, pensée sans compromis. Aussi bien pour ce qui concerne son équipement, que pour ses performances et, forcément, son prix. Son cadre en aluminium, son réservoir logé sous la selle et sa ligne affûtée lui donnait une allure futuriste. Le moteur Rotax n'était pas en reste avec 61 chevaux bien réels. Il faut dire que le gromono autrichien est à double arbre à cames en tête avec un triple allumage ! Ainsi la puissance est bien supérieure à celles des 600 nipponnes de l'époque. Le résultat ? Une moto explosive, efficace et radicale, taillée pour les pilotes qui n'avaient pas peur d'en découdre. Seulement 48 exemplaires ont été fabriqués mais suffisamment pour marquer les esprits. Le freinage est italien (Brembo) et les suspensions néerlandaises (WP). Plus que française, la SM est européenne !



650 F1 Désert (1985)

Bicylindre Ducati

Elle a été imaginée par deux élèves ingénieurs de 22 ans Frédéric Rosset et Julien Eberhardt. Des mois de travail acharné ont permis à la F1 Désert de prendre le départ du 7^e Paris Dakar, le 1^{er} janvier 85. Son bicylindre Ducati 650 Pantah souple et puissant (similaire à celui du Ligier/Cagiva d'Hubert Auriol) a été préparé par Saint-Jean Moto en Charente, spécialiste des Ducati en endurance. Equipée de ce qui se faisait de mieux à l'époque, cette moto présentait plusieurs innovations adoptées ensuite par toutes les grandes équipes officielles : tubes du cadre faisant conduit d'admission d'air, disques avant et arrière (en aluminium comme les 125 de GP), filtre à air sur le réservoir, réservoir arrière monobloc faisant office de support selle et de feux. Philippe Giatti s'est placé à la 13^e place sur les versions des Dakar 86 et 87 (1^{er} Privé en 87), prouvant la validité des idées.



Onixa 600 (1993)

La panthère noire

La ligne très fluide de cette sportive répond aux canons de l'époque tout en gardant une très forte identité. Le moteur Rotax est, aux dires des journalistes ayant eu le privilège de tester la moto, puissant, vif et relativement souple, au regard de la cylindrée unitaire. La puissance emmène l'aiguille du compte-tours rapidement dans la zone rouge, pour propulser le pilote à plus de 200 km/h. La partie-cycle est en adéquation avec la fougue du moteur. Conçue avec un empattement relativement long de 1 420 mm, l'Onixa fait preuve d'une excellente stabilité. En contrepartie, il faudra forcer dans les parties sinueuses, la géométrie rendant la moto peu vive lors de la mise sur l'angle. Les 145 kg sont stoppés sans difficulté grâce à l'étrier 6 pistons Beringer et le disque de 310 mm. Cette version noire n'a jamais roulé.



IMF 350 (1977)

L'enduro à la française

La société IMF (Inter Moto France), un importateur d'accessoires qui achetait des moteurs Honda 350 XL aux USA, fit d'abord fabriquer des cadres en Angleterre. Elle demanda ensuite à Patrick Barigault, un petit artisan réputé pour la qualité de son travail, de réaliser des partie-cycles pour produire une moto d'enduro française quatre-temps. Le gromono qui développe 30 chevaux est monté dans un simple berceau dédoublé en tube Reynolds 531. Les suspensions sont signées Marzocchi à l'avant et De Carbon à l'arrière tandis que les freins sont des Grimeca. Une vingtaine de machines a été produite.



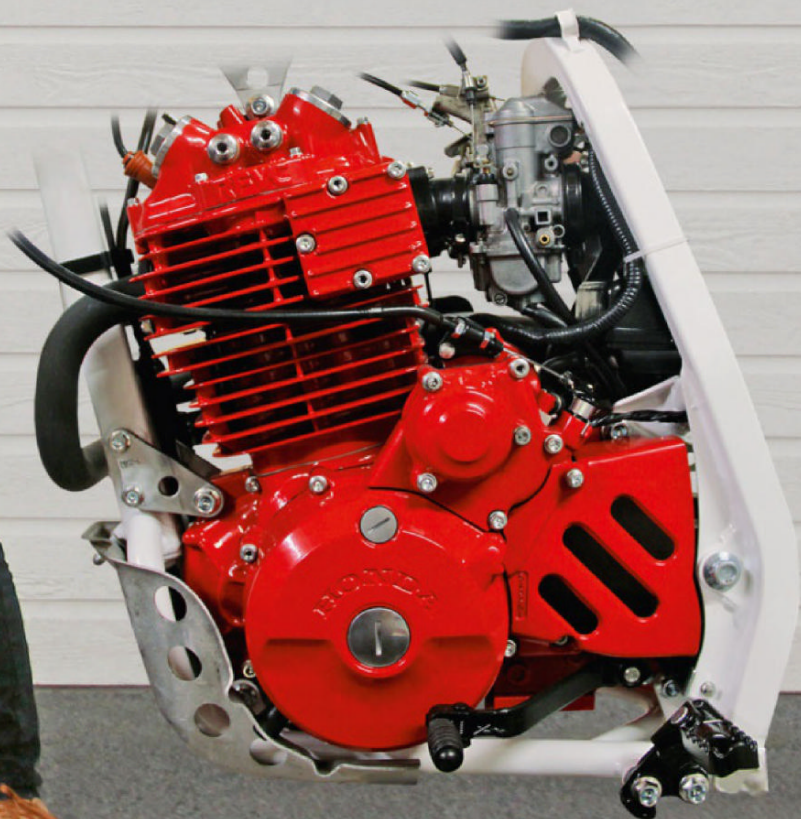


Le nouveau visage de Classic Red avec l'équipe composée de Thomas, Stéphane, Pierre et du patron Xavier Lambert (de gauche à droite).

CLASSIC RED **XAVIER LE ROUGE**

Depuis trois ans maintenant, l'atelier Classic Red créé en 2017 connaît une nouvelle ère avec un changement de propriétaire. L'objectif initial demeure : maintenir en vie les Honda XR et XL.

Texte et photos : Nicolas Jarreau



Comme les Honda de cross de 1978 à 81, certaines XL arborent des moteurs rutilants, au sens propre du terme !



2



1



3



Quand on est bercé au son des moteurs du circuit de Spa-Francorchamps et nourri du quotidien d'un grand-père garagiste, la probabilité de devenir ingénieur motoriste augmente. C'est le cas du Belge Xavier Lambert, le nouveau propriétaire de Classic Red. Après avoir débuté au centre d'essai moteur Renault à Lardy (91), puis pris du galon chez Liebherr en Suisse et Jaguar en Angleterre, il rejoint la moto via Triumph avant de migrer à Angers (49), chez Midual. Alors quid de cette aventure avec des monocylindriques rouges ? « Nous, les Belges, avons une forte culture tout-terrain, alors j'aspirais à vivre dans ce monde, qui se présentait en plus au pas de ma porte, tout en prenant mon indépendance et surtout, revenir à des mécaniques simples. J'ai une collection de Yam TY (sa première moto à 12 ans), une adoration pour Cyril Esquirol sur sa 400 XR et pour l'Américain Campbell spécialiste des Baja... tout ça a influencé mon choix. »

Un Belge en Anjou

Pour mener à bien cette entreprise, notre homme peut compter sur Stéphane, le mécano du garage capé de 20 ans d'expérience dans la restauration d'anciennes, également spécialiste des « Honda Four ». Puis sur Thomas

PROJET DÉLICAT : REPRODUIRE DES BIELLES DE 500 XR, INTROUVABLES



Sur le pont en ce moment, une 600 XLM de 1985 (photo du moteur de la double page précédente) et une 400 XR de 1996 que Stéphane est sur le point de terminer.

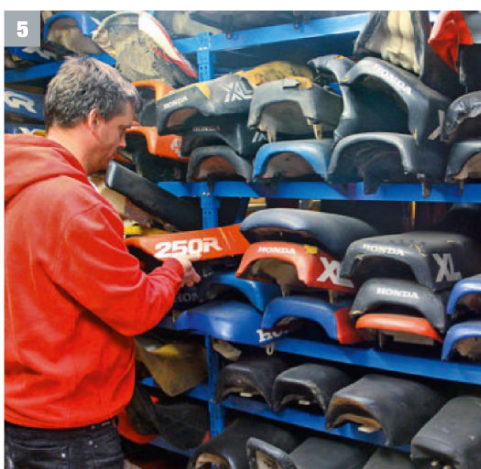
1. Greg Gilson, sur sa 125 XLS, est le pilote de tous les défis qui cartonne sur les réseaux sociaux et qui a trouvé chez Classic Red un soutien à sa mesure. 2. Dans le hall principal du garage, certaines motos sont prêtes à rejoindre leur propriétaire et d'autre à entrer dans l'atelier. 3. La gestion du stock de pièces détachées et leur vente en ligne sont devenues une activité à plein temps assurée par Thomas. 4. Sans étiquetage, il y a de quoi s'y perdre face à tous ces réservoirs ressemblants. 5. Xavier Lambert connaît son stock par cœur. Ici il recherche une selle en bon état.

sur Pierre l'électron libre, et sur quelques partenaires locaux, comme pour la peinture.

« A plus ou moins long terme, confie Xavier, notre objectif entrepreneurial serait un mélange entre le modèle français Crocodil Motor, le célèbre préparateur US XR's Only et le spécialiste Allemand des Yam XT, Kedo. » Pour s'en donner les moyens, Classic Red peut déjà s'appuyer sur son nouveau site internet riche de 2 500 références de pièces, dont certaines sont exclusives. Par exemple, des répliques de protégé-mains de couleur « flash red » et des soufflets de fourches violets de 400 XR. Sans oublier des articles très techniques, telle une bague adaptable d'axe de piston de ø 19 à 21 mm pour les 350 XR de 1983-84, ou d'un support de câble d'embrayage taillé dans la masse, en remplacement de la fragile pâte du carter des 400 et 600 XR.

Plug or not plug and play

Les idées ne manquent pas et des chantiers plus délicats sont en cours de développement. Parmi eux, il y a la reproduction de bielles pour 500 XR, introuvables, et la mise au point de kits « plug and play » de démarreurs électriques pour certaines XR.





Mais Xavier est déjà parti répondre au téléphone... C'est sans interruption depuis que les clients anglais et américains savent qu'il est anglophone.

Restauration au boulon près

Mais c'est un rôle qu'il aime exercer : « Nous proposons un service qui va du simple appel téléphonique pour un conseil technique, humainement enrichissant, jusqu'à la restauration complète, comme cette 600 XLM que Steph vient de terminer. Cette dernière représente la fourchette haute de nos tarifs, soit 7 000€ TTC.

