

132 pages

TOUS LES MOIS, LE MEILLEUR DE LA MOTO



MotoGP

Aprilia et Bezzecchi intouchables !



Comparatif

Roadsters de caractère

Ducati Monster - HVA Vitpilen
Suzuki GSX-8TT - Triumph
Trident 800 - Yamaha XSR 900



12 essais nouveautés

BMW F 450 GS, Honda WN7,
Kawasaki Z650 S, Mash K750,
Triumph Trident 660 et Tiger 660,
Yamaha Ténéré World Raid



Dossier

Équipement

Printemps / Été
Notre sélection
de 55 produits



L 15877 - 4174 H - F : 6,50 € - RD



Editions Larivière

MAI 2026 MENSUEL 6,50 €
DOM 7,50€ - BEL 7,50€ - CH 10,40CHF
CAN 11,99CAD ESP/GRC/ITA/PRT 7,40€
LUX 7,50€ - MAR 89MAD - NCL 980XPF



À partir de 559.90 €
De XS à 2XL



PINLOCK 120XLT

**CACHE MENTON
ET CACHE NEZ
INCLUS**

**SMART HJC
COMPATIBLE**



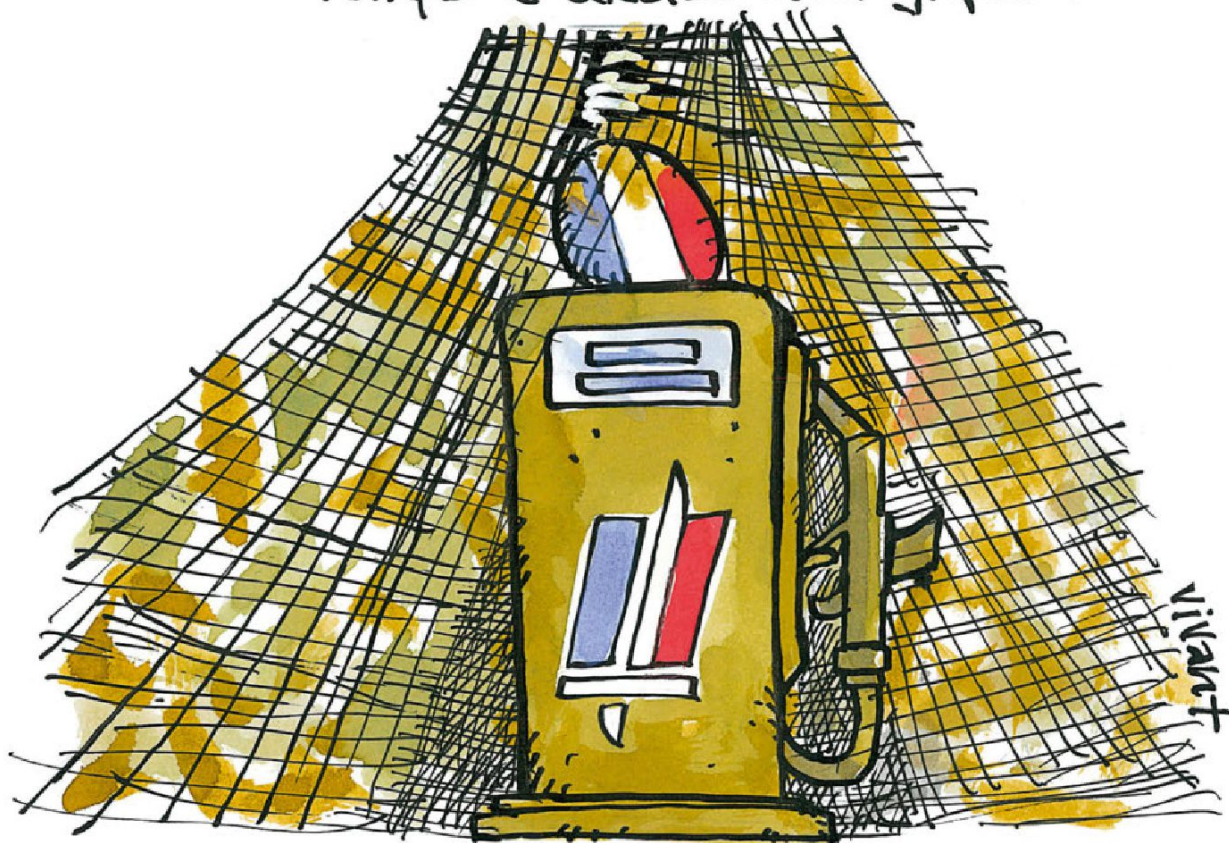
CARBON RPHA 72

TOUT CE QUE L'ON ATTEND D'UN CASQUE TOURING

hjchelmets.eu

ÉDITO

Pompe à essence stratégique...



Pétrole, pétrole...

Et cette fois, ce n'est pas du cinéma, mais bien ce qui occupe actuellement une bonne partie des conversations de tous ceux qui ne vivent leurs déplacements ni avec une carte Navigo, ni avec un Vélib', ni même avec une trottinette... Je dis bien « qui ne vivent », parce que pour disons, 9 Français sur 10, se déplacer c'est effectivement déjà et d'abord vivre. Une obligation pour tellement d'entre nous, que nous habitons la campagne, des hameaux ou des gros bourgs comme de petites ou de moyennes villes, des banlieues lointaines, tout ce qui nous oblige non par caprice, ni même confort, à prendre un véhicule particulier pour rendre possible notre existence. Et pour nous tous, disons que les temps actuels se sont assombris suite aux actions militaires menées en Iran. À peine les premières bombes touchaient le sol de Téhéran qu'en France les tarifs à la pompe s'envolaient. Un effet ricochet immédiat : là où ça tombe, de l'autre côté ça monte. Rien de normal ni de logique puisque les stocks à ce moment dans les cuves, comme ceux qui attendaient dans les différentes raffineries maillant le pays pour approvisionner les milliers de stations-services hexagonales, étaient payés depuis longtemps, et à un cours donné qui n'avait, jusqu'à ce que les premiers missiles se détachent des F16, rien d'outrageusement haussiers. Ben oui, sauf que cette fois le prétexte était là. Et qu'il est bien difficile pour de grands groupes pétroliers de ne pas profiter de pareille aubaine. Dans les états-majors de ces entreprises, on ne s'encombre pas de bons sentiments, comme on a appris (à moins que ça soit inné ?) à poser ses yeux au-delà du spectacle de la misère humaine d'une guerre qui frappe toujours majoritairement des civils innocents. Et à l'économie de guerre, s'accroche tel un rémora derrière un requin, la spéculation de guerre. Alors, vous imaginez bien que face au roi \$ tellement au-dessus de tout

ça, on ne va surtout pas se perturber l'esprit et s'encombrer de considérations liées à la morale, pas plus que de s'alourdir de principes pour essayer de maintenir un soupçon d'honnêteté dans les actions tarifaires décidées. Tiens, et en parlant d'elles, on sait à quel point c'est important pour ces groupes, les actions... Pour tout dire, on est d'ailleurs curieux d'entendre dans quelques mois les leaders de ces géants pétroliers annoncer à leurs actionnaires, certainement du bout des dents, et en toussotant, le montant des bénéfices enregistrées durant ces mois troublés. Ce résultat financier, ce sera le moyen de vérifier s'ils n'avaient vraiment pas le choix. S'ils ont fait tous les efforts annoncés pour rendre supportable le coût des carburants pour nous autres. Disons qu'à ce jour, on a notre petite idée. Que pour un baril qui se vendait environ 110 dollars il y a 15 ans, soit approximativement le cours au 30 mars 2026 au moment d'écrire ces lignes, le prix à la pompe était de 1,50 € pour le sans-plomb. Aujourd'hui, on est au mieux à 1,99 €, au pire à pas loin de 3 €. Alors oui, va pour la hausse du coût d'extraction, du raffinage, pour la hausse des taxes depuis des années, mais il en reste non ? Et puis dans le reste, l'État aurait pu faire un peu mieux que quasi rien s'il n'était pas exsangue financièrement. Il aurait pu faire comme l'Espagne, l'Italie, qui ont décidé de baisser temporairement le montant des taxes pour rendre supportable la hausse mécanique du prix des carburants. Sauf que, paraît que chez nous les caisses de l'État seraient vides ? Mais non, c'est une légende, elles sont grassement remplies... Remplies de dettes. Forcément, pour la marge de manœuvre... On n'est pas sorti des ronces... Heureusement que les réservoirs de nos motos sont d'une contenance limitée, de quoi atténuer psychologiquement la douloureuse au moment de faire le plein.

Trac

LA NOUVELLE GÉNÉRATION EST ARRIVÉE CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE DUCATI

11. DUCATI NARBONNE

Avenue des Étangs
11100 Narbonne
OUVERTURE PROCHAINE
suttelgroup.com/narbonne-ducatti

57. DUCATI METZ

90, boulevard de la Solidarité
57070 Metz
03 87 63 09 96
www.ducati-metz.com

30. DUCATI NIMES

155, chemin du Perdigal
30900 Nîmes
04 66 67 63 37
suttelgroup.com/nimes-ducatti

67. DUCATI STRASBOURG

6-8, rue Jean Monnet
67201 Eckbolsheim
03 88 76 25 38
www.ducati-strasbourg.com

34. DUCATI MONTPELLIER

199, rue Etienne Lenoir
Zone de Fréjorgues Est 2
34130 Mauguio
04 11 95 12 80
suttelgroup.com/mauguio-ducatti

75. DUCATI PARIS MURIT

22, avenue de la Grande Armée
75017 Paris
01 42 05 01 70
www.murit.fr

47. DUCATI AGEN

20, allée Larroumet et Lagarde
47550 BOE
05 53 66 84 85
www.magasinpatricksalles.com

84. DUCATI AVIGNON

45, route de Lyon
84000 Avignon
04 90 87 70 75
www.ducati.jmsmotos.fr

51. DUCATI REIMS

7, rue du Loup - Parc Champ Dolent
51420 Cernay-les-Reims
03 26 08 35 13
www.ducati.com

92. ESPACE MURIT

188, avenue de Paris
92320 Châtillon
01 42 53 08 20
www.murit.fr



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



Scannez ce QR Code pour en savoir plus.