UN MONOCYLINDRE RECONDITIONNÉ À NEUF SUR UNE XR C'EST 2 000 €

1. La 600 XLM quitte son habit bleu-blanc-rouge en 1987 pour le bonheur de son proprio qui va la retrouver restaurée à l'état neuf.
2 & 3. L'important stock de pièces mécaniques sert autant à la restauration des machines qu'à l'étude des spécificités de chacune d'entre elles.

J'admetts que c'est élevé mais pour ce modèle en particulier, doté d'un réservoir métallique multicolore, il y a en plus un important travail de carrosserie et peinture facturé 2 000 €. Poursuivons le décompte, un moteur reconditionné à neuf (piston, bielle, roulements, joints, filtres, visserie, etc.) c'est encore 2 500 €. Après ça, il y a les roues, le faisceau électrique, les plastiques et tant d'autres détails. »

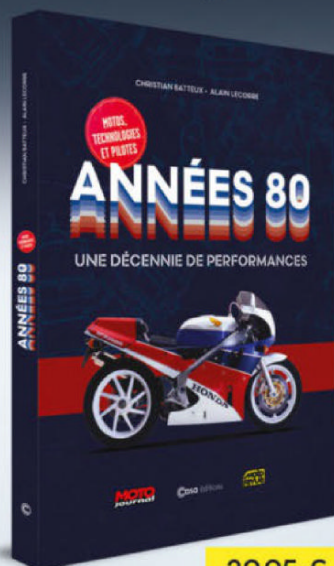
En revanche, le même traitement sur une XR, plus simple, sera allégé de 2 000 €. Mais rien n'est figé, les interventions se font aussi à la carte. Sur le terrain, l'atelier a passé un partenariat avec la Sandraidiers pour la location de Dominator préparées et, dans un autre registre, le pilote Greg Gilson, qui roule en enduro sur une 125 XLS de 1980, vend en exclusivité ses pièces spéciales sur leur site. Avant de se quitter, Xavier donne une info qui va en intéresser plus d'un : « Courant 2026, sur www.classic-red.fr, nous ouvrons une bibliothèque numérique alimentée par nos docs sur les XR & XL ! ». ♦



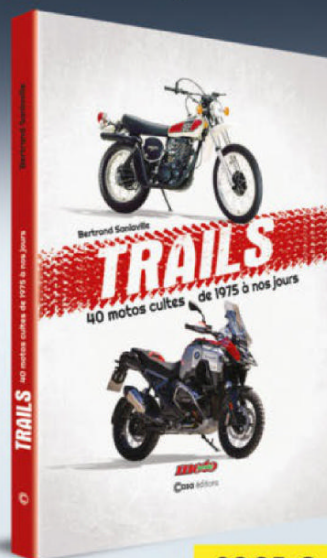
Vivez la moto à pleine vitesse... et partagez votre passion !



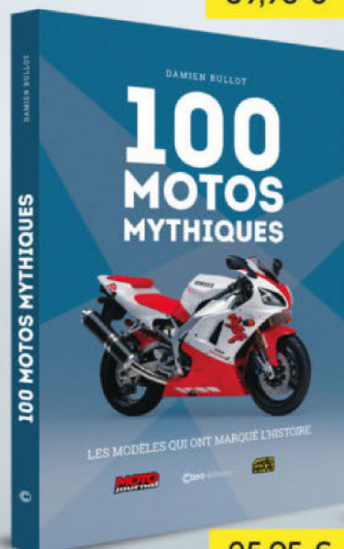
24,95 €



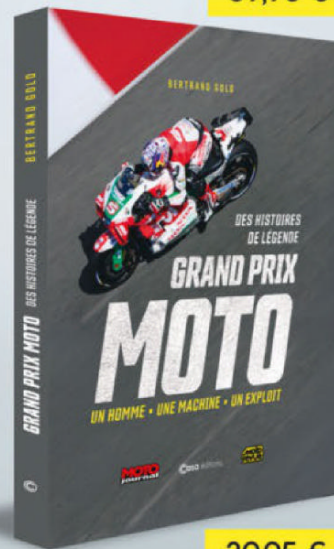
39,95 €



39,95 €



25,95 €



39,95 €



SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE
COMMANDEZ
EN UN FLASH

Casa éditions

WWW.BOUTIQUELARIVIERE.FR

BON DE COMMANDE

Bulletin à renvoyer avec votre règlement à : **CASA ÉDITIONS**
Service VPC - 45 avenue Général Leclerc - 60643 Chantilly cedex

OUI, JE COMMANDE :

- ☐ Frais de port : 5 € par livre.
- ☐ UNE SAISON DE MOTOGP 2025 - **PRIX : 24,95€** - 20,5 x 26,9 cm - 144 pages - REF : 75140
- ☐ ANNÉES 80, UNE DÉCENNIE DE PERFORMANCES - **PRIX : 39,95€** - 23,5 x 31 cm - 192 pages - REF : 74832
- ☐ TRAILS, 40 MOTOS CULTES - **PRIX : 39,95€** - 23,5 x 31 cm - 192 pages - REF : 74853
- ☐ 100 MOTOS MYTHIQUES - **PRIX : 25,95€** - 23,5 x 31 cm - 208 pages - REF : 74872
- ☐ GRAND PRIX MOTO - DES HISTOIRES DE LÉGENDE - **PRIX : 39,95€** - 23,5 x 31 cm - 160 pages - REF : 74713

► Je choisis de régler par :

☐ Chèque bancaire à l'ordre des **EDITIONS LARIVIERE**

**Pour régler par carte bancaire,
reportez vous au flash code ci-dessus**

MES COORDONNÉES :

CASAPAGE23

Nom :

Prénom :

Adresse :

CP :

Ville :

Tél :

Email (majuscules) :

☐ Cochez cette case pour ne pas être informé des offres promotionnelles des partenaires.

*Tarifs France métropolitaine 2025. DOM-TOM, Etranger, nous consulter au + 33 3 44 62 43 79 ou par email : abo.lariviere@edis.fr





YAMAHA YZR 250 2000

LA DERNIÈRE CHAMPIONNE

En 2000 avec une moto d'usine préparée par Tech3,
Yamaha domine la saison de Grands Prix 250
avec Shinya Nakano et Olivier Jacques.
Ce dernier emporte le championnat du monde
lors de la dernière épreuve.

Texte : Alan Cathcart - Photos : Gold & Goose

Bien calé derrière la bulle
de l'imposant carénage,
Alan Cathcart se régale
au guidon de l'YZR 250
d'Olivier Jacques sur
le circuit de Jerez.

“JACQUE COIFFE SUR LE POTEAU LE NAÏF NAKANO AVEC 0,014 S D'AVANCE !”



Yamaha a dominé la saison 250 2000 avec ses deux pilotes, le Japonais Shinya Nakano et le Français Olivier Jacque, au guidon de l'YZR250 V-twin engagées par l'équipe Tech3. Cependant, l'issue de leur lutte pour le titre de champion du monde est restée incertaine jusqu'aux dix derniers mètres du dernier tour de la dernière course de la saison, en Australie. Le vainqueur remportait tout : la course est le championnat du monde. Après avoir pris la tête dès le départ à Phillip Island, Nakano a été suivi comme son ombre pendant toute la course par son coéquipier français. Dans le dernier virage, Jacque a dépassé son coéquipier à l'aspiration pour franchir la ligne d'arrivée avec seulement 0,014 seconde d'avance, lui raflant le titre mondial alors que le Japonais a gagné cinq courses et lui trois. 25 ans après on est toujours dubitatif quant à la naïveté du pilote nippon... Peu importe, Yamaha a réalisé un doublé historique avec une moto aussi belle qu'efficace. Outre son aérodynamisme soigné, l'YZR était également fiable

1. L'YZR 250 type OWL5 de 2000 déshabillée. Admirez le bras oscillant banane et le magnifique pot titane avec les silencieux MIG. Notez aussi la prise d'air qui "rogne" sur le radiateur de refroidissement. 2. La même YZR côté gauche avec son réservoir et surtout la selle profilée. La prise d'air passe par le haut. On aperçoit le V2 deux-temps ouvert à 90°.

En 2000, on trouvait encore un compte-tours à aiguille. Il accueillait aussi la température d'eau. Le voyant rouge clignote à partir de 13 000 tr/mn.



et apparemment plus facile à entretenir que la NSR250, avec un accès plus aisé à tous les composants. N'oubliez pas que Tech 3 et OJ faisaient partie du camp Honda jusqu'à la saison 1998.

En 2000, Ichiroh Yoda, numéro deux du service course Yamaha, était à la fois chef de projet de l'YZR 250 qui a remporté le titre mondial, et responsable recherche et développement sur le moteur YZR 500. Avant cela, Yoda dirigeait l'équipe de développement de la TZ 250 M championne du monde 1993 avec Tetsuya Harada.

Ce laps de temps entre deux titres s'explique car Yamaha n'avait pas les moyens de proposer chaque année une moto d'usine comme le faisait son concurrent historique Honda. De plus, à la fin des années 90, Yamaha faisait face à un handicap car Honda avait déposé un brevet concernant le moteur V2 à deux carburateurs entre les cylindres partageant une seule boîte à air centrale !

La magie de maître Yoda

Yoda et son équipe ont donc dû se contenter d'une solution de compromis consistant à utiliser deux boîtes à air séparées montées de part et d'autre de la moto. Un rien mauvais joueur Honda avait cependant autorisé Suzuki, concurrent jugé moins dans dangereux, à utiliser une telle architecture pour sa RGV 250. Mais laissons parler Yoda.

« Après avoir remporté le championnat du monde en 1993, Harada a eu du mal à rester compétitif, et de toute façon, notre objectif principal était de reconquérir le titre



2

500. En 1996, nous avons donc décidé de cesser de participer au championnat 250. Puis en 97 nous avons engagé Shinya Nakano. En 1998, Honda avait une nouvelle moto 250 cm³ à double vilebrequin, et Nakano a réalisé une saison fantastique, remportant huit des neuf courses du championnat japonais et décrochant la pole position à chaque fois. Il a terminé deuxième du Grand Prix du Japon à Suzuka, puis nous l'avons envoyé au Grand Prix d'Australie à la fin de la saison, où il a terminé quatrième. À ce moment-là, nous étions prêts à revenir en Grands Prix, même si nous connaissions les points faibles de l'YZR 250, à savoir un manque de vitesse de pointe et d'accélération. Nous nous sommes associés avec l'équipe française Tech 3 d'Hervé Poncharal en 1999, et nous avons également découvert certains problèmes de tenue de route. Les pilotes expliquaient qu'ils ne sentaient pas le pneu avant, ce qui posait un gros problème à Olivier Jacque car il utilise beaucoup la vitesse dans les

“ NOUS AVONS ADAPTÉ LA TECHNOLOGIE DE LA 500 À LA DEUX ET DEMI ”

virages, tandis que Nakano freine plus fort et utilise le couple moteur pour accélérer à la sortie du virage. L'un des éléments à corriger était l'aérodynamisme car la moto avait tendance à se soulever à l'avant. Nous avons donc redessiné le carénage et, pour 2000, nous avons trouvé un bon compromis qui a également amélioré la vitesse

3 & 4. En 2000, Yamaha a fait un important travail sur l'aérodynamisme. Le carénage est atypique mais efficace, y compris pour la tenue de route.



3



4

de pointe. Pour la puissance à bas régime, en dessous de 9 000 tr/mn nous avons adapté la technologie de la 500 à la 250. L'YZR 250 est donc une “demie 500” d'autant que les deux parties sont identiques. Honda, en revanche, avait construit deux motos complètement différentes grâce à leurs moyens. »

Des solutions atypiques

On pourrait passer des heures à détailler cette YZR tant elle recèle de détails soignés comme le montage des étriers radiaux, le radiateur incurvé ou bien sûr le carénage atypique. D'après Tech 3 la suspension Kayaba a joué un rôle clé dans l'obtention du titre mondial, tout comme la répartition des masses idéale offrant ainsi une excellente traction. Le moteur V-twin est placé assez loin vers l'avant afin de charger la roue avant. Après s'être assis pour la première fois sur la Yamaha, Olivier Jacque a dit qu'il avait l'impression d'être dans un fauteuil ! Et en effet,



cela faisait longtemps que je ne m'étais pas senti aussi à l'aise sur une 250 de course. La vraie réussite de de Yoda c'est que la Yamaha, pourtant plus volumineuse que la Honda, restait cependant agile et maniable. Elle se mène à merveille, sans avoir besoin de bloquer l'amortisseur de direction. Le V2 est légèrement moins "explosif" que celui de la Honda mais très utilisable. Si un peu plus de puissance à bas régime aurait été appréciable, le voyant de sélection de vitesses au tableau de bord commençait à clignoter à 13 000 tr/mn

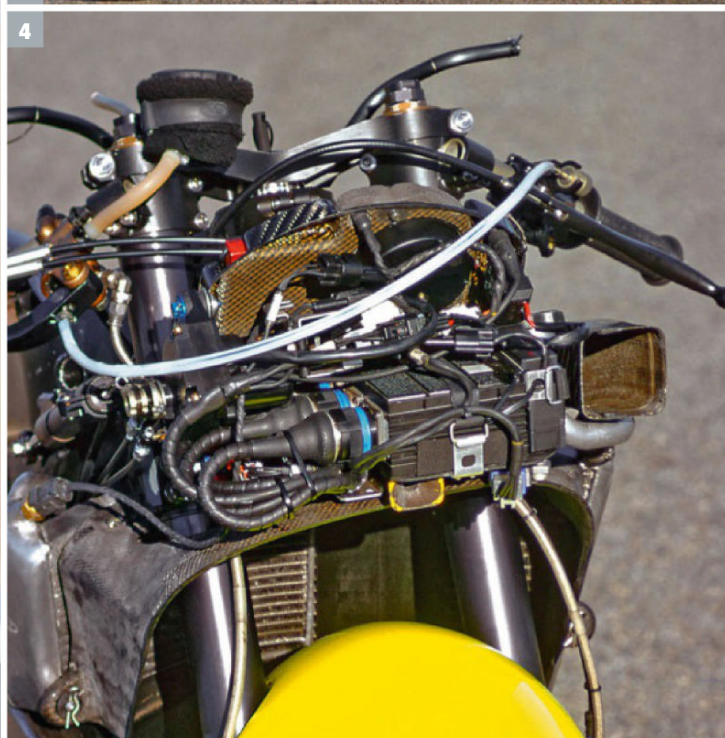
mais il est possible de maintenir le rapport jusqu'à 13 800 tr/mn. Ce "supplément" que les ingénieurs ont apporté pour la saison 2000 a été un élément crucial dans les succès d'OJ. Il rendait l'YZR plus facile à piloter en permettant de se maintenir sur un rapport inférieur lorsque cela était nécessaire, en particulier dans les "bagarres". Rappelons que cette 250 développait près de 100 chevaux pour un poids inférieur à 100 kg ! J'insiste, les points forts de l'YZR sont sa maniabilité et ses suspensions qui



2



3



4

“ CETTE 250 DÉVELOPPAIT PRÈS DE 100 CH POUR UN POIDS DE SEULEMENT 97 KG ! ”

permettent de maintenir une vitesse importante en virage, sans souffrir des imperfections de la piste. Ce qui correspondait tout à fait au goût d'OJ pour les vitesses élevées en courbe.

Disques durs poignée molle

Il m'a toutefois fallu un certain temps pour m'habituer à la poignée de frein avant très molle d'Olivier Jacque. La première fois que je l'ai serré en accélérant à la sortie des stands, afin de chauffer les

disques en carbone, j'ai pensé qu'il devait y avoir de l'air dans le système. Puis je me suis ensuite rendu compte qu'il fonctionnait en fait très bien, car on obtient une sensation plus progressive et une meilleure sensibilité. Et, inutile de le dire, sur une moto aussi petite et légère, la puissance de freinage des étriers Nissin radiaux est tout simplement impressionnante. Grâce à leurs protections, les disques en carbone conservent bien la chaleur, de sorte que même à la fin de la ligne droite, la réponse était instantanée lorsque j'appuyais très fort

1. Les freins en carbone sont cachés pour rester en température. Les étriers sont des Nissin radiaux taillés dans la masse. Les jantes PVM allemandes sont en magnésium. 2. Olivier Jacque en action au guidon de l'YZR 250 en 2000. Cette année-là il a remporté trois Grands Prix et son coéquipier Nakano cinq. 3. L'YZR 250 entièrement carénée était magnifique dans sa livrée grise. A l'époque, les cigarettiers étaient encore les grands argentiers des Grands Prix. 4. Derrière le nez du carénage se cache une grande partie des composants électroniques et le moteur qui commande les valves YPVS.

sur le levier. Dans ce cas, la Yamaha était assez stable lors d'un freinage brusque, malgré le transfert de masse occasionné par la répartition du poids vers l'avant, qui faisait lever la roue arrière et balayer le bitume si j'oubliais d'utiliser le frein arrière pour contrer ce transfert. Je dois avouer qu'à Jerez j'ai roulé plus vite avec cette 250 qu'avec l'YZR 500 de Carlos Checa le même jour. Évidemment, c'est parce que cette 250 est plus maniable mais pas seulement. Durant les nombreuses années où j'ai testé des 500 de Grand Prix,

j'admets volontiers que c'était la moto qui commandait ! C'est le secret de ma survie. Sur une 250, c'est l'inverse : c'est moi qui commande, pas la moto. Mais le problème, c'est que je ne pouvais généralement pas les piloter aussi vite qu'elles le permettaient, pour la simple raison que j'étais trop grand pour elles. La Yamaha championne du monde 2000 d'OJ est la 250 rêvée pour moi, et le fait que j'ai dû être "arraché" de sa selle à la fin de la dernière journée d'essais à Jerez soulignait à quel point cette moto raffinée et efficace était agréable à piloter.

Sacrifiée sur l'autel du MotoGP

Malheureusement Yamaha s'est retirée de la catégorie 250 en 2001 pour se concentrer sur le développement de sa nouvelle MotoGP 1000 quatre-temps pour 2002. En effet, le chef de projet YZR 250, Ichiro Yoda, a pris la direction technique du projet YZR-M1, avant d'être écarté en 2004 avec la nomination de Masao Furusawa à sa place. Fait inhabituel dans la culture de l'industrie japonaise,



“ CETTE MOTO RAFFINÉE ET EFFICACE ÉTAIT AGRÉABLE À PILOTER ”

1. Comparativement à la Honda NSR 250, l'YZR 250 était plus imposante. Il s'agit quasiment d'une "demi 500" car Yamaha travaillait sur les deux motos en même temps.
2. Alan Cathcart en discussion avec Ichiro Yoda, le créateur de l'YZR 250, du moteur l'YZR 500 et de l'YZR 1000 M1 MotoGP.

après plus de 20 ans chez Yamaha, Yoda a ensuite rejoint Kawasaki en février 2005. Il a été chargé de créer et de développer la ZX-10 R qui a dominé le championnat du monde Superbike de 2013 à 2020, remportant sept des huit titres pendant cette période entre les mains de Tom Sykes et du sextuple champion du monde Jonathan Rea. Quant à Tech 3 (créée en 1989) après être resté fidèle à Yamaha, entre autres pour

accompagner Olivier Jacque en 500, l'équipe est passée chez KTM en 2019. Puis l'an dernier, Hervé Poncharal, patron de l'équipe avec Guy Coulon, a pris une retraite méritée en la vendant à un ancien team-manager de la Formule 1. Un quart de siècle s'est écoulé et tout a changé. Et comme les 250 ont été remplacées par les Moto2 en 2010, ce titre restera à tout jamais le dernier pour Yamaha dans cette catégorie. ♦



YAMAHA YZR 250 OWL5 année 2000

► Moteur

Bicylindre en V à 90°, refroidissement liquide, admission par clapets, 249 cm³ (alésage x course 54 x 54,5 mm), carburation 2 x 39 mm Keihin à guillotine, allumage CDI électronique numérique programmable Yamaha, boîte de vitesses à 6 rapports, embrayage par multidisque à sec.

► Puissance

97 ch à 12 800 tr/mn (à la boîte de vitesses).