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

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



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



34

 Comparatif

L'actualité

12 / Actus

Nouveautés/Business/Événements/Culture

26 / Test longue durée

Procharger Starbooster Air

28 / Shopping

Thème du mois : tout en technique

30 / Courrier

Un lecteur regrette « l'invasion technologique » sur les motos actuelles

126 / Cadeau du mois

Ce mois-ci, 24 lots sont proposés au tirage au sort organisé autour des 60 ans de Japauto



54

Essai

62

Essai

Essais

32 / Honda WN7

Le premier constructeur mondial se lance dans l'électrique avec cette Wind Naked Seven

34 / Comparatif

Cinq roadsters pimpants et performants en bagarre pour gagner un comparatif épicé. Dans l'ordre, la Ducati Monster face à la Husqvarna Vitpilen 801 L, la Suzuki GSX-8TT, la Triumph Trident 800 et la Yamaha XSR 900

54 / BMW F 450 GS

Sorte de petite sœur de la star GS, ce petit trail de belle facture a comme point faible... sa facture finale dès que l'on y ajoute quelques options



Vous êtes passionné de *Moto revue* ?

Découvrez la Newsletter *Moto revue*

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

RIDE*



THIS IS WHY WE RIDE.**

Depuis plus d'un siècle, Harley-Davidson® rappelle une évidence : La vraie vie commence sur deux roues. Rouler nous rapproche les uns des autres, nous libère l'esprit et nous fait vibrer. Les kilomètres deviennent des histoires, les routes des aventures et les inconnus des amis. Et ce lien entre motards ? Il ne nous a jamais quittés.

Alors, qu'attendez-vous ? Let's RIDE.***



* Roulez ** Voilà pourquoi nous roulons. *** Prenez la route. © 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

Sommaire

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez nos offres page 125



72
Essai

62 / Triumph Trident 660

Elle bénéficie pour le millésime 2026 d'un repatinage de son moteur trois-cylindres

68 / Triumph Tiger 660

Boostée par l'apport du moteur de sa cousine Daytona qui délivre 95 chevaux, la Tiger fait preuve d'une belle santé

72 / Yamaha Ténéré World Raid

Bien positionnée sur le plan de son tarif par rapport à ses concurrentes directes, la World Raid revient sur le marché avec des ambitions de reconquête

78 / Kawasaki Z 650 SE

Visant en priorité les titulaires du permis A2, le petit roadster japonais, héritier de la ER-6n, poursuit une belle carrière

84 / Mash K750

Très abordable du point de vue de son tarif, la routière sportive à l'esthétique léchée entame une opération séduction envers la clientèle de ce type de machines

Dossier

90 / Équipement d'été

Blousons et vestes, pantalons, casques, gants et bottes, voilà plus de 50 produits détaillés dans ce dossier spécial équipement d'été

Sport

102 / Grands Prix du Brésil et des USA

Dominatrice en ce début de saison 2026, l'équipe officielle Aprilia a placé ses deux pilotes aux deux premières places du classement provisoire MotoGP après trois Grands Prix

114 / Interview Pedro Acosta

L'Espagnol attaque sa troisième saison en MotoGP avec une expérience qu'il compte bien mettre à profit

118 / Interview Massimo Meregalli

Le team manager de l'équipe officielle Yamaha est contraint de gérer le développement des nouvelles machines en même temps que la frustration de ses pilotes

128 / Actus sport

Le reste de l'actualité sportive



90
Équipement



102
MotoGP

Téléchargez l'application

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



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



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



**BMW
MOTORRAD**



**CONÇUES POUR LE CIRCUIT,
TAILLÉES POUR LA ROUTE.**



MAKE LIFE A RIDE

EN SAVOIR PLUS



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ESSAYEZ-LA EN CONCESSION :

01 – CURT MOTOS SPORT

132 RUE ALBERT METRAS
CEYZERIAT

TEL : 04 74 47 97 32
WEB : CURTMOTOSPORT.FR

44 – ATLANTIC MOTOS

3 RUE DE LA LEE, ZAC PORTE ESTUAIRE
CAMPBON

TEL : 02 40 56 93 84
WEB : ATLANTICMOTOS.FR

69 – JOURDAN MOTOS

19 RUE DES PECHERES, PA D'EPINAY
GLEIZE

TEL : 04 74 68 27 96
WEB : JOURDANMOTOS.FR

78 – ITALIAN BIKE

87 RUE DE VERSAILLES
LE CHESNAY

TEL : 01 39 43 85 99
WEB : ITALIAN-BIKE-78.FR

84 – MOTOBOX 84

650 RUE DE LA PENICHE
LE PONTET

TEL : 04 90 82 32 19
WEB : PIAGGIO-AVIGNON.FR

94 – ITALIAN BIKE

91 AVENUE DE PARIS
SAINT-MANDE

TEL : 01 80 91 28 90
WEB : ITALIAN-BIKE-94.FR

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DES CONCESSIONS MOTO GUZZI SUR **MOTOGUZZI.COM**



MOTO GUZZI®

STELVIO



THE NEVER-ENDING JOURNEY

En quête d'exploration ? Son moteur bicylindre en V de 1 000 cm³ à transmission par cardan vous offre une expérience de conduite fluide et exaltante, tandis que le pack technologique rehausse le plaisir de rouler de manière inédite.

Moto Guzzi Stelvio, fièrement fabriquée en Italie, dans la nouvelle usine de Mandello del Lario.



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

KTM 890 Adventure Rally Racing Bull

Un titre d'Indien mais pas venu d'Asie, même si la marque KTM appartient (encore) à Bajaj : un Indien de l'Ouest américain, où l'on imagine bien cette Adventure 890 Rallye parcourir ces grands espaces désertiques. Le trail multicylindre ultime pour cet exercice, c'est donc KTM qui le propose.

Par Trac. Photos DR.

Une sacrée réponse. Voilà ce qu'on se dit en découvrant ce modèle. À ceux qui imaginaient la marque indo-autrichienne se ramollir un peu, cette version Rallye sonne comme un parfait démenti. Oui, KTM incarne plus que jamais son slogan « Ready to Race », oui, KTM ose et propose ici un trail extrême imaginé pour affronter des terrains qui le sont tout autant. Un trail d'ordinaire, c'est par nature la polyvalence, l'évasion, et une faculté à séduire le plus grand nombre par son champ des possibles. En ce qui concerne cette Adventure Rallye, même si elle se montre très séduisante, elle affiche aussi son exclusivité : d'abord – et surtout – par son tarif, particulièrement élevé pour un trail de moyenne cylindrée. Proposée à 22 399 €, c'est 6 500 € de plus que la 890 Adventure R (15 899 €) et 11 100 € que la 790 Adventure (11 299 €). Mais qu'est-ce qui explique un tel delta ? Pas que la déco non, même si une déco affublée du taureau rouge se monnaie toujours, mais bien l'équipement et notamment les suspensions WP X-PLOR PRO (fourche de 48 mm, amortisseur à quadruple réglage, et débattements AV-AR de 270 mm contre 240 mm à la 890 R), les roues Excel renforcées, des repose-pieds Factory (plus longs et plus larges que les modèles standards), un silencieux d'échappement Akrapovic, une selle rallye (910 mm de hauteur

de selle), le Tech Pack de série (qui inclut différentes assistances donc le quickshifter, le régulateur de vitesse), et comme toute la gamme street une garantie de 4 ans. Au total, la valeur de ces seuls équipements flirte avec les 10 000 € (5 500 € de suspensions, 1 100 € d'échappement, 1 500 € de roues, 1 000 € de Tech Pack...), d'où l'intérêt – pour ceux qui peuvent, on est d'accord – d'opter pour ce modèle. Pour ceux qui peuvent et pour ceux qui l'exploiteront, parce qu'il faut bien imaginer que ce modèle a été développé pour s'attaquer à un off-road soutenu.

Pour faire simple, avec un réservoir additionnel arrière (à minima de 10 litres) et une tour capable de recevoir les matériels de navigation (GPS, road book), c'est à l'Africa Race qu'on sait cette KTM 890 Rallye pouvoir s'attaquer, sans aucun doute. L'un des deux rallye-raids parmi les plus difficiles au monde, et un trail de série qui avec quelques ajustements supplémentaires pourra y briller.

Mais cette 890 Rallye saura aussi faire le bonheur de ceux qui n'ont pas cette d'ambition, mais souhaitent simplement profiter d'un trail très performant et très sécurisant, un superbe outil capable de les accompagner quelle que soit la durée de leurs escapades, la difficulté de leurs terrains de jeu, et l'intensité de leur engagement.

Un beau produit, et un super message envoyé par KTM : « Always Ready to Race » ! ■



KTM 890 Adventure Rally / 22 399 €

+ 200 km/h • 105 ch – 10,2 mkg* • 215 kg tous pleins faits*

**Données constructeur*

Les points forts de la KTM 890 Adventure Rally

- Moteur bicylindre parallèle 889 cm³ (105 ch / 10,2 mkg)
- Suspensions WP XPLOR PRO (270 mm de débattement)
- Échappement Akrapovic Slip On Line
- Selle Rally et repose-pieds Factory Racing
- Tech Pack avec Rally Mode, Quickshifter+, régulateur de vitesse & Motor Slip Regulation
- ABS off-road (arrière déconnectable) et multiples modes de conduite
- Écran TFT 5" avec navigation Turn-by-Turn+
- Roues Excel renforcées (2.15 x 21 - 4.00 x 18)
- Protections de réservoir en carbone
- Couronne Supersprox-Stealth
- Nouveaux coloris Rally avec réservoir bicolore
- Garantie constructeur 4 ans



fiche technique

Moteur : bicylindre en ligne 4-temps, double ACT, 8 soupapes.
Cylindrée : 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm). **Puissance :** 105 ch à 8 000 tr/min. **Couple :** 10,2 mkg à 6 500 tr/min. **R. vol :** 13,5 à 1.
Alimentation : injection électronique. **Boîte :** 6 rapports. **Transmission finale :** par chaîne. **Partie-cycle :** cadre en acier chrome-molybdène.
Susp. AV/AR : fourche inversée WP XPLOR PRO ø 48 mm à triple réglage, déb. 270 mm / monoamortisseur WP XPLOR PRO à quadruple réglage, déb. 270 mm. **Freins AV/AR :** 2 disques ø 320 mm, étriers radiaux 4 pistons – 1 disque ø 260 mm, étrier 2 pistons. **Pneus AV-AR :** 90/90 x 21 – 150/70 x 18.
Réservoir : 20 litres. **Empattement :** 1 535 mm. **Hauteur de selle :** 910 mm. **Poids :** 215 kg tous pleins faits

KTM : UN GROMONO POUR VOYAGER...

Une 690 typée rallye-raid ne devrait pas tarder à rejoindre la gamme Adventure de la marque orange.