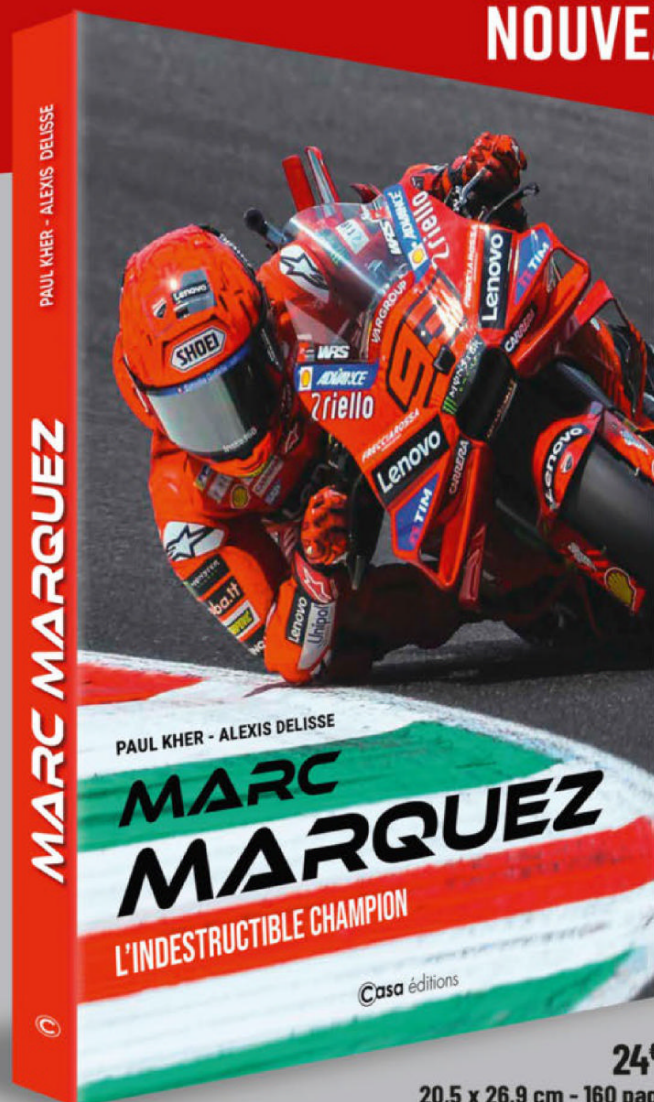
Vitesse maximale : 268 km/h (Mugello).

► Partie-cycle

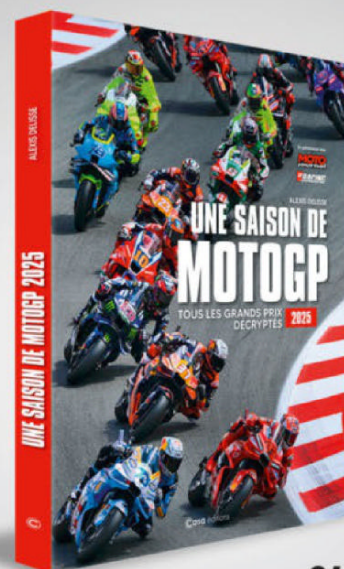
Cadre double poutre en aluminium. **Suspensions** : fourche télescopique inversée Kayaba de 41 mm à l'avant, mono-amortisseur Kayaba à l'arrière. **Angle de colonne** : 22,5°. **Empattement** : 1330 mm. **Freins** : 2 disques en carbone Nissin de 273 mm avec étriers radiaux Nissin à quatre pistons à l'avant, 1 disque en acier Nissin de 200 mm avec étrier Nissin à deux pistons à l'arrière. **Roues/pneus** : 120/60-17 Dunlop KR106 sur jante 3,75 pouces à l'avant, 165/55-17 Dunlop KR108 sur jante 5,25 pouces à l'arrière. **Poids** : 97 kg avec huile/eau, sans carburant.

NOUVEAUTÉ

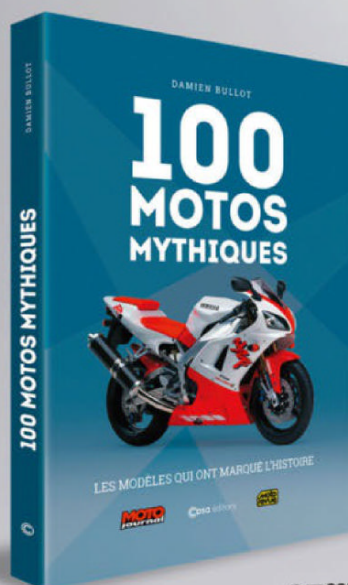
Casa éditions



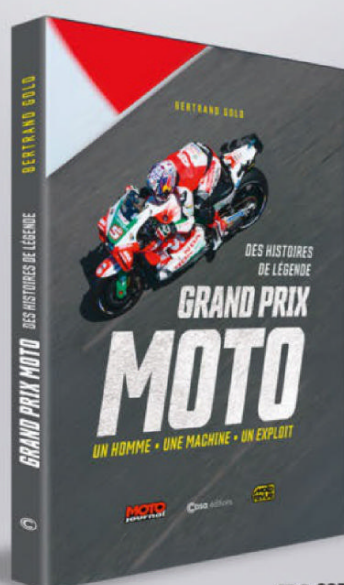
24€95
20,5 x 26,9 cm - 160 pages



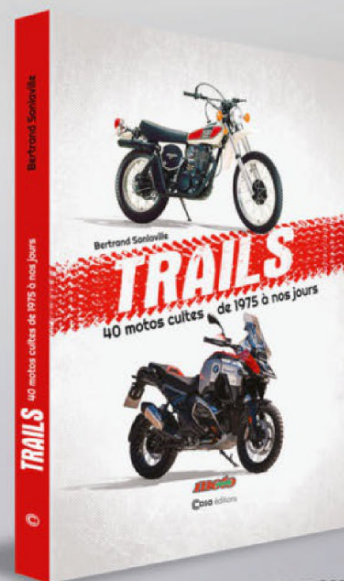
24€95
20,5 x 26,9 cm - 144 pages



25€95
23,5 x 31 cm - 208 pages



39€95
23,5 x 31 cm - 160 pages



39€95
23,5 x 31 cm - 192 pages

SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE
COMMANDEZ
EN UN FLASH

Boutique
Larivière



DISPONIBLE EN LIBRAIRIE



LANGEN 1190 LIGHTSPEED

CŒUR

DE BUELL

Fort du succès de sa Two Stroke (une deux-temps !) Langen propose une nouvelle moto animée par un V-twin Buell 1190 cm³. Ce roadster sportif anglo-américain est une réussite !

Texte : Alan Cathcart - Photos : Langen/Gunhill Studios et Oli Tennent

En novembre dernier, lors du salon de Birmingham, Langen a dévoilé la Lightspeed. Les premières livraisons des 185 exemplaires débiteront au printemps pour 42 680 € hors taxes pour l'exportation. Elle succède à la première Langen, la 250 cm³ Two Stroke essayée dans *MRClassic* 122. Les 100 exemplaires de cette café-racer deux-temps en série limitée ont tous été vendus. Cela a permis à Chris Ratcliffe, fondateur et PDG de Langen, de poursuivre l'aventure. Son idée est de construire des motos uniques, hautes performances et en édition limitée, à partir des meilleurs composants. La Lightspeed est animée par un moteur V-twin 8 soupapes à double arbre à cames en tête, fabriqué aux États-Unis par Buell Motorcycles à Grand Rapids, dans le Michigan. Ce moteur de 1190 cm³ développe plus de 180 chevaux au vilebrequin. Il a été initialement développé par Rotax pour équiper la Buell 1125 R produite de 2007 à octobre 2009, date à laquelle Buell Motorcycles a été fermée par sa société mère Harley-Davidson. Mais ce moteur a ensuite servi de base à l'EBR 1200 qu'Erik Buell Racing a



fait courir dans le championnat américain superbike (puis mondial) de 2012 à 2014 avec le soutien financier du constructeur indien Hero.

Pour deux temps de plus

La société a désormais changé de propriétaire et a récemment lancé la production de sa Super Cruiser conçue par Roland Sands et équipée du même

1. La Langen 1190 Lightspeed en action sur les routes anglaises. Malgré sa puissance et son couple impressionnants, le roadster inspire confiance. 2. Chris Ratcliffe, patron de Langen, propose des motos atypiques : c'est écrit sur les murs de son entreprise ! 3. La Langen Lightspeed est une moto assez étroite mais la largeur du pneu arrière impressionne !

moteur 1190 SX que la Langen Lightspeed. Le moteur est acheté directement à Buell dans le Michigan mais préparé par Langen. Il est équipé d'échappements développés au Royaume-Uni avec des collecteurs massifs de 60 mm, et produit un couple impressionnant de 14 mkg. La gestion du moteur à injection est assurée par l'unité centrale de Langen et comprend un contrôle de traction, un anti-wheeling, et un choix de trois modes de conduite différents : Sport, Touring et Rain. Le moteur Buell de la Lightspeed est suspendu à un cadre treillis tubulaire en acier conçu et fabriqué par Langen. Concernant les suspensions et le freinage, on ne trouve

“ LE MOTEUR EST ACHETÉ À BUELL DANS LE MICHIGAN MAIS PRÉPARÉ PAR LANGEN ”



que du "bon" avec des marques comme Öhlins et EBC. Sans oublier un système ABS Bosch à double canal. Les magnifiques jantes en aluminium forgé de 17 pouces sont aussi signées Langen et l'habillage minimaliste est entièrement réalisée en fibre de carbone y compris le grand capot qui recouvre le réservoir de carburant métallique de 19 litres.

La production de la Langen Lightspeed qui développe 185 chevaux et pèse 185 kg à sec, sera limitée à ... 185 unités. Comme pour la Two Stroke, les clients se verront proposer une large gamme d'options, notamment la peinture, le guidon, les roues et d'autres finitions personnalisées. Plus de 20 machines ont déjà été réservées, dont plusieurs par

1. Il se dégage une impression de puissance de cette Lightspeed. Le pilote est littéralement assis sur le moteur. La suspension arrière est de type cantilever mais avec deux amortisseurs. 2. Ce gros V-twin était originellement monté sur la Buell 1125 R puis il a participé au Superbike mondial dans l'EBR 1200 toujours conçue par Eric Buell. 3. La forme du guidon est un peu étonnante mais elle convient parfaitement à la Lightspeed. Le compteur est de type TFT. 4. La Langen 250 Two Stroke était animée par un moteur V2 deux-temps italien Vins. Elle a été construite à 100 exemplaires.

des clients possédant une Two Stroke alors qu'ils n'avaient pas encore vu la moto finie ni reçu de confirmation du prix ! Et à l'usine les demandes arrivent des États-Unis, de Nouvelle-Zélande et d'Australie. La Lightspeed est disponible à la commande dès maintenant moyennant un acompte de 1 150 €. « Chez Langen, notre objectif est de construire des motos qui sortent de l'ordinaire mais restent très agréables à conduire », explique Chris Ratcliffe. Pour vérifier la véracité de cette affirmation,

il m'a fait essayer le prototype sur les routes du Sussex. D'entrée de jeu, on est frappé par sa maniabilité : elle avale les virages des routes sinueuses de campagne grâce à la géométrie de direction et le grand effet de levier de ce guidon assez large.

Brutalisée pour la première fois

L'ensemble se combine pour faire de cette dernière Langen un excellent roadster sportif. Les pneus Pirelli ont chauffé rapidement malgré la fraîche journée d'hiver. Même si j'avoue avoir soigné particulièrement l'énorme pneu arrière avant d'exploiter ne serait-ce qu'une fraction du couple impressionnant délivré

“ LA LIGHTSPEED N'EST PAS UNE ANOMALIE, COMME LA TWO STROKE ”



1



2



3



4

par le moteur Buell. Je ne disposais que du mode de conduite Touring, les deux autres modes étant encore en cours de développement, mais cela m'a permis d'obtenir une accélération progressive ce qui donne le sentiment de contrôler à tout moment la puissance délivrée et surtout le couple. Et à ma grande surprise, le gros pneu arrière n'alourdissait pas autant la direction. Le seul problème est l'échappement droit placé beaucoup trop bas, ce qui le faisait racler le sol à des angles même modérés. Apparemment, c'était la première fois que la Lightspeed était conduite de manière aussi agressive mais cela rend également hommage à Chris Ratcliffe et à son équipe, qui ont permis

de me sentir tout de suite à l'aise. C'est une moto qui inspire confiance. Le couple énorme, qui atteint son maximum à 8 200 tr/mn, vous permet de rester en troisième vitesse pendant des kilomètres. Le changement de rapport était cependant un peu raide, mais avec moins de 160 kilomètres au compteur, il faut probablement juste un peu de temps pour que la boîte de vitesses se rode. Alors que la Langen Two Stroke était une anomalie en cette époque moderne, la Lightspeed est une moto plus sérieuse qui rivalise avec les meilleures motos disponibles chez des constructeurs ayant pignon sur rue et disposant de ressources bien plus importantes. ♦

www.langenmotorcycles.co.uk

LANGEN 1190 LIGHTSPEED année 2026

► Moteur

Bicylindre en V à 72°, quatre-temps, refroidissement liquide, double arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre, **1191 cm³** (alésage x course **106 x 67,5 mm**), taux de compression **13,4 à 1**, alimentation et allumage par injection électronique, 2 corps de papillon Bosch de **60 mm** (chacun avec deux injecteurs), boîte de vitesses à 6 rapports, embrayage multidisque hydraulique en bain d'huile.

► Puissance - couple

185 ch à 10 600 tr/mn (au vilebrequin) - **14 mkg à 8 200 tr/mn**

► Partie-cycle

Cadre treillis tubulaire ouvert en acier. **Suspensions** : fourche télescopique inversée Öhlins de **48 mm** à l'avant, cantilever, 2 amortisseurs Öhlins à l'arrière. **Angle de colonne** : 26°. **Empattement** : **1540 mm**. **Freins** : deux disques en acier EBC **320 mm** avec étriers monoblocs radiaux à quatre pistons HEL à l'avant, 1 disque en acier EBC **265 mm** avec étrier monobloc à deux pistons HEL à l'arrière. **Roues** : en aluminium forgé usinée CNC Langen de **3,50 pouces** à l'avant, en aluminium forgé usinée CNC Langen de **6,00 pouces** à l'arrière. **Poids** : **185 kg** à sec.

6ÈME PARTIE

DÉMONTAGE DU BAS-MOTEUR

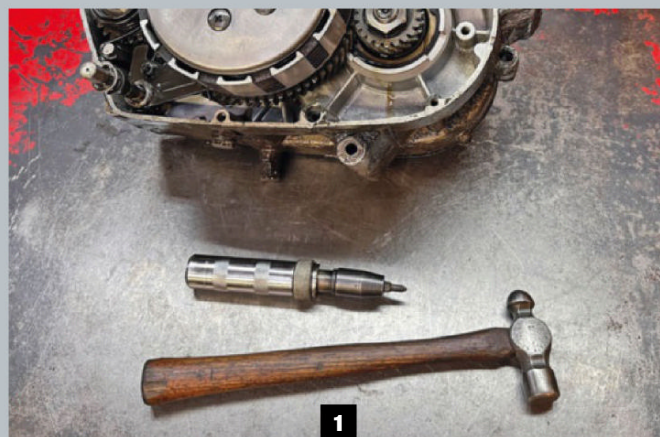
Après le haut-moteur dans le précédent numéro, on s'attaque au bas-moteur de la grosse Yamaha trail-bike.

Texte et photos : Christophe Gaimé

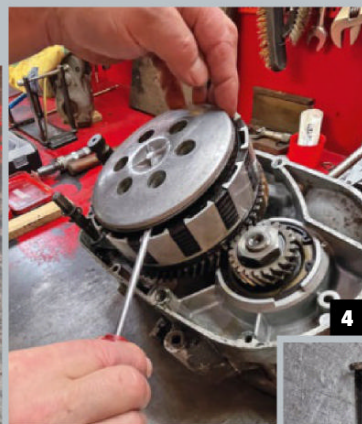
Si vous avez aimé la restauration de la Yamaha XT 500 que nous avons réalisée précédemment, vous allez adorer celle d'une autre Yamaha trail-bike, la 360 RT2. Plus de gromono à soupapes donc mais à la place un monocylindre deux-temps qui développe une trentaine de chevaux à 6000 tr/mn. De quoi bien s'amuser dans les petits chemins voire sur la route !