KTM multiplie les twins parallèles (790, 890, 990, et bientôt moins de 500 selon certaines indiscretions) mais n'en oublie pas pour autant les gros monocylindres y compris sur sa gamme homologuée route. Si les Duke n'y ont pour l'instant plus droit au-delà de 390 cm³, ce n'est pas le cas des trails, y compris ceux au long rayon d'action. La marque autrichienne poursuit ainsi en ce moment le développement de ce qui ressemble fort à une 690 Adventure (nom purement spéculatif). Un prototype a, en effet été aperçu courant mars, au cours de ce qui semble être une phase finale de tests dynamiques si l'on en croit l'aspect très achevé de l'engin. Pour cette machine, KTM n'est visiblement pas parti d'une feuille blanche, mais de sa 690 Enduro R (photo) à laquelle a été greffé un réservoir de plus forte contenance, une boucle arrière plus massive, surmontée d'une selle aux deux places distinctivement étagées ainsi qu'une bulle haute. Ainsi pourvu, l'engin arbore un look rallye-raid.



Vu sa cylindrée, ce n'est pas un compé-client que la marque orange adresse à sa clientèle mais une baroudeuse néanmoins performante, légère (une 690

Enduro R dépasse à peine les 160 kg avec les pleins) et plus accessible qu'une moto de course. Probable que nous en saurons plus à son propos d'ici la fin de l'année.



... et un gros prêt pour avancer

550 millions d'euros : c'est le montant du prêt que KTM vient de se faire accorder par un consortium bancaire. Une somme considérable, qui ne vient pas s'ajouter aux 450 millions prêtés par Bajaj l'an dernier, mais plutôt s'y substituer. L'an dernier, le groupe autrichien, acculé par une dette stratosphérique (plus de 1,5 milliard d'euros), n'avait trouvé d'autre créancier que le groupe indien Bajaj – partenaire industriel de longue date – pour assurer le maintien de son activité. Mais Bajaj étant devenu depuis

actionnaire majoritaire du groupe autrichien, il était opportun, on l'imagine, de refinancer cette dette. C'est donc chose faite, avec une rallonge de 100 millions au passage, mais la nécessité de rembourser le tout en cinq ans, intérêts compris (on ne connaît d'ailleurs pas le montant de ces derniers). Si ce prêt peut être vu comme une marque de confiance accordée à KTM par les banques, il ne change rien à la structuration du capital du groupe autrichien. Ce dernier reste contrôlé par Bajaj.



Courant descendant chez DAB

DAB Motors, l'une des petites firmes françaises dédiées à la moto électrique – plutôt haut de gamme dans son positionnement – présente, un nouveau modèle un peu plus accessible : la DAB1. Par rapport à sa devancière, la DAB1 Alpha, pas de gros changements esthétiques ou techniques (le moteur délivre toujours un peu plus de 10 chevaux en nominal et 31 chevaux en crête, l'autonomie promise est d'environ 120 km en cycle mixte) mais des concessions dans l'emploi de certains équipements et matériaux (on passe de Paioli à Kayaba côté suspensions et on oublie le carbone forgé pour certaines pièces d'habillage), ce qui permet de placer le tarif de l'engin sous le seuil des 10 000 € (contre 14 900 € pour la version Alpha). L'objectif pour DAB est évidemment de faire ainsi décoller les ventes de cette électrique équivalent 125. Avec 16 modèles Alpha immatriculés l'an dernier, c'est vrai qu'il y a une belle marge de progression.

La passe de trois pour Hyosung

Vous l'avez sans doute remarqué : l'extension de la garantie constructeur est l'argument commercial du moment. Après Honda passé à cinq ans, CFMOTO à quatre ou, tout récemment, Suzuki à dix, c'est au tour de Hyosung de pousser la sienne jusqu'à 3 ans. Bon, en comparaison des autres marques, le progrès reste modeste. Mais c'est finalement un peu à l'image de ce constructeur taiwanais distribué par la SIMA : modeste dans ses ventes (un peu plus de 500 immatriculations dans l'Hexagone en 2025) et dans ses cylindrées (actuellement des 125 et des 300). Ceci dit, si vous appréciez les bicylindres en V et les petits customs, ça vaut le coup que vous vous y intéressiez : tous les modèles de chez Hyosung sont ainsi architecturés.



Peugeot se cherche un avenir français

Propriété d'un fonds d'investissement allemand après avoir été sous capitaux indiens, Peugeot Motocycles a de bonnes chances de redevenir français. Sa direction, en tout cas, s'active en ce sens.

Peugeot Motocycles de nouveau français ? Dans le marasme économico-industriel que traverse le pays, ce n'est pas un doux rêve mais une hypothèse dont le degré de certitude s'est considérablement renforcé ces dernières semaines.

Actuellement détenue par le fonds industriel allemand Mutares, la marque fait, en effet, l'objet d'une offre de rachat portée par sa propre direction. Une opération rare dans le secteur du deux-roues, qui vise à reprendre le contrôle du capital.

Ce projet intervient après une décennie de changements capitalistiques. Longtemps liée au groupe automobile Peugeot, la branche deux-roues avait pris son indépendance avant de passer sous le contrôle du géant indien Mahindra, devenu actionnaire majoritaire en 2015 puis unique propriétaire en 2019. En 2023, le groupe indien cédait finalement la majorité à Mutares, un fonds spécialisé dans le redressement d'entreprises industrielles.

Depuis cette reprise, Peugeot Motocycles a poursuivi sa mutation stratégique. L'entreprise a renforcé sa présence sur le segment urbain avec des modèles comme le Pulsion Evo 125, tout en opérant un virage vers l'électrique (à travers le développement d'un 103 sur batteries lithium ou

encore l'intégration de la start-up française DAB Motors, tournée vers le haut de gamme). C'est dans ce contexte que la direction a décidé de lancer un « management buyout », autrement dit un rachat par les dirigeants eux-mêmes (en l'occurrence trois d'entre eux).

Avec un point de mire : le maintien du site historique de Mandeure, dans le Doubs. À l'heure où nous publions, l'actuel propriétaire de la marque a accueilli l'offre de rachat (dont le montant n'est pas communiqué) sans hostilité et le comité social et économique a rendu de son côté un avis favorable : le projet pourrait aboutir d'ici le second semestre de cette année, sous réserves des validations sociales et réglementaires.

Du côté des organisations syndicales, la prudence reste toutefois de mise.

La CGT, notamment, appelle à juger cette opération à l'aune de ses effets concrets sur l'emploi et la production.

Entre promesse de relocalisation, enjeux industriels et attentes sociales, ce probable retour sous pavillon français constitue pour Peugeot Motocycles un tournant stimulant mais pas évident à négocier.



Dans le doute, Harley se fait un café



Milwaukee rend hommage à la 1000 XLCR, modèle canaille de la fin des années 70 et échec commercial notoire.

Et si on se faisait un petit café pour tenter d'y voir un peu plus clair ? Après une année 2025 assez glaçante sur le front des ventes (voir notre précédent numéro), telle est visiblement l'option choisie par Harley-Davidson, non pas en perflusant son conseil d'administration au pur arabica, mais en demandant à son bureau d'études de concevoir un concept bike franchement orienté... café racer. L'engin, baptisé RMCR (pour Révolution Max Café Racer), reprend en effet le V-twin 1250 de l'actuel Sportster S, auquel il associe une partie-cycle en tubes d'acier, une grosse fourche inversée, des trains roulants sportifs et d'incontournables guidons bracelets. La moto n'est pas vilaine – on dirait presque une Buell – mais que vient-elle faire en ce début d'année chez Harley ? Annoncer un futur modèle de production ? Visiblement, on n'en est pas là. D'après nos infos, on en est

même loin. Non, plus modestement, il s'agit de faire un peu de buzz et accessoirement de tester les réactions du public dans la perspective d'un hypothétique élargissement de la gamme, cet élargissement auquel Harley travaille depuis des années pour sortir de l'ornière dans laquelle est embourbé le segment custom. La marque américaine a déjà tenté la chose avec le trail (succès disons discret), l'électrique (sans générer de coup de foudre) ou encore les petites cylindrées fabriquées en Asie (mais pas commercialisées sur tous les marchés). Ira-t-elle vraiment jusqu'à miser sur un café racer – genre marginal par définition ? On peut largement en douter d'autant que H-D a déjà connu un beau fiasco en tentant pareille expérience à la fin des années 70 (avec la 1000 XLCR dont ce nouveau concept s'inspire d'ailleurs ouvertement). Mais bon, sait-on jamais ? Comme dit un proverbe

Shaddock, plus on échoue, plus on a de chances que ça marche...



LIVEWIRE CONTINUE DE BRADER



La branche électrique du groupe Harley Davidson peine toujours autant à écouler ses motos et ce n'est pas avec l'arrivée sur le segment du géant Honda que les choses promettent de s'arranger. Une nouvelle fois, elle décide donc d'un gros effort sur les prix. Non pas, au gré d'une promotion temporaire comme c'était le cas l'été dernier (la S2 Del Mar proposée alors à moitié prix...) mais en procédant carrément à un remplacement tarifaire, et pas un petit : 5 000 euros de moins sur la machine la plus puissante de la gamme (la S1) qui s'affiche donc à 14 890 €. Oui, c'est 100 €

de moins qu'une modeste Honda WN7 (67 chevaux en crête contre 105 pour la Livewire). Mais c'est aussi 19 000 € de moins que ce que coûtait cette S1 à son lancement en 2019 ! On espère pour Harley que cette fois-ci, cette Livewire électrisera enfin la clientèle, en gardant une pensée émue pour les quelques rares pionniers qui, durant les six premières années de sa commercialisation, ont dépensé nettement plus pour l'acquérir et peuvent désormais ruminer leur coup de foudre en même temps qu'ils font une croix sur la perspective d'une revente correcte.

ZX MOTO DÉBARQUE EN FRANCE



Et un constructeur chinois de plus dans l'Hexagone. Mais pas n'importe lequel : ZX Moto, monté il y a deux ans par le fondateur de Kove et ouvertement tourné vers la performance. Alors que les premiers containers voguent vers la France, Anthony Barneaud, nous explique pourquoi il était important d'avoir un chinois de plus dans le portefeuille de la Dip, et comment tout ceci va être distribué.

Anthony, la Dip distribue déjà Loncin, Voge, Orcal, Cyclone, Changjiang et les distributeurs concurrents n'arrêtent pas, eux non plus, de rentrer du made in China. En quoi c'était important pour vous d'ajouter une marque de plus avec ZX Moto ?

Ce n'est pas le fait d'avoir une marque de plus qui nous intéresse, c'est l'opportunité d'avoir une marque vraiment singulière. ZX Moto, c'est une marque toute jeune mais le patron Zhang Xue est un authentique passionné. Un gars qui pilote, qui comprend la moto telle qu'on l'aime en Occident. Et aussi un gars avec une vision : il a fondé Kove qui était déjà une marque exigeante puis plutôt que de faire des compromis qui ne lui plaisaient pas, il en est parti pour fonder ZX Moto et faire exactement les choses comme il le voulait. À la différence d'autres patrons chinois, c'est quelqu'un avec qui le courant est passé immédiatement. On se comprend très bien et ça permet d'avancer vite. Et comme les motos et l'usine sont top, on n'a pas hésité.