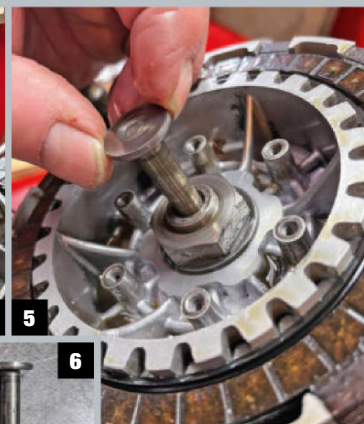
Démontage de l'embrayage



1



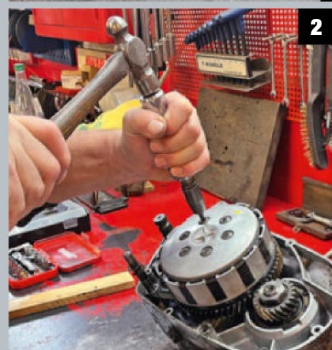
4



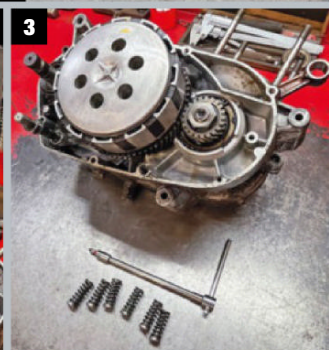
5



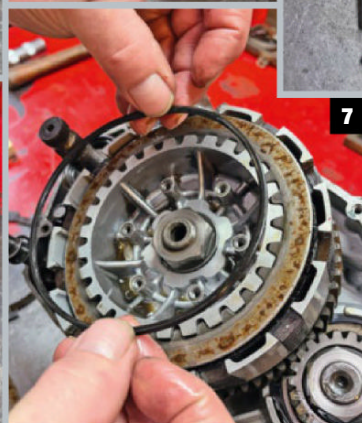
6



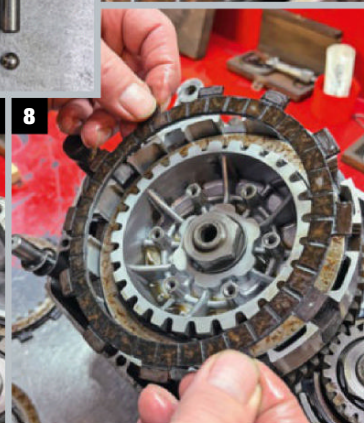
2



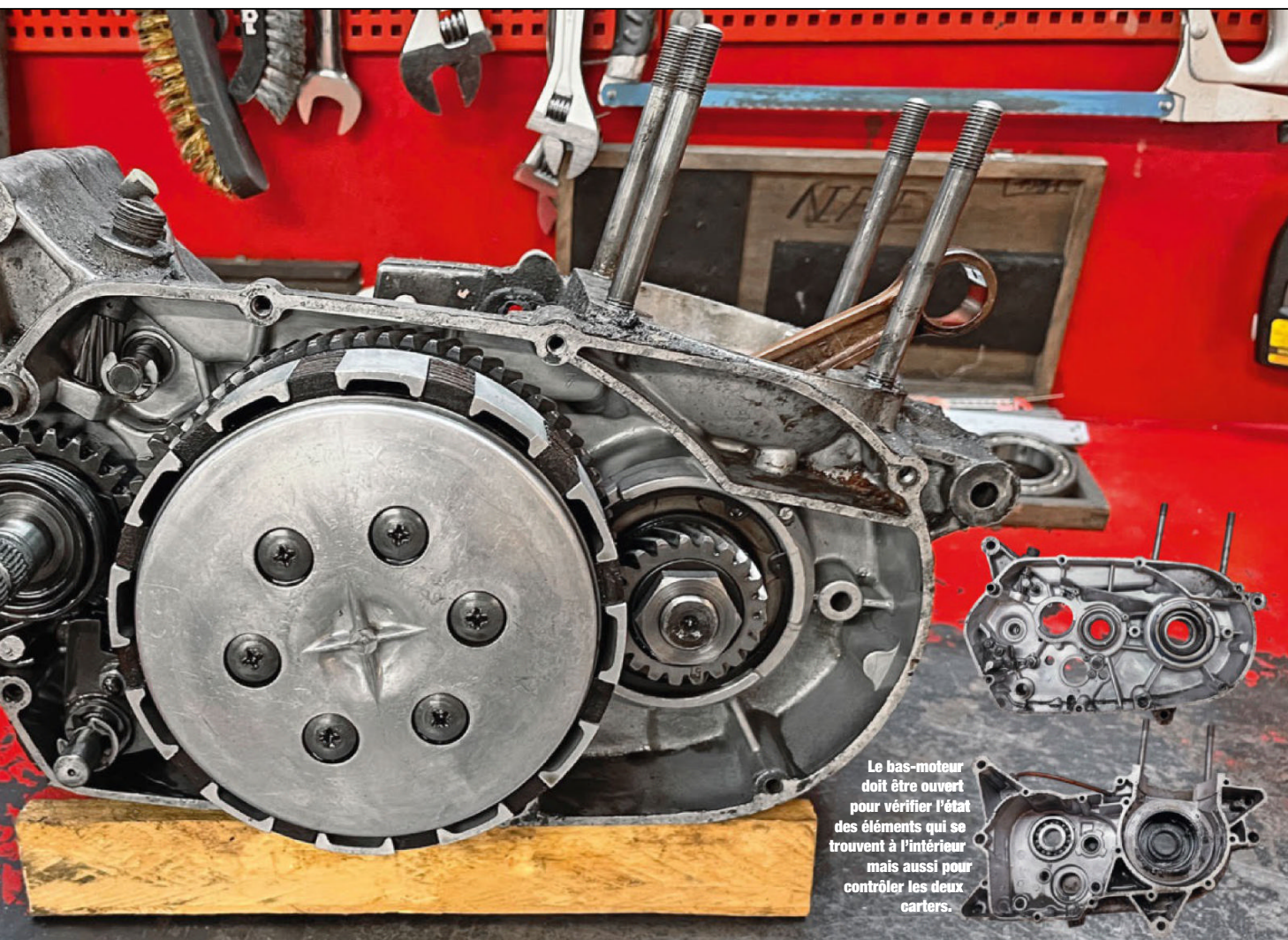
3



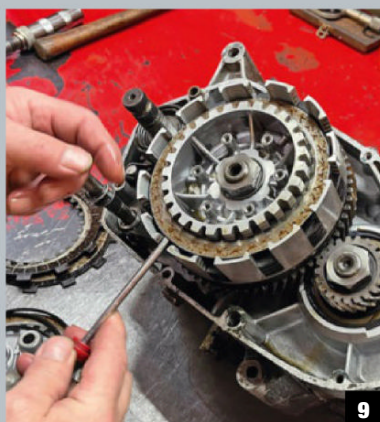
7



8



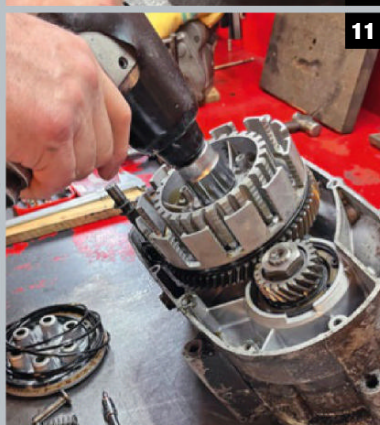
Le bas-moteur doit être ouvert pour vérifier l'état des éléments qui se trouvent à l'intérieur mais aussi pour contrôler les deux carters.



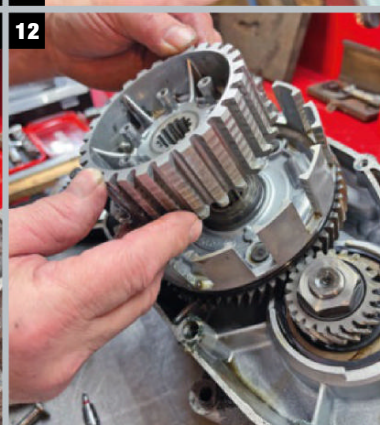
9 10



13



11 12

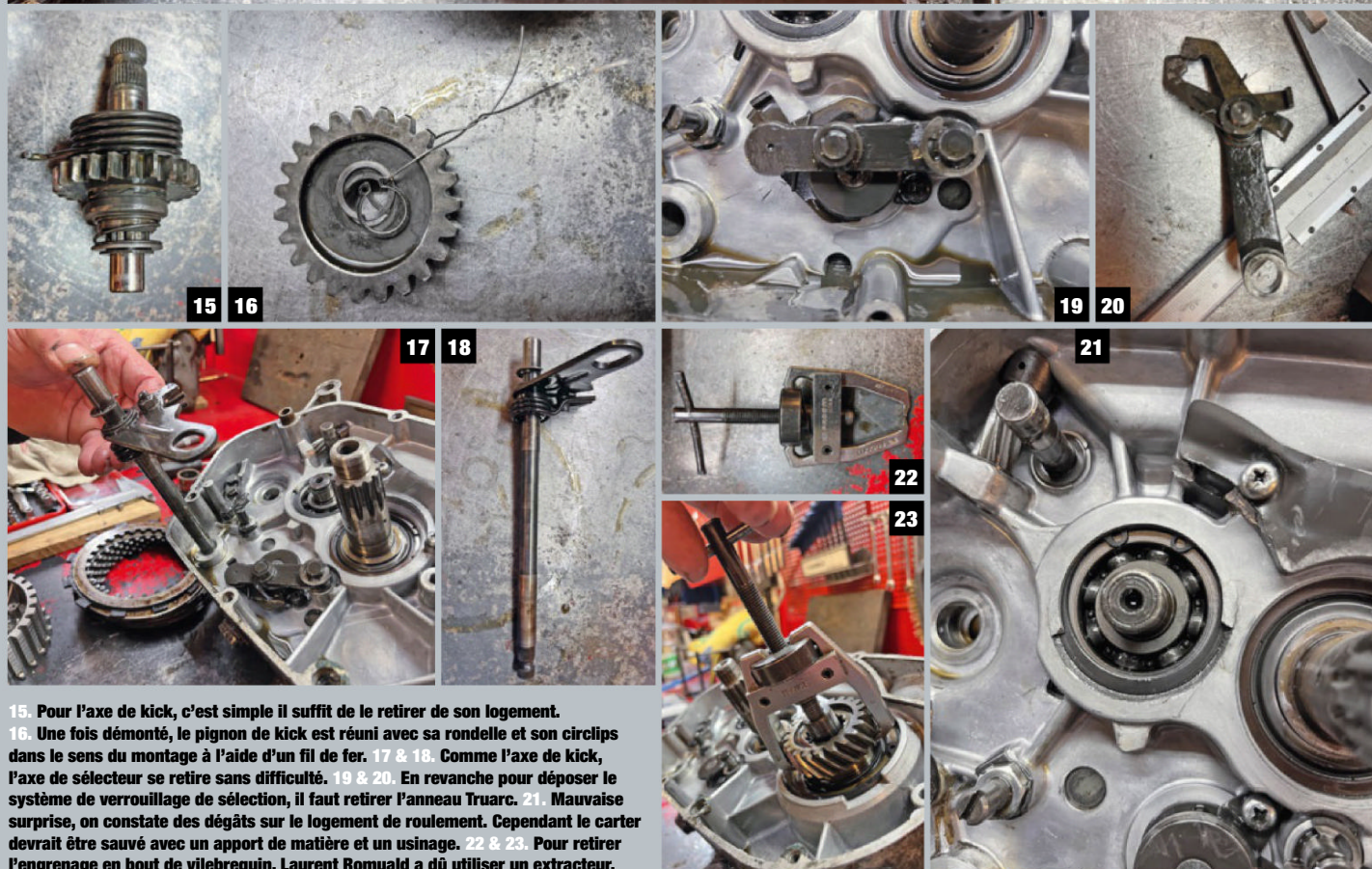
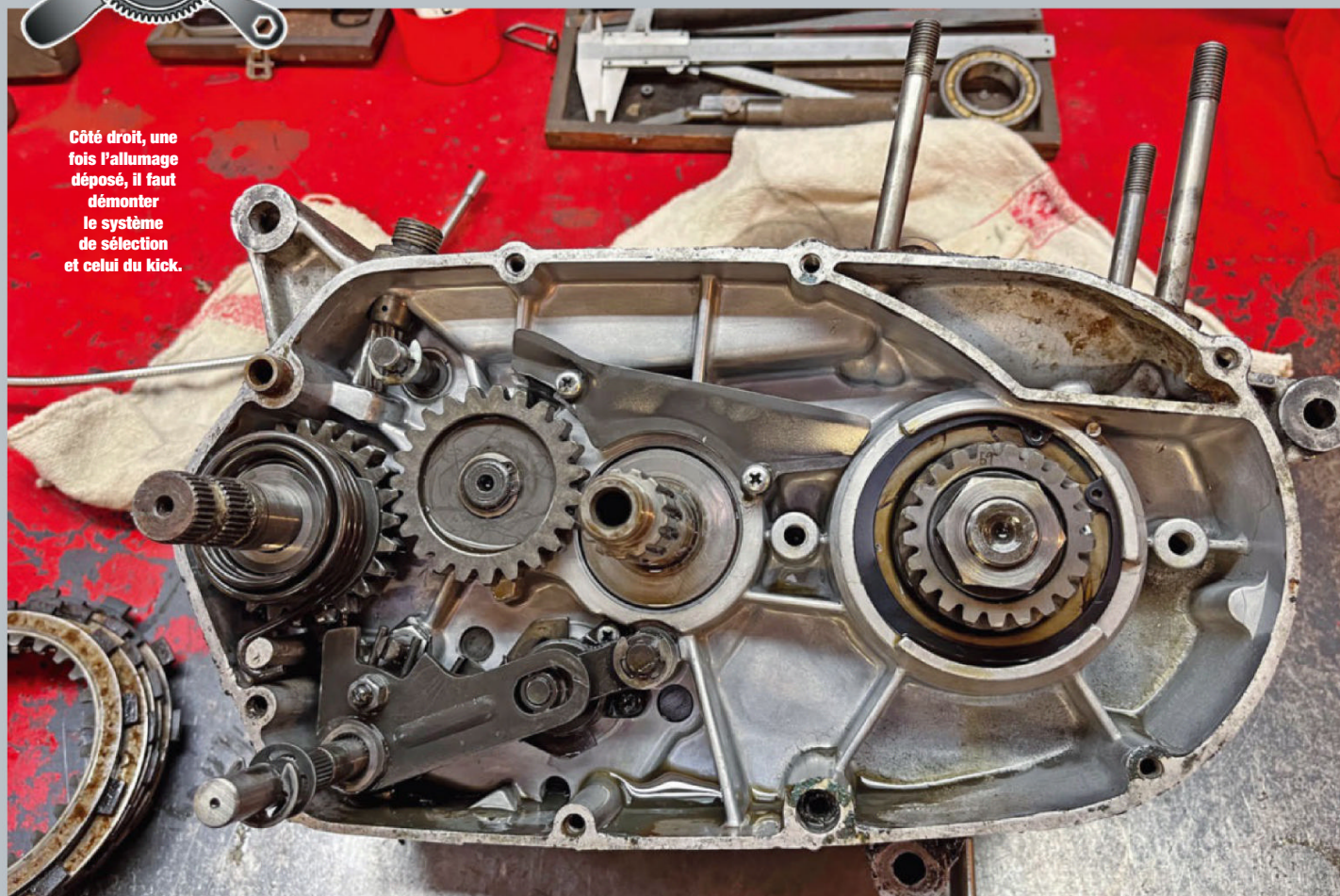


14

1 & 2. Pour desserrer les vis du plateau de pression mieux vaut se munir d'un tournevis à choc. 3. Les vis et les ressorts sont ensuite déposés avec un tournevis cruciforme ou un té avec un embout idoine. 4. On enlève délicatement le plateau de pression avec un tournevis. 5 & 6. La butée d'embrayage et la bille qui va avec sont soigneusement retirées. 7. Les joints qui s'intercalent entre les disques sont récupérés et stockés pour plus tard. 8 & 9. Un embrayage est constitué de disques lisses et de disques garnis. On les retire délicatement avec un tournevis. 10. Les disques au complet : 7 lisses et 7 garnis. S'ils sont en bon état, ils seront conservés. 11 & 12. La noix d'embrayage est déposée puis c'est au tour de la cloche. 13. Lorsque l'on retourne la cloche on découvre des ressorts qui servent d'amortisseurs de couple. Ils peuvent éventuellement être remplacés. Pour cela il faut enlever les rivets indiqués par le tournevis et les remplacer par des vis. 14. Cet engrenage situé derrière la cloche d'embrayage et solidaire de celle-ci est entraînée par le kick.