Elle ressemble à quoi cette usine ?

C'est une usine toute récente, installée dans l'est du pays, là où se concentre une partie de l'industrie moto chinoise : Loncin, Zongshen... En termes de production, ça doit tourner pour l'instant autour de 30 000 motos par an, mais

le site a les capacités de produire bien plus. En termes de ressource humaines, on compte environ 400 ingénieurs. Ils ont de grosses ambitions.

ZX Moto a dévoilé plusieurs modèles ces derniers mois, dont certains ont d'ailleurs pas mal fait parler d'eux lors du dernier salon de Milan. Mais quels sont ceux qui vont arriver chez nous, en 2026 ?

On va débiter la distribution avec des 500 quatre-cylindres. La première à arriver sera la sportive – 500 RR – en juin : une machine sortant aux alentours de 80 chevaux, avec un monobras oscillant, des suspensions réglables, un poids contenu. Vraiment une belle petite sportive. Puis en septembre arrivera la 500 F, avec la même base moteur, mais un habillage de roadster néo-rétro. Enfin, fin 2026, début 2027, sera lancée la gamme trois cylindres avec la 820 RR, forte de 150 ch, que tout le monde a pu apercevoir à Milan, et aussi un trail.

Quels vont être les tarifs de ces motos ?

Je ne peux malheureusement rien annoncer de précis pour l'instant. Nous avons un chiffre relativement précis mais ces dernières semaines, avec la guerre en Iran, le coût du transport a explosé : le coût d'un container a



été multiplié par plus de trois. Les motos doivent quitter la Chine courant avril. Si la situation perdure, il nous faudra, comme d'autres, ajuster les tarifs en conséquence. On est dans le flou à ce niveau-là. La seule chose dont on est certain, c'est que les premières motos seront là d'ici le début de l'été.

Elles seront compatibles A2, ces petites 500 ?

On y travaille mais je ne peux pas encore te le garantir. Brider une moto, ce n'est pas un problème en soi. C'est la brider en lui gardant de l'agrément qui peut être compliqué, notamment sur ces petits quatre-cylindres assez pointus. Donc l'usine y travaille et on espère que les ingénieurs y parviendront. Mais ce qui est sûr, c'est qu'on ne mettra pas sur le marché une moto A2 mal bridée.

Concernant la distribution, on va les retrouver dans tout le réseau Dip j'imagine...

Pas exactement non : l'idée ce n'est pas de multiplier le nombre de revendeurs mais plutôt de choisir de façon précise les enseignes qui savent travailler ce genre de motos. Ce sont des super motos, très fun, mais ce sont des produits assez élitistes, on le sait. On table sur une trentaine de revendeurs pour le début de l'été et une soixantaine d'ici la fin de l'année.

Les motos arrivent avec quelle garantie-constructeur ?

Deux ans, pièces et main-d'œuvre.



TVS : un autre indien dans la ville

Après Royal Enfield et – récemment – Hero, c'est au tour de TVS de prendre la route des Indes en sens inverse et de débarquer sur le marché français. Avec quelles machines, quels moyens et quelles ambitions ? Richard Mathiau, le directeur marketing de la marque pour l'Europe, nous dit à peu près tout.

TVS, ceux qui s'intéressent de près à la moto savent que c'est le récent repreneur de Norton, et l'un des partenaires industriels de BMW, mais peu en savent davantage. Est-ce que tu peux nous dire ce qu'il y a derrière ces trois lettres, Richard ?

TVS, c'est, en termes de volumes, le quatrième constructeur mondial de deux-roues motorisés avec une production qui se situe entre 3,5 et 4 millions d'unités par an. Et c'est une société ancienne qui n'a d'ailleurs pas commencé dans le deux-roues mais dans les transports en commun avec un service de bus, il y a plus d'une centaine d'années. La marque produit évidemment en Inde, mais a aussi des chaînes d'assemblage en Indonésie. Et comme tu le disais, elle collabore de longue date avec une marque allemande. Il y a donc, depuis plus de dix ans, des motos assemblées par TVS qui roulent sur les routes de France.

Oui, les petites BMW G 310. Mais depuis Milan, on sait que la marque elle-même prépare son arrivée en France. Finalement, c'est pour quand et avec quelles machines ?

On compte être en concessions avant l'été avec huit modèles : des scooters thermiques et électriques et des motos comprises entre 125 et 300 cm³, dont un trail – la RTX 310 – et une sportive – la RR 310 –, toutes deux emmenées par un monocylindre refroidi par eau.

On est sûr de la petite cylindrée, donc. C'est un choix un peu osé, non ? Chez nous, le marché de la 125 décroît et sur le segment moto, les ventes décollent en général pour des machines au-delà de 400 cm³. Pour quelles raisons n'allons-nous avoir que d'aussi petits cubes ?

Parce que c'est ce que TVS produit. En Inde, ce sont ces cylindrées qui sont demandées et pour l'instant, les modèles européens sont déclinés de ces machines : il n'y a pas de modèles spécifiques à l'Europe. C'est un choix assumé par TVS. Les choses pourront évoluer par la suite, mais pour l'instant, on commence avec ces machines dont les plus puissantes fournissent tout de même 35 chevaux.

TVS sait pourtant faire plus gros : la nouvelle BMW F 450 GS et son twin parallèle vont être produits sur ses chaînes d'assemblage...

Oui, mais il s'agit d'une moto destinée à la gamme de notre partenaire allemand. Il n'est pas prévu qu'elle soit déclinée sur une machine badgée TVS.

OK. Revenons donc aux modèles qui

vont arriver en France. Comment va se passer la distribution ? TVS passe par un spécialiste de la chose, genre Dip ou Sima ?

Non, non : il a été décidé de monter directement une filiale. C'est une filiale d'un genre un peu particulier, disons une filiale hybride puisqu'elle sera adossée au groupe Emil Frey. Emil Frey, qui est un gros distributeur automobile en France, va nous accompagner sur les parties logistique, marketing, homologation, communication... mais c'est bien TVS qui assurera la distribution.

Avec combien de vendeurs dans l'Hexagone ?

Nous sommes en train de constituer le réseau : pour l'instant, je n'ai pas de chiffres à donner.





Norton arrive aussi dans l'Hexagone cette année. TVS France va-t-il s'en occuper ?

Oui, la filiale française de TVS va œuvrer sur la distribution de Norton et il y a aura des synergies entre les deux marques, notamment en termes de logistique. Cela dit, on garde à l'esprit que les gammes Norton et TVS n'ont absolument pas le même positionnement et donc pas vocation à être distribuées de la même façon. Il y aura des gens spécifiquement dédiés à Norton au sein de la filiale française de TVS.

Norton peut compter sur une chose très précieuse : une image de marque, très forte, ce qui n'est pas du tout le cas de TVS en France. Cette image, autour de quoi comptez-vous la construire ?

C'est un long travail à mener, c'est vrai. Mais ce qui nous semble important pour débiter, c'est que les gens perçoivent le sérieux de la marque, sa fiabilité.

En parlant de fiabilité, la garantie constructeur de ces TVS court sur combien d'années ?

5 ans pour les modèles thermiques, trois ans pour les scooters électriques.

ROYAL ENFIELD, une usine pour 2 000 000 de machines pour 2038 ?...



Royal Enfield vise les deux millions par an

Et attention : pas les deux millions de roupies ni même les deux millions de \$ de bénéfice (seuils dépassés depuis bien longtemps). Non : Enfield vise les deux millions de motos produites annuellement. Et pour cela, la marque indienne compte y mettre les moyens sans trainer. Alors que les chaînes actuelles ne produisent qu'aux deux tiers de leur capacité (un million de motos chaque année), Enfield a annoncé un plan d'investissement afin d'étendre cette capacité à deux millions de machines à l'horizon 2028, motos électriques incluses. Pas mal pour une marque qui, il y a deux décennies, produisait moins de 50 000 motos par an.

LA PUCE BIENTÔT LÀ

Si Royal Enfield étend ses capacités de production, c'est aussi parce que d'ici peu, la marque indienne ajoutera une corde supplémentaire à son arc : l'électrique. La Flying Flea (« puce volante » en anglais), qui sera la première moto de cette prochaine gamme, ne devrait d'ailleurs plus tarder. Actuellement, plusieurs prototypes achèvent leurs tests de validations dynamiques en Inde. Des tests menés visiblement à une allure calme (le trafic est dense, la moto sont modestement motorisées : proches d'un équivalent 125) mais qui permettent de bien distinguer ces prototypes. Bonne nouvelle : visuellement, ils sont très proches du concept bike présenté au dernier salon de Milan. Sur ces photos « volées » venues d'Inde, seule la version roadster apparaît, mais le scrambler est lui aussi dans les tuyaux. Ces petites puces devraient se poser d'ici quelques mois en Europe et cela sans provoquer de piqûre trop inconfortable au portefeuille. D'après nos infos, leur tarif devrait se situer sous les 8 000 euros.



Ducati se souvient de Senna

Elle était déjà disponible en rouge ou en blanc (pour 200 € de plus), la nouvelle Monster est désormais proposée en gris Senna : habillée de gris anthracite et posée sur des jantes rouge vif. Pour des raisons qui nous échappent, ce n'est pas le nom du défunt pilote brésilien qui est utilisé pour désigner la bolonèse, mais l'appellation « Sport », autrement plus banale. Une appellation qui, de surcroît, ne fait écho à aucune augmentation du niveau de performance puisque le V2 de l'engin voit sa puissance maintenue à 111 chevaux et que la partie-cycle n'évolue pas, elle non plus. Pas de quoi être frustré, cela dit tant cette Monster de dernière génération s'avère aboutie (pour en savoir plus, allez jeter un œil, dans ce même numéro, au comparatif roadsters qu'elle domine assez nettement). Non, la seule petite irritation à son sujet peut concerner le tarif qui, sans autre justification que ce nouveau coloris, bondit de 500 € pour atteindre les 13 090 € en version standard et les 13 390 € en version + avec capot de selle et petit saute-vent.