Démontage du système de sélection et de kick

Côté droit, une fois l'allumage déposé, il faut démonter le système de sélection et celui du kick.



15. Pour l'axe de kick, c'est simple il suffit de le retirer de son logement.
16. Une fois démonté, le pignon de kick est réuni avec sa rondelle et son clips dans le sens du montage à l'aide d'un fil de fer. 17 & 18. Comme l'axe de kick, l'axe de sélecteur se retire sans difficulté. 19 & 20. En revanche pour déposer le système de verrouillage de sélection, il faut retirer l'anneau Truarc. 21. Mauvaise surprise, on constate des dégâts sur le logement de roulement. Cependant le carter devrait être sauvé avec un apport de matière et un usinage. 22 & 23. Pour retirer l'engrenage en bout de vilebrequin, Laurent Romuald a dû utiliser un extracteur.

Ouverture des carters moteur

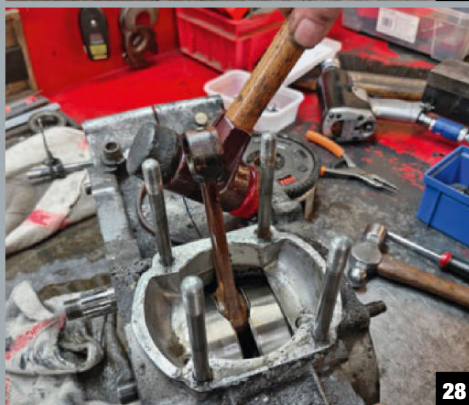
24. Le système de verrouillage de la boîte de vitesses situé sous le carter-moteur doit aussi être démonté. 25. Laurent commence à désolidariser les deux carters en desserrant les vis qui les tiennent ensemble. Notez le passage pour la clef (ou le tournevis) réalisé dans le carter. 26. Il continue en s'attaquant aux vis qui se trouvent à l'intérieur du carter. 27. Il reste une vis cruciforme d'origine (la plus longue), les autres ont été remplacées par des vis à têtes hexagonales creuses (ou BTR). Une pratique courante à l'époque. 28 & 29. A l'aide d'un maillet (et surtout pas d'un marteau), Laurent désolidarise délicatement les deux carters. 30. Ça y est la boîte de vitesses et le vilebrequin sont accessibles. 31. La boîte de vitesses à cinq rapports semble en bon état. 32. Le vilebrequin est posé sur un support pour être contrôlé ultérieurement.



24 25



27



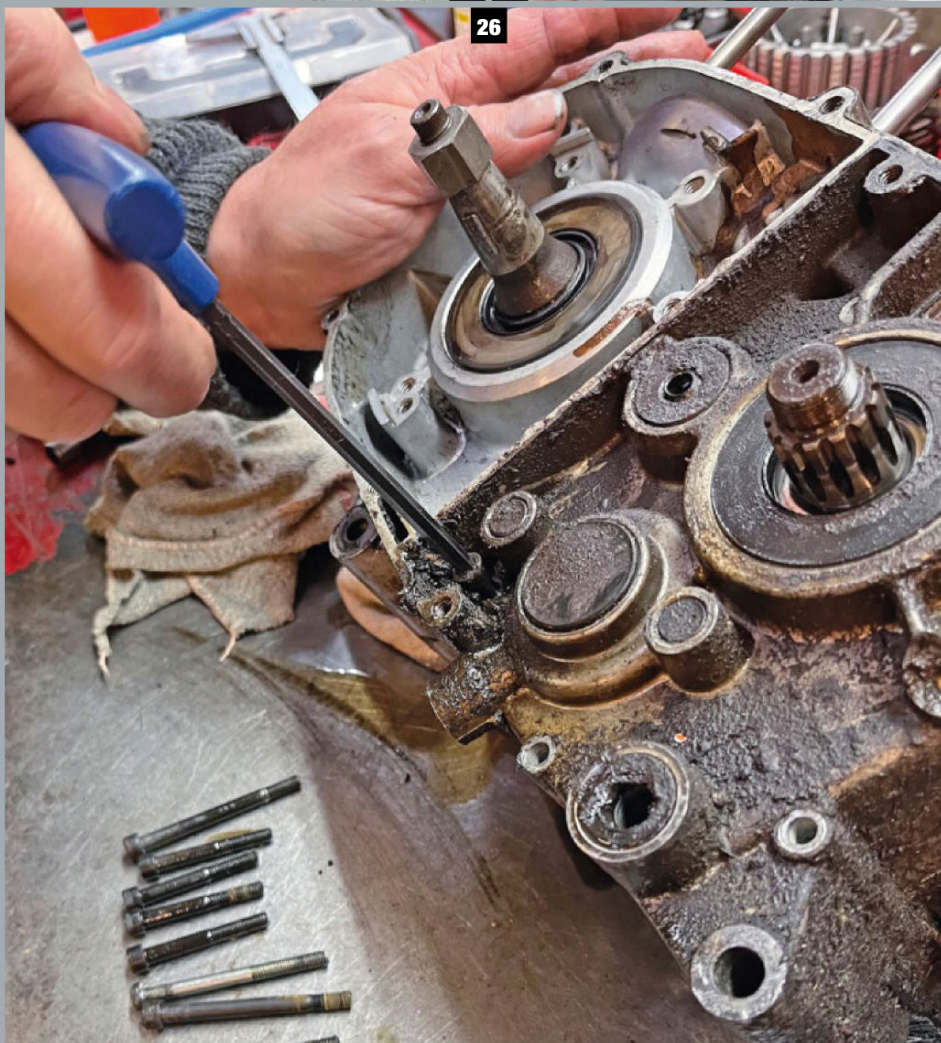
28



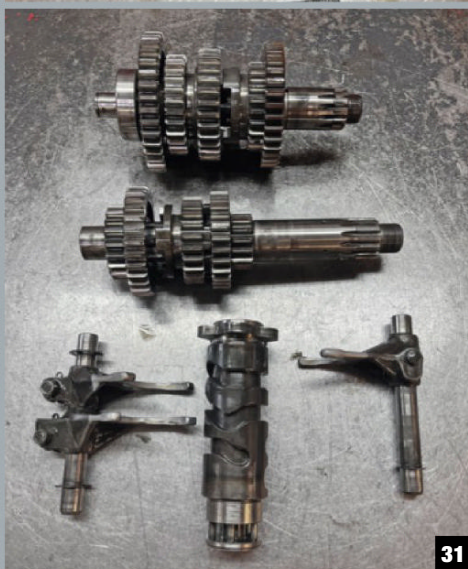
29



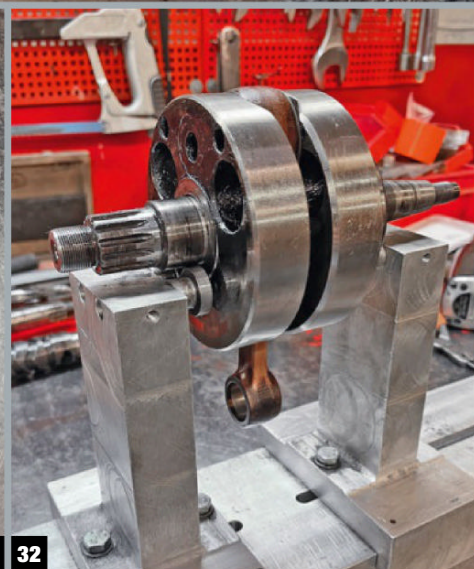
30



26



31 32



LES SPÉCIALISTES DE L'ANCIENNE

POUR COMMUNIQUER DANS

Moto revue **Classic**



CONTACTEZ

AURÉLIE LEGOUX

01 41 40 33 98

aurelie.legoux@editions-lariviere.com

SONIA HAMCHA

01 41 40 31 33

sonia.hamcha@editions-lariviere.com

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

Depuis 1907 au service de nos assurés



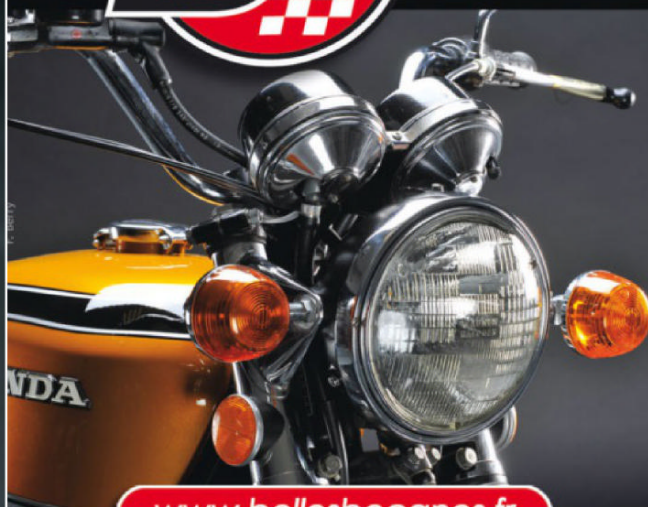
Et aussi : véhicules modernes • santé • Habitation

79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 Dijon Cedex

Tél: 03 80 70 05 36 - Fax: 03 80 70 05 85

www.assurances-bailly.fr

Belles Bécanes



www.bellesbecanes.fr

**Il est temps d'investir
dans votre plaisir !**

**NOUVEAUX HORAIRES
LE MATIN**
Détails sur notre site



Laurent ROMUALD - 27, rue des Alouettes - ZA les Alouettes - 95600 Eaubonne
Tél. 01 39 59 98 35 - Fax 01 39 59 98 51

www.machinesetmoteurs.com

BINON CHROMAGE D'OR

+ de 60 ans d'expérience

- Chromage Dur
- Polissage / Tribofinition
- Sablage / Microbillage

Tube de fourche
Tige d'amortisseur
Jantes...