LE RETOUR DE LA MT-10

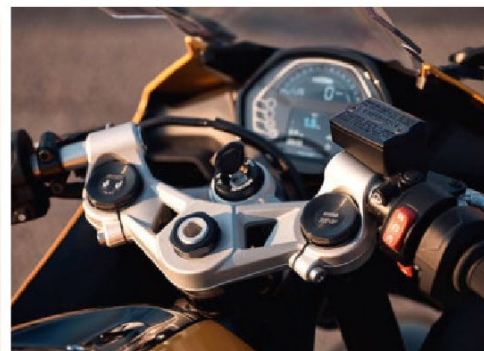
On la croyait définitivement à la retraite, elle et son bloc CP-4 poussés vers la sortie par la norme Euro 5+. Eh bien non : ses fans peuvent sécher leurs larmes, la Yamaha MT-10 s'apprête à faire son retour. L'info a été confirmée à nos confrères anglais par le président de Yamaha Europe lui-même, Olivier Prévost. C'est en fin d'année, à l'occasion du salon de Milan, que le roadster 1000 à calage Crossplane devrait officiellement être réintroduit, pour revenir ensuite en concessions courant 2027. Pas de grande surprise à attendre côté technique ou design : la « nouvelle » MT-10 sera quasiment identique à celle qui a quitté le catalogue en 2024, avec

son cadre périmétrique alu, ses 165 chevaux et très certainement sa version SP. Mais si on en sait déjà beaucoup sur le retour de ce roadster, d'autres questions portent sur le modèle dont il partage le moteur : la R1. L'hypersportive aux trois diapasons profitera-t-elle, elle aussi, de cette mise en conformité avec Euro 5+ pour faire son retour en version homologuée ? Pour l'instant, rien ne le confirme et chacun sait, en outre, que le bloc de la R1 n'est pas identique à celui de la MT – près de 40 chevaux les séparent. Mais dans l'attente d'une réponse à cette question, il n'est pas interdit de rêver...



Triumph soigne la fourche de la Dayto

Quelques nouveautés du côté de la Daytona 660 : deux ans après son lancement, la Triumph récupère une fourche Showa réglable, un shifter bidirectionnel de série et côté pneus, des Metzeler M9 RR apte à soutenir sans soucis sa vocation sportive, y compris sur chaussées très humides. Côté moteur, pas d'évolution : 95 chevaux galopent toujours entre les trois-cylindres de l'engin. Cette Daytona 660 phase 2 arrive en concessions en avril, et s'y échangera contre 9 995 €.



Montana XR5 510

À partir de 5 999€*



Le véritable pouvoir de liberté.



MACBOR.FR

RETROUVEZ NOUS SUR



MACBOR RECOMMANDE

MOTUL

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

Au quotidien, prenez le transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer.

GUY ALBARET, L'ADIEU AUX ARMES



Décédé le 5 mars dernier à l'âge de 70 ans, Guy Albaret s'était illustré aussi bien en trial qu'en enduro et en rallye-raid, sa carrière de pilote professionnel s'étalant sur une bonne dizaine d'années, durant lesquelles il se classa vice-champion de France de trial avec une Ossa en 1975, et champion de France d'enduro quatre-temps avec une KTM, à égalité avec Jean-Paul Charles en 1983. Il fut avant tout un pilier de l'enduro français, en tant que pilote officiel SWM puis KTM. Mais il brilla donc également en rallye-raid, au Paris-Alger-Dakar, en terminant l'épreuve (alors organisée par Thierry Sabine) 21^e au scratch (et 13^e du classement moto) en 1979, 9^e en 1980 et 4^e en 1982 (photos), à chaque fois sur une Yamaha XT 500. En 1980, au guidon d'une moto aux couleurs du concessionnaire Challenge 94, il a réussi à aller jusqu'à Dakar malgré le pouce droit fracturé dès le début de la course. Il avait dû attacher sa main à la poignée de gaz avec un élastique pendant plusieurs jours pour continuer à piloter. En 1982, quatrième à l'arrivée, toujours sous les couleurs de Challenge 94, il avait gagné la spéciale Niono-Nioro du Sahel, au Mali. Endurant et dur au mal, Guy Albaret a laissé de grands souvenirs à ses contemporains et manquera à sa famille et à ses amis. La rédaction de *Moto Revue* leur adresse ses condoléances.



CFMOTO enfourche Kalex

Une prise de contrôle qui en dit long sur les ambitions chinoises en matière de compétition moto : celle de CFMOTO sur Kalex Engineering, fabricant de cadre multimentement récompensé en championnat du monde Moto2. La firme chinoise détient désormais 51 % du capital de l'entreprise allemande, fondée il y a près de 22 ans.

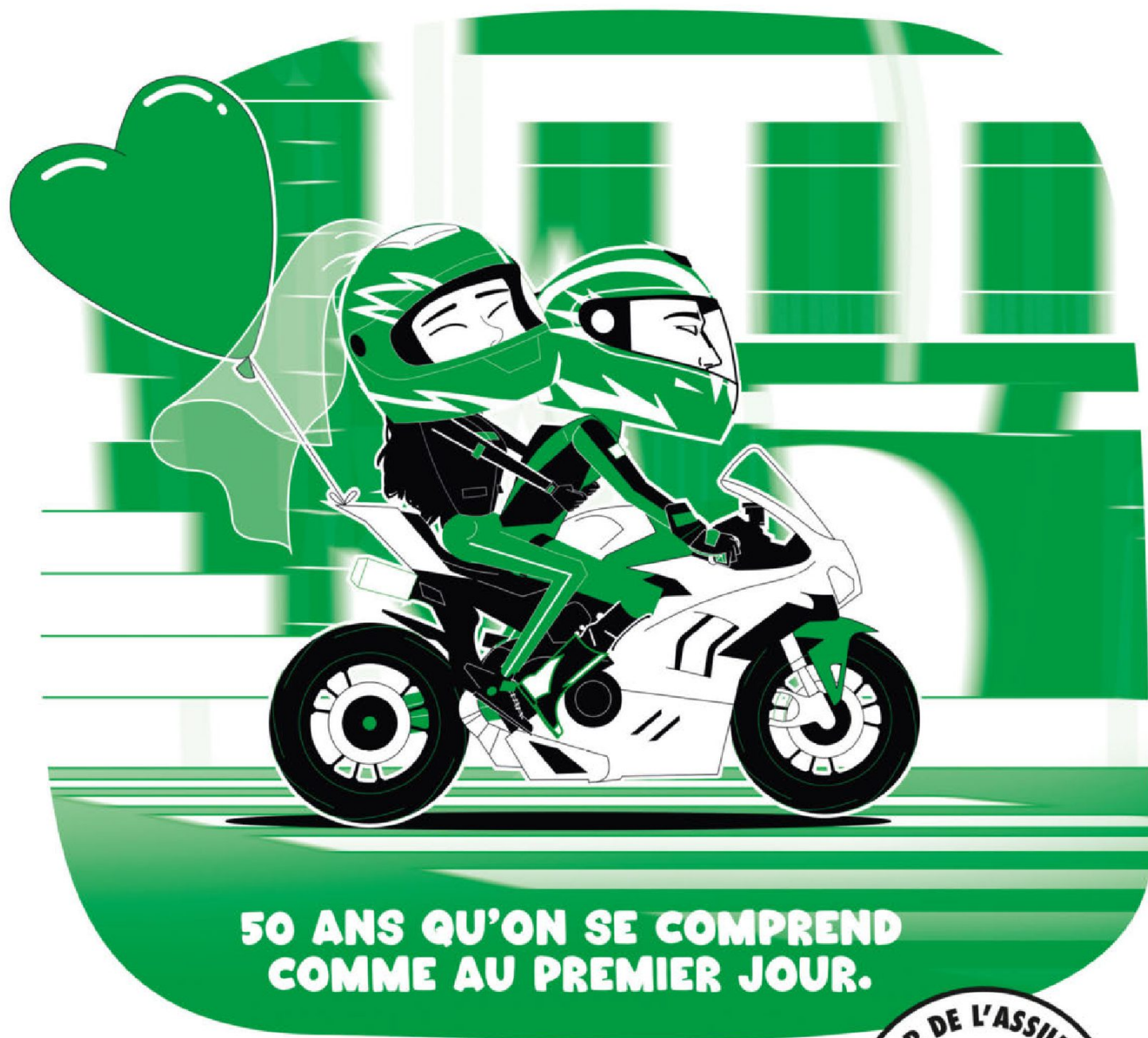
Applis : Ipone entre en piste



Depuis la sortie d'une paire de baskets moto, l'an dernier, on savait Ipone en quête de diversification. La marque, historiquement dédiée aux lubrifiants, en rajoute une couche ce printemps avec le lancement d'une application destinée à faciliter la vie des amateurs et organisateurs de journées piste. Baptisé RideApp, cet outil permet de centraliser les dates et de gérer les inscriptions tout en automatisant les démarches administratives et les paiements. Les motards en quête de roulage sur circuit sont informés des journées piste disponibles et peuvent les payer de façon sécurisée. Les organisateurs disposent quant à eux – au prix d'un abonnement annuel – d'une interface personnalisée tout en conservant la liberté de valoriser leurs propres partenaires.

AMV

L'ASSURANCE DES DEUX-ROUES QUI COMPREND LES DEUX-ROUES.



**50 ANS QU'ON SE COMPREND
COMME AU PREMIER JOUR.**



**TESTEZ NOS TARIFS
SUR [AMV.FR](https://www.amv.fr)**



Casques : ce silence qui va faire du bruit

La réduction de bruit active, répandue sur les casques audios depuis plus d'une décennie, gagne désormais la moto. Cardo et Sena – spécialistes de l'intercom – sont les premiers à dégainer.

Chez Cardo : le Beyond GTS



Ce ne sont pas de simples écouteurs à réduction de bruit active que propose Cardo, mais un casque intégral complet, ce qui constitue une première pour l'équipementier. Selon ce dernier, afin que la réduction de bruit soit la plus efficace possible sans nuire au confort, il était nécessaire d'élaborer un casque spécifique autour du système audio. Le détail de ce

système plaide, cela dit, en faveur de ce choix puisque le Beyond GTS intègre des haut-parleurs dont le diamètre atteint les 53 mm : on comprend la difficulté à l'intégrer dans les mousses d'un casque pas prévu à cet effet. Dans le Beyond GTS, ces haut-parleurs sont absolument discrets à l'enfilage. Le principe de réduction de bruit active est comparable, dans son principe, à celui que l'on trouve sur les casques audio : un micro externe capte les bruits environnants, l'électronique du casque analyse ces ondes et diffuse des ondes opposées via les haut-parleurs internes. Lorsque ces ondes opposées se rencontrent, elles s'annulent l'une l'autre. Une particularité toutefois pour le système cardo : l'utilisateur ne peut pas moduler l'intensité de la réduction de bruit et certains sons aigus (par exemple un klaxon) restent perceptibles : question de sécurité. Cardo ayant assis sa réputation sur ses produits intercom, le Beyond GTS intègre assez logiquement cette fonctionnalité (avec une portée de 2 km), ainsi qu'un feu stop actif. Pourvu d'un écran solaire et évidemment d'une batterie (amovible), ce casque affiche sans surprise, un poids conséquent : plus de 1 800 grammes en taille M. Son tarif a aussi de quoi peser lourd dans la balance au moment d'un éventuel achat : comptez 1 199 €. Évidemment, nous allons le passer à la moulinette d'un test longue durée pour vous dire ce que nous en pensons.