Tél. 03 27 64 74 89

mail : ets-binon@wanadoo.fr

**59720
LOUVROIL**

Depuis 1967, Simone
assure sa vieille chez Clavel.

— 250 000 VÉHICULES ASSURÉS —



7 boulevard des Étoiles - 69005 Lyon
N° ORIAS 13 003 341 - www.orias.fr

Le spécialiste
auto, moto, cyclo
& flotte de collection

Clavel
Assurances

Retrouvez Simone sur Youtube
@clavel_assurances

WWW.ASSURANCESCLAVEL.COM
04 72 66 37 00



POCKA BIKES

Le Spécialiste du Flat-Twin BMW

- Vente de pièces détachées
BMW anciennes
- Restauration - Entretien - Réparation

06 63 15 33 77

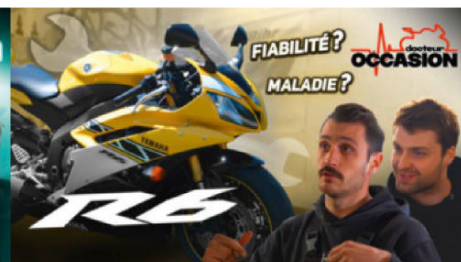
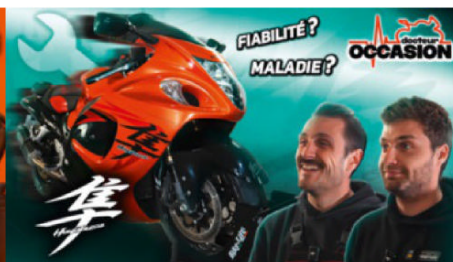


SCAN ME

Accès direct au site internet
www.pockabikes.fr ici



**DÉCOUVREZ TOUTES LES MALADIES
ET FAIBLESSES DE FIABILITÉ
DES STARS DU MARCHÉ AVEC DOCTEUR
OCCASION !
UN PROGRAMME MOTO JOURNAL
À RETROUVER SUR LEUR
CHAÎNE YOUTUBE.**



Petites annonces



YAMAHA 1200 V-MAX 1995, 30 585 km, excellent état, carte grise française, 5900 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 3



KAWASAKI Z 900, 1973, très bon état, même propriétaire depuis 20 ans, 19 200 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



YAMAHA RD 350 1974, très bon état, même propriétaire depuis 20 ans, 7 400 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



YAMAHA FJ 1100, 1984, 48 000 km, carte grise collection, 3 900 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



HONDA 1000 CBX, 1980, 59 000 km, carte grise collection, 15 500 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



KAWASAKI Z1300, 1980, 57 000 km, carte grise collection, 13 900 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



YAMAHA DT 400 MX, 10 361 km, carte grise collection, 5 900 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



SUZUKI GT 550, carte grise collection provenance USA, 8 800 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



DUCATI 900SS2, immatriculée en 1987, transformée en SS, 36 900 km, 21 000 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



HONDA CB 750 K6, 1976, 2475 km, carte grise collection, 10 900 €, tél. 02 41 62 89 25 ou 06 08 52 52 37



BMW R 100, janvier 1978, 10 678 km, restaurée, 8 699€, stem'moto, tél 03 81 46 17 75



BMW R 50/2 1964, restaurée avec des pièces d'origine neuves, 14 900 €, Légendes tél 01 48 17 02 50



NORTON 750 JOHN PLAYER, très bon état, moteur refait, 1972, 39 000 km, 13 500 €, gas cow, tél 04 71 49 70 24



TRIUMPH 1000 DAYTONA, 1992, 63 800 km, très bon état, 3 995 €, révisée, Racer garage, tél 05 53 96 32 98

Votre annonce gratuite doit nous parvenir par email à l'adresse suivante : mai-anh.vu@editions-lariviere.com

Nom Prénom Code Postal Ville

Adresse Tél e-mail

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les Éditions Larivière.

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres de partenariats sélectionnés par les Éditions Larivière.

INFORMATIONS À FOURNIR : PHOTO, MARQUE, MODÈLE, ANNÉE, KILOMÉTRAGE, PRIX

VENTE ☐ ACHAT ☐ MOTO ☐ PIÈCES ☐ DOCUMENTATION ☐ DIVERS ☐

- Les petites annonces gratuites sont réservées aux particuliers. Si vous êtes professionnel, contactez notre régie publicitaire, Studio Publicité - Editions LARIVIÈRE
- La responsabilité de Moto Revue Classic ne saurait être engagée directement ou indirectement dans les transactions.

Le magazine Moto Revue Classic est édité par les Editions Larivière situées 12 rue Mozart, 92110 Cllichy. Les Editions Larivière sont responsables du traitement et de la collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, les Editions Larivière ne pourront pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse postale : Editions Larivière situées 12, rue Mozart, 92110 Cllichy, en justifiant de votre identité.



FLASHEZ MOI
POUR VOUS ABONNER

ABONNEZ-VOUS

Moto Revue Classic

2 ANS 12 NUMÉROS

+ VERSION DIGITALE OFFERTE

72€
SEULEMENT

AU LIEU DE 86,40€
SOIT **17% DE RÉDUCTION**



© Alex Krassovsky

BULLETIN D'ABONNEMENT

À renvoyer accompagné de votre règlement à : Moto Revue Classic - Service Abonnement
45 av. du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex - Tél : 03 44 62 43 79 - E-mail : abo.lariviere@ediis.fr

➔ simple ➔ rapide, abonnez-vous en ligne sur : boutiquelariviere.fr/MRCP144

OPTION 1

2 ans 12 numéros + version digitale OFFERTE
au prix de **72€** au lieu de **86,40€**

OPTION 2

1 an 6 numéros + version digitale OFFERTE
au prix de **39€** au lieu de **43,20€**

Je choisis de régler par:

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

Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/MRCP144

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

Mes coordonnées:

MRCP144

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

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

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

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

E-mail* (en majuscules) :

[]

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

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

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

MOTO STATION
Le site n°1 de la moto

ROUTE TOUT-TERRAIN SPORT SCOOTER

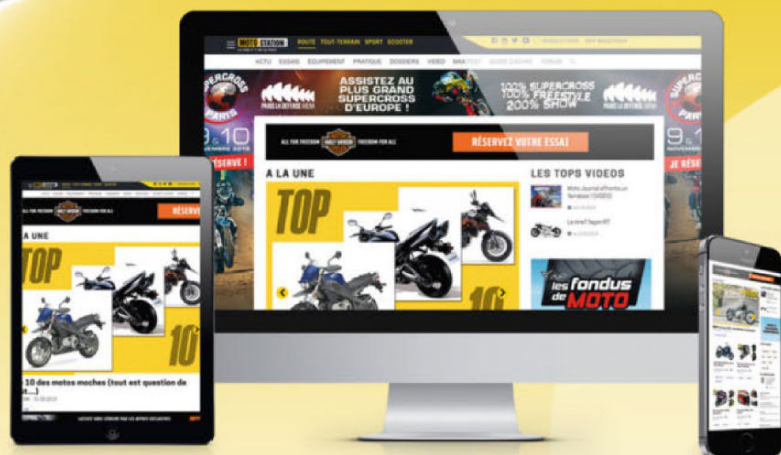
NEWSLETTERS NOS MAGAZINES

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



MOTO-STATION.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS



MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.



MOTO REVUE

Classic

MOTO

MX

MOTO JOURNAL

ENDURO

GP RACING

L'Officiel

MOTO STATION

Passionnés de moto, complétez votre collection



Nov. Dec. 2025



Sept. Oct. 2025



Juillet Août 2025



Mai Juin 2025



Mars Avril 2025



Jan. Fev. 2025

BON DE COMMANDE

MOTO REVUE CLASSIC - VPC - 45 avenue du Général Leclerc - 60643 Chantilly cedex
Commandez aussi sur : boutiquelariviere.fr

Chaque numéro est au prix de 7,20 € + frais de port*

Email : _____ @ _____
Nom : _____ Prénom : _____
Adresse : _____ CP : _____
Ville : _____ Tél. : _____

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

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

► Je choisis de régler par :

☐ Chèque bancaire à l'ordre de
Moto Revue Classic

N°	Prix
N°138 - 73070 ☐	
N°139 - 73590 ☐	
N°140 - 74596 ☐	
N°141 - 74599 ☐	
N°142 - 74729 ☐	
N°143 - 74917 ☐	
Frais de port	
Total	

*Frais de port : 3,00 € par revue
DOM-TOM, Etranger nous contacter
au + 33 43 44 62 43 79

Je souhaite recevoir les offres commerciales des Editions Larivière à mon adresse email.

Conformément à la loi informatique et liberté du 6.01.78, vous disposez d'un droit d'accès et de rectifications vous concernant. Ces données sont susceptibles d'être communiquées à des organismes tiers sauf si vous cochez la case ci-après ☐

Signature et date obligatoires

VMRCP22

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

SHOEI®

PREMIUM HELMETS

www.shoei-europe.com

*Style for
Miles!*

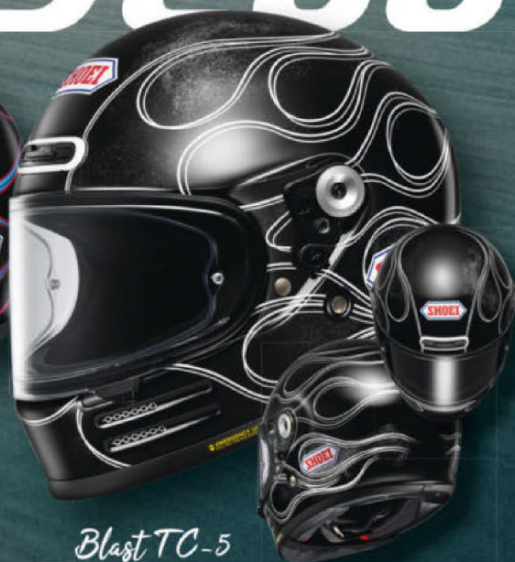
Glamster 06



Blast TC-1



Blast TC-2



Blast TC-5

Retrouvez-nous au :

S2R

SALON DU 2 ROUES
26 FÉVRIER - 1ER MARS 2026
LYON EUROEXPO

ECE 22 06

SHOEI France sur