Chez Sena : le Phantom

De prime abord, la solution proposée par Sena ressemble de très près à celle mise en œuvre par Cardo : ce n'est pas seulement un système de réduction de bruit que la marque commercialise, mais un casque complet, en l'occurrence, un intégral intégrant un écran solaire et un feu arrière à leds. La réduction de bruit active du Sena, fonctionne en outre sur le même principe (des ondes sont générées en opposition à celles venues du dehors) et les mêmes limites (prédilection accordée à la réduction des bruits de moteur et de vent, bruits de klaxons ou sirènes gardés audible, pas de modulation de la réduction de bruit par l'utilisateur, notamment pour des raisons de sécurité). Le Phantom, qui dispose lui aussi d'une fonction intercom, diffère néanmoins de son concurrent sur plusieurs points. Le casque est en fibre de verre, et non en carbone. Les haut-parleurs sont plus petits (une quarantaine de millimètres de diamètre) et la batterie lithium n'est pas amovible. Il s'avère, de surcroît, plus léger. Sur la balance (entre 1 600 et 1 700 grammes selon les tailles d'après le fabricant) mais aussi et surtout en termes de tarifs puisqu'il s'affiche à 619 €. Oui, c'est quasiment deux fois moins que le Cardo Beyond GTS. Reste à savoir si une telle différence de prix est justifiée. Dans le domaine du casque moto, les écarts de



prestations peuvent être considérables. Dans celui de la réduction de bruit active également. C'est pour cette raison que nous allons également soumettre ce Sena Phantom à un test longue durée. La confrontation promet d'être intéressante...

Vitedi

BSA change de distributeur et arrive



dans le giron de GD France, structure qui s'occupe déjà de CFMOTO, Zontes, et de l'indien Hero. Ces nouvelles BSA, indiennes elles aussi puisque fabriquées par Mahindra, sont pour l'instant au nombre de trois : Goldstar et Scrambler 650, Bantam 350. Elles arrivent en ce moment dans le réseau.

QUATRE ans de garantie constructeur : c'est ce que propose désormais Husqvarna sur toutes ses machines homologuées route et cela quelle que soit leur cylindrée. Sont concernées toutes les motos à partir du millésime 2025, aussi bien celles encore en stock que celles déjà vendues. Seule condition : faire l'entretien dans un atelier agréé.

LA SUNDAY RIDE CLASSIC c'est bientôt : les 15, 16 et 17 mai prochains. Cette année, on pourra y croiser – entre autres participants – Raymond Roche sur une Yamaha 500 de GP mais aussi y admirer deux très belles expositions : l'une consacrée à Japauto, l'autre à Thierry Henriette et Boxer Design. De nombreux autres événements sont au programme. Pour vous en faire une idée et réserver vos entrées, c'est simple : il suffit de se rendre sur le www.sundayrideclassic.com

DES PROMOS chez Yamaha, sur les millésimes 2024 et 2025 des gammes



CP-2 et CP-3. Les ristournes vont de 500 € sur une MT-09 (standard ou SP, boîte méca ou Y-AMT) à 2 200 € sur la sportive néo-rétro de la marque : la jolie mais confidentielle XRS 900 GP. À moins de 11 000 balles, le millésime 2024 de l'engin a tout de la bonne affaire...



BIMOTA REVIENT AUX PETITS CUBES

La KB399 : quatre-cylindres et 80 chevaux dans un écrin façon joyau.

Une moto de moins de 500 cm³ chez Bimota : hors TT, ça n'était plus arrivé depuis la fin du siècle dernier avec la 500 V-Due et son V-twin deux-temps injecté. Près de trente ans plus tard, la firme de Rimini revient aux petits blocs, certes plus modestement, mais non sans surprise : en mettant à sa sauce la ZX-4 RR, bombinette à quatre cylindres proposée depuis une poignée d'années par Kawasaki. Le choix d'une petite verte n'est bien sûr pas fortuit : depuis un peu moins de 7 ans, Bimota appartient à la firme japonaise et peut donc profiter de ses bases techniques afin de développer, en Italie et avec son propre personnel (une vingtaine de personnes

tout au plus) des machines aux solutions techniques souvent atypiques. Sur cette nouvelle KB 399 cela dit, pas d'audace échevelée dans les modifications apportées à la partie cycle et à la mécanique : le cadre treillis en tubes d'acier reste le même, le train avant ne cède pas – comme sur une Tesi H2 – aux sirènes du bras oscillant et le quatre-cylindres reste cantonné à quelque 80 chevaux (à 14 500 tr/min : ça pédale !). En revanche, les liaisons au sol évoluent (suspensions Showa entièrement réglables à l'avant et à l'arrière), tout comme l'habillage, qui adopte un style proche de celui de la KB998 engagée en WSBK, ailerons latéraux

inclus... et à l'efficacité, probablement toute relative. Cette petite KB399 sera disponible d'ici la fin de l'année, très probablement au compte-goutte vu les capacités de production de la marque et évidemment à un tarif encore inconnu mais nettement plus salé que celui d'une Kawa ZX-4 RR (déjà facturée 9 699 €...). Et pour ceux qui estiment que tout ceci manque un peu de noblesse et d'exclusivité, sachez qu'une déclinaison ES (Edizione Speciale) arrivera en concessions en même temps, identique côté mécanique, mais gratifiée de suspensions Öhlins, d'étriers de frein Brembo Stylema, et d'un habillage évidemment tout en carbone...



PROCHARGER STARTBOOSTER AIR 149,99 €

Jamais à plat !

Batterie HS au petit matin, pneu à plat en rase campagne ou smartphone à l'agonie au moment d'appeler à l'aide ? Avec son Startbooster Air, Louis Moto promet de jouer les bons samaritains : booster, compresseur, lampe et powerbank réunis. Gadget de plus ou vrai allié du quotidien ?

Sans imaginer un scénario improbable où toutes ces galères arriveraient en même temps, ce multi-outils de l'équipementier allemand propose une solution à chacune d'entre elles.

Logée dans une brique de 19 cm de haut sur 11,5 de large et 5 de profondeur, la batterie d'une capacité de 12 000 mAh est capable de délivrer une tension de 12V associée à une intensité maximale de 800A, le tout pour un poids avoisinant 1,2 kg. Des mensurations qui ne font pas d'elle une championne du rapport encombrement / puissance, puisque des boosters 2 fois plus puissants et plus compacts existent. Mais l'idée n'étant pas de proposer un produit à la puissance capable de démarrer une vingtaine de fois un gros V6 diesel mais plutôt

d'y adjoindre un petit compresseur d'air en plus de quelques accessoires, la compacité de son gabarit étonne. Avouons tout de même qu'on l'imagine plutôt rangé dans une valise ou un top-case que dans un sac à dos. Jouissant d'une finition sérieuse qui inspire confiance avec notamment des pinces de câble qualitatives, le Startbooster Air ne joue cependant pas la carte du baroudeur bardé de protections et de certifications d'étanchéité. Répondant aux normes CE, il offre tout de même toutes les assurances de protection contre les courts-circuits, les surcharges, les décharges profondes et les inversions de polarité. De taille à recharger n'importe quel outil numérique connectable en usb, le booster aidera à démarrer n'importe quelle batterie

moto. On l'a même confronté avec succès à une batterie de voiture diesel très déchargée en enclenchant le mode « boost ». La partie compresseur d'air est traitée avec le même soin par le fabricant allemand. 4 modes de gonflages distincts sont proposés avec des pressions pré-réglées pour chacun : 0,7 bar pour un ballon, 2,1 pour des pneus de vélo, 2,5 pour ceux de moto et 2,2 pour des pneus de voiture. On peut bien sûr modifier chaque pré-réglage pour un ajustement personnalisé. Le compresseur s'ébroute alors dans un vacarme relatif et s'arrête tout seul une fois la pression atteinte. Dans les faits, il lui aura fallu moins de 4 min pour regonfler aux pressions préconisées un pneu de moto et une de plus pour un pneu de voiture. ■



HOUSSE

Dans sa housse de transport, en plus du booster, on trouve : un câble d'aide au démarrage, un câble USB A vers USB C, un tuyau d'air flexible et un set d'adaptateur.

LUMIÈRES

Sur le haut du Startbooster Air se trouve les entrées et sorties des connectiques, le raccord de flexible ainsi qu'une lampe led à 3 modes : lumière blanche fixe, stroboscope rouge et clignotement SOS rouge.



- Qualité de fabrication
- Facilité d'utilisation
- Polyvalence
- Certification CE

- Pas le plus puissant des boosters
- Protections
- Uniquement pour batterie plomb

Batterie Li-Ion 12000 mAh, 3,7V. Entrée : 5V – 2000 mA, 15V – 10000 mA. Sortie : 5V – 2400 mA, 15V – 1000 mA. Courant d'aide au démarrage : 12V – 300A. Pression d'air jusqu'à 10,3 bars (150 Psi). Sortie USB 5V/2,4 A. 15 V/10 A Sortie CC. Écran LCD (affichage du mode, des unités & de la capacité restante). Arrêt automatique.

Le verdict MR



Le Startbooster Air de Louis n'est ni le booster le plus puissant du marché, ni le plus petit mais avec son compresseur d'air, il fait un peu plus que ce qu'on attend de lui. Polyvalent, bien conçu et simple d'utilisation, il mériterait plus de protection et un tarif plus agressif pour devenir un must-have.



SCHUBERTH

SCHUBERTH.COM

MADE IN GERMANY



SSB CARBON

F1 TECHNOLOGY MEETS SPORT
TOURING PERFORMANCE.



En savoir
plus



SCHUBERTH

5 YEARS
SCHUBERTH
STANDARD
GUARANTEE

Tout en technique

Roof Boxxer 2 Carbon

Précurseur dans le genre modulable avec son modèle Boxxer, la société française Roof nous propose ici une version carbone souscrivant aux nouvelles normes ECE 22.06. Toujours homologué jet (avec une ouverture à 180° où la mentonnière vient se plaquer sur l'arrière du casque) et intégral, ce modèle haut de gamme bénéficie d'une garantie de 7 ans et d'une compatibilité avec le nouvel écran photochromique développée par Roof, comme avec les systèmes intercom.

Tailles : du XS au 2XL / 4 coloris / prix : 599 €

www.roof.fr



Top Block X65

Format pocket (48 x 34 x 61 mm) pour ce bloque-disque qui permettra de sécuriser les plus petites cylindrées de la production moto (on pense à des 50 ou même des 125 cm³). Un format passe-partout et une tige renforcée de 6,5 mm (pour pénétrer même les plus petits disques) pour un modèle qui a réussi l'exploit d'obtenir l'homologation SRA. Un an de travail pour les équipes de l'entreprise française qui montre une nouvelle fois toutes ses compétences quand il s'agit de protéger des motos.

Sept coloris / prix : 69,90 €

www.top-block.com

Top-case Shade SH51

Le fabricant italien propose ce large top-case capable de recevoir deux casques intégraux (taille XL et M) ou d'autres équipements, selon vos envies et vos besoins (dans une limite de charge de 10 kg). Réalisé en polypropylène renforcé, deux finitions de couverture supérieures sont possibles, soit en carbone, soit en aluminium anodisé. Pas étanche à 100 %, il faudra pour cela en option acquérir le sac intérieur. Le feu de freinage, le dossier confort sont aussi en option.

Prix : 249 €

www.shad.es

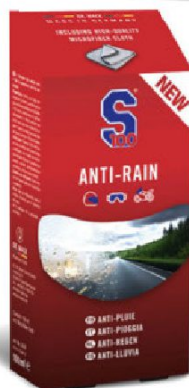


Boîtier EflexMoto

Le Super 95 ou 98, il l'est surtout dans le prix... super élevé. Avec ce boîtier, il est possible de convertir votre moto à l'E85, soit au bioéthanol ou superéthanol. Une transformation qui apporterait un gain de puissance et une conso en baisse, le tout pour un prix à la pompe largement plus supportable, puisque commercialisé environ 1 euro de moins au litre. Attention, d'un point de vue légal, il se destine à un usage réservé au circuit ou à un terrain privé.

Prix : 499 €

www.thorn-bikes.com



Spray S100 anti-pluie

Ce n'est pas le produit auquel on pense immédiatement et pourtant, quand on y a goûté, difficile de se passer de ce spray hydrophobe conçu pour faire filer l'eau sur l'écran de votre casque, comme sur la bulle de votre moto. Quelques pressions pour obtenir un film déperlant durable, ne laissant aucune trace. Il est livré avec une microfibre anti-rayures permettant une application uniforme sur toute la surface à traiter.

Prix : 15,10 €

www.moraco.com

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



Trousse à outils Dafy

Parce que la mécanique n'est pas une science exacte, ce petit kit d'outils pourrait bien vous retirer une sacrée écharde du pied. Certes, il manque encore une pince multiprise et quelques colliers rilsan pour compléter la panoplie, mais pour vraiment pas cher, on est déjà bien. Un tournevis avec 10 têtes interchangeable, deux tournevis isolés, 8 clés hexagonales, 1 pince coupante, 1 pince à bec, 7 douilles de 5 mm à 11 mm.

Prix : 14,99 €

www.dafy-moto.com



Traceur GPS Komobi

En plus d'une fonction antivol tracker qui vous alerte au moindre déplacement de votre moto sur votre smartphone, et vous indique sa localisation précise en temps réel, le traceur GPS Komobi sera capable d'enregistrer vos itinéraires et statistiques (vitesse, temps de parcours, inclinaison, etc.), et aussi de détecter un accident, de gérer le calendrier d'entretien de votre véhicule. Il se compose d'un boîtier traceur et d'un porte-clé

« intelligent ». Deux formules d'abonnement possible. Prix : 173,90 € (1 an) et 244,90 € (3 ans).

www.moraco.com



Motul Racing Brake Fluid 700

L'indice RBF 700 du liquide de frein by Motul a été imaginé pour garantir un maximum de performance aux freins carbone ou céramique qui se destinent à une utilisation racing. Mais comme qui peut le plus peut le moins, il convient également aux freins plus « basiques » garnis de pistes d'acier. Un liquide qui alimentera sans problème les commandes hydrauliques d'embrayage. Conditionnement de 500 ml.

Prix : à partir de 20 € (tarif généralement constaté).

www.motul.com



Extension de béquille Givi

Un appendice qui n'aura rien de superflu au moment de béquiller son trail sur une surface trop mooolle... Une situation que tous les adeptes de ce genre ont déjà vécu au moins une fois en tout-terrain. Grâce à cette extension, la béquille offre une portance accrue qui permettra de sécuriser sa moto dans bien des situations. Bon, ça ne suffira pas dans le sable mou des dunes, et là, on vous donne la combine : il vous restera à plier votre veste et à la glisser sous la béquille.

Prix : à partir de 40,50 €

www.givi.fr



Scorpion Exo-Race Air by Apex Series

Marque dans la marque, la série Apex by Scorpion vise le segment haut de gamme du marché du casque, et pour y parvenir propose des modèles particulièrement performants, à l'image de cet Exo-Race Air qui a reçu toutes les attentions du faiseur Coréen : coque mixte de carbone et de fibre de verre (poids et résistance), aérodynamisme et ventilation, intérieur ajustable (pompe Airfit, jugulaire double-D titane, Pinlock MaxVision®, etc. Un must garanti 5 ans et homologué FIM Racing2. Tailles : du XS au 2XL / 8 coloris / prix : de 649,90 € (unis) à 699,90 € (décos).

www.scorpionexo.com



C'était mieux avant

J'ai la chance d'avoir commencé la moto en 1975, donc il y a un paquet d'années. Je dirais que jusqu'au milieu des années 90, rouler à moto relevait d'une certaine liberté, mais ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui. La généralisation de radars fixes, mobiles, du permis à points ainsi que l'explosion des ronds-points, dos-d'âne, chicanes de ralentissement, ont brisé ce sentiment de se sentir libre au moment de prendre la route... Quand je lis vos essais et que l'électronique, le numérique et toutes ces connexions à profusion font partie intégrante des motos, franchement ça ne me fait plus rêver ! J'avoue bien évidemment que je ne remets pas en cause les airbags ni la généralisation de l'ABS, mais quand je vois toutes ces nouvelles fonctions, pas toujours très intuitives loin de là, cela m'exaspère, d'autant que leur coût grève considérablement le tarif de base d'une moto.

Les constructeurs se fichent bien de nous en proposant béquille centrale, porte-bagage, pare-mains, poignées chauffantes, bulle haute, protections moteur – et j'en passe – en option, tant la liste est longue ! Le comble est de trouver encore dans la production motos des pneus à chambre, alors qu'il y a plus de 40 ans que les pneus Tubeless se sont généralisés. Et rouler de nuit en sécurité, on en parle ? À quand l'obligation généralisée d'un éclairage en virage adaptatif ? Un autre domaine peu en vogue, sauf sur des motos une fois de plus assez haut de gamme : l'aide au démarrage en côte, pourtant bien utile pour des motards comme moi, qui ont souvent du mal à poser les deux pieds bien à plat. On nous prend pour des imbéciles justes bon à baver devant des gadgets inutiles ! Quand j'évoque le terme de liberté, une grande majorité d'entre nous sont connectés en

permanence : réseaux – dits – sociaux, smartphone, GPS, cartes bleues utilisées à satiété, paiement en ligne et bientôt l'IA. Les citoyens que nous sommes n'ont jamais été autant fichés... Pour ma part, j'utilise avec parcimonie la carte bancaire, je n'ai pas de GPS, les cartes routières me conviennent fort bien car je prépare mes itinéraires sur des cartons bristols, lesquels m'envoient rarement vers des routes non choisies. Pour moi, vadrouiller à moto, c'est avoir la faculté de découvrir de manière inopinée des sites naturels, des richesses de notre patrimoine, bien souvent au détour de petites routes, sans forcément les avoir programmées en amont. Je ne suis pas un « extra-terrestre » je roule sur une V85 TT et sa puissance me suffit, d'autant que son moteur est vraiment plaisant, sur les beaux enchaînements comme dans les

cols de montagne. Si je pouvais revenir trente ans en arrière, je ne vous cache pas que choisirais une moto nettement plus performante. Ma priorité aujourd'hui est de conserver mon permis et de continuer à chevaucher à moto même sans partir loin, le plaisir est le même, ce sont souvent les rencontres qui font la richesse de la balade, du voyage, non l'éloignement, ni la durée. Bonne route à tous, un grand signe de la main et un appel de phare.

Dominique Cottant

La réponse de la rédaction
L'expression « c'était mieux avant » revisitée par Dominique Cottant, ce que beaucoup d'entre nous ressentent peut-être de la même façon... ou, à l'inverse, se félicitent de ces dotations high-tech.

Mise en boîte

Avec l'âge, ce que l'on privilégie, dans le couple, c'est... le bas régime. Le plaisir consiste à laisser le moteur descendre dans les tours et relancer la machine sur un filet de gaz avec la sensation que l'on nomme péjorativement « un coup de pied au cul ». Il semblerait que cette pratique, comme bien d'autres d'ailleurs, soit en phase de disparition. La responsable de cette situation s'appelle « boîte automatique ». Depuis plusieurs décennies, en voiture, je me déplace en boîte auto. Ce moyen de transmission est adapté à la circulation « glue » des villes, avec arrêt et redémarrage tous les trois mètres, mais avec notre deux-roues quel est l'intérêt ? Nous bénéficions de l'inter-file, des 50 km/h et des warnings ! Voulant éviter de paraître sectaire, j'ai pris le temps d'essayer une partie de ce qui se fait en boîte auto sur le marché et je dois dire que ces roulages n'ont fait que conforter

mon sentiment. Que ce soit sur des bicylindres à double embrayage ou boîte robotisée, dont le passage des vitesses se fait de façon caractéristique avec une secousse significative accompagnée d'un « CLONG » plus ou moins bruyant rappelant les boîtes à vitesses des flat-twins des années 70, ou que ce soit sur le flat-six que je pratique quotidiennement et qui semble avoir la transmission automatique la plus aboutie. Dans tous les cas de figure cela reste toujours bien moins agréable que la boîte mécanique. Justement avec ma boîte mécanique de 2018, pour en revenir au sujet d'origine, je monte mes vitesses entre 1 500 et 2 000 tours/minute, le DCT nouvelle génération le refuse... c'est 2 000 tours/minutes mini et c'est comme ça qu'à 80 km/h on roule sur la 6^e, le 7^e rapport refusant de rester enclenché... De quel droit est-ce la machine qui commande ? Ça commence avec une

boîte qui passe les vitesses à votre place, rétrograde quand elle l'a décidé et vous dicte la façon de gérer votre couple, et c'est comme cela que l'on finira avec une surveillance de la circulation par des T800 de Cyberdine Systems équipés d'une IA américaine. Après ces quelques roulages, mon opinion est faite : tant que ma main gauche ne sera pas entravée par des problèmes mécaniques (sic), je resterai en boîte du même nom... encore disponible sur le marché ! Appel de phare à toutes et à tous.

Guy Samuel

La réponse de la rédaction
Trop de progrès tuerait-il le progrès ? En tous les cas, selon Guy Samuel, trop de progrès gâche incontestablement le plaisir.

DISPONIBLE EN KIOSQUE



GP RACING

LE MAGAZINE MOTO 100 % SPORT

DISPONIBLE EN KIOSQUE ET SUR BOUTIQUELARIVIERE.FR



Honda WN7

Des watts et des ailes

WN7 comme « Wind Naked Seven » ou la moto Honda développée autour du concept « Be the Wind » (« soyez le vent »). Pompeuse ou pas, l'idée de faire flotter dans les airs cette machine de 217 kilos par les watts doit maintenant convaincre. Qu'en avons-nous pensé ?

Par Mehdi Bermani (MotoService) et Bertrand Gold. Photos constructeur.

WN7 comme Wind Naked Seven disions-nous. Une association entre le vent, un roadster et le chiffre 7. Chiffre « 7 » qui, dicit Honda, s'apparente à la catégorie de puissance à laquelle appartient la machine selon l'échelle Honda allant de 0 à 9. Optons pour la catégorie de couple plutôt que de puissance parce qu'avec un maximum de 68 chevaux en

bout de rouleaux, sur quelle échelle peut donc bien évoluer la CBR 1000 RR-R forte de près de 215 chevaux ? Cette même hypersportive capable de 11,5 mkg de couple contre 10 mkg à la WN7. C'était donc cela... Autant préciser immédiatement que oui, la moto électrique Honda, à défaut de pouvoir monter à des vitesses folles (nous avons atteint 129 km/h), sait s'arracher avec force de la position arrêtée tout comme claquer des

reprises de folie ! Notons avec attention le fait que Honda confirme une nouvelle fois sa capacité d'innovation sur le marché des deux-roues. Sans aller jusqu'à rappeler ici l'historique du constructeur ailé (ce serait si long !), voyons ne serait-ce que ces dernières années : X-ADV et la plateforme NC750, la transmission DCT, le e-clutch et désormais l'électrique par le biais de cette WN7, sa première véritable moto à batterie destinée à

l'Europe. Honda arrive toutefois sur un marché encore fragile, où les ventes restent faibles en raison de deux freins majeurs : le prix et l'autonomie.

Du très bon et du moins bon

La WN7 se présente tel un roadster moderne, proche des modèles thermiques en termes de proportions et de style. Son design, inspiré du prototype EV Fun, est à la fois futuriste et soigné, avec tantôt des matériaux valorisants, tantôt quelques détails perfectibles mais la qualité de fabrication est au rendez-vous. Côté ergonomie, la moto propose une position de conduite plutôt sportive, avec un buste incliné vers l'avant. Si l'accessibilité est bonne, le confort laisse quant à lui à désirer, notamment à cause d'une selle étroite et ferme. En revanche, les suspensions fournies par Showa offrent un excellent compromis et se révèlent performantes, un excellent point pour WN7. C'est l'ensemble de la partie-cycle qui est particulièrement réussi depuis sa construction façon « moteur porteur », articulé autour du bloc batterie qui assure rigidité, agilité et stabilité. La moto se montre précise en courbe, efficace au freinage et très agréable à piloter, avec un comportement proche d'un roadster thermique. Les aides électroniques (ABS, antipatinage, frein moteur réglable) renforcent la sécurité et le plaisir de conduite. Sur le plan technique, il est question d'un moteur électrique développant 11 kW à 18 kW en nominal (jusqu'à 50 kW en crête, soit 68 chevaux) avec ce couple impressionnant de 10 mkg. Nous en parlions plus avant, les accélérations se font très dynamiques, typiques de l'électrique. Quatre modes de conduite permettent d'adapter le comportement, du plus économique au plus sportif, avec une gestion fluide et efficace de la puissance. La batterie de 9,3 kWh annonce 140 km d'autonomie théorique, mais en usage réel, il faut plutôt compter autour de 100 km, max. Ce chiffre reste dans la moyenne du marché, sans réelle avancée. En revanche, Honda se distingue par l'intégration d'un système de recharge rapide CCS2, permettant de récupérer 80 % de charge en environ 30 minutes, un avantage notable face à la concurrence. À condition de réunir les bonnes conditions, dont un courant type DC. Si le format n'est pas disponible, notez qu'en AC on recharge en 2,4 heures à 100 % sur ces chargeurs rapides, alors que via une prise domestique il faudra attendre 5,5 heures ! L'équipement est complet mais parfois décevant, notamment l'écran TFT repris des Hornet, pas si mal mais jugé peu moderne appliqué à WN7. Certains aspects pratiques, comme l'accès compliqué à la prise USB (sous la selle), manquent d'ergonomie. D'autres fonctionnalités, comme la marche arrière ou le limiteur de vitesse, apparaissent plus anecdotiques. ■



Honda WN7 / 14 999 €

+ 120 km/h • de 15 à 68 ch* – 10 mkg* • 217 kg tous pleins faits*

*Données constructeur



- 1 La planche de bord est complète, mais commune à d'autres Honda, elle manque d'originalité !
- 2 Point fort de cette WN7 : son système de recharge rapide CCS2 (la même prise que celle utilisée en automobile) ! De quoi reprendre de 20 à 80 % d'autonomie en 30 minutes !

Verdict

La WN7 est une moto électrique aboutie, performante et plaisante à conduire. Elle réussit à offrir des sensations proches du thermique tout en profitant des avantages de l'électrique. Et d'en subir les désagréments telle l'autonomie limitée, certaines conditions de recharge encore trop lentes et un prix élevé qui risquent de freiner sa diffusion. Honda affiche des ambitions de ventes importantes en Europe (1 500 unités), mais dans un marché encore confidentiel, cet objectif restera sans doute difficile à atteindre.

fiche technique

Moteur : latéral à refroidissement liquide, géré par une centrale PDU (Power Drive Unit). **Puissance :** 18 kW, 24,5 ch. (version A1 : 11 kW). **Puissance en crête :** 50 kW, 68 ch. (version A1 : 11,2 kW). **Couple maximal :** 100 Nm. **Autonomie :** 140 km WMTC2-2 (version A1 : 156 km WMTC2-1). **Consommation :** 81 kWh/km (version A1 : 76 kWh/km). **Transmission par courroie.**

Cadre : alu intégrant la batterie comme élément porteur + monobras alu. Fourche inversée Showa ø 43 mm, déb. 120 mm. Monoamortisseur ø 41 mm réglable en précharge, déb. 120 mm. **Pneu AV :** 120/70 x 17 M/C 58H. **Pneu AR :** 150/60 x 17 M/C 66H. **Frein AV :** double disque hydraulique ø 296 mm, étriers radiaux Nissin 2 pistons. **Frein AR :** simple disque hydraulique ø 256 mm, étrier simple piston Nissin.

Classées

Moteur à nu, optique ronde, guidon droit et tenue élégante, vous entrez ici dans une zone classe et chic parfaitement sous contrôle. Plusieurs millésimes inédits, un budget entre 10 000 et 12 500 €, deux ou trois cylindres, de 83 à 119 chevaux, laquelle du quintette saura vous envoûter ?

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.



chics

A photograph of two motorcyclists leaning into a turn on a paved road. The rider in the foreground is on a red and black motorcycle, wearing a black leather suit and a helmet with orange, white, and blue graphics. The rider behind is on a black and yellow motorcycle, also in black leather gear and a black helmet. The background shows a blurred roadside with dry grass and a white marker.

**Ducati Monster / Triumph Trident 800
Suzuki GSX-8TT / Husqvarna Vitpilen 801 /
Yamaha XSR 900**

Ce quintette établit un parallèle entre passé historique et mouvance actuelle



Dans les pages de notre précédente édition, c'est-à-dire *Moto Revue* n° 4173, nous vous présentions à l'essai deux nouveautés 2026 appelées à compter sur le marché : les Ducati Monster et Triumph Trident 800 2026. Deux contacts individuels menés à une semaine d'écart, deux motos nous ayant manifesté de réelles belles prédispositions à régaler leur monde sitôt la saison lancée. D'un côté le père Rocco emballé par la vivacité du 3-cylindres anglais lors de cette première prise de contact

réalisée en février dernier et de l'autre, bibi, convaincu d'avoir goûté à l'une des meilleures Monster jamais construites malgré la pluie espagnole ayant rincé son lancement presse international quelques jours après la virée amoureuse du gars Rocco sur sa Trident 800. En d'autres termes, il nous tardait de les faire se rencontrer et nous, de les retrouver pour s'en délecter. Arrivées rapidos en concessions et ayant rejoint aussitôt leur parc presse respectif, le rendez-vous n'a clairement pas tardé à s'inscrire dans notre agenda. Un duo que nous

n'avons pas manqué d'étendre en un quintette. Dress code imposé : moteur à nu, optique ronde et tenue classe/chic. De 10 000 à 12 500 €, mécanique à deux ou trois cylindres, une puissance comprise entre 80 et 120 chevaux, les candidates étaient toutes désignées !

Optiques rondes et tenue classe/chic

Produite depuis 2016, la Yamaha XSR 900 n'a rien de la petite nouvelle dans le segment.



Oui mais elle a bien évolué à compter de 2022 et puis elle répond aux critères de sélection propres à ce comparatif ; elle s'est donc vite retrouvée à l'appel. La HVA Vitpilen 801 date quant à elle de 2025, arrivée un an après la Svartpilen 801 (laquelle se la joue plus ou moins scrambler avec pneus mixtes et guidon relevé), les deux succédant à la génération 701 monocylindre. Quatrième du lot, la KTM Duke 790 est largement rhabillée et riche de plusieurs petites subtilités techniques et esthétiques bien excitantes que

l'on se réjouit de trouver ici en comparaison directe. Autre nouveauté de l'année 2026 : la Suzuki GSX-8TT, sœur presque jumelle de la GSX-8T mais qui s'en distingue par l'adoption d'un habillage de tête de fourche plutôt cosu. Avec l'inedite Trident 800 et cette nouvelle itération Ducati dont les débuts en carrière remonte à 1993, le trait d'union brodé de fil chic et classique se fait évident. Âme de roadster et technologie dans le viseur, ces cinq-là s'admirent toutefois depuis un œil dans le rétro ; mais pas trop. En effet point

trop typé « néo-rétro », le quintette venu rouler ici des mécaniques établit à juste dose un parallèle entre historique passé et mouvance actuelle sans basculer dans la singerie. Les réglages sont justes, le dosage pesé et les meules prêtes à feuler. Alors il y a bien quelques disparités d'équipement et/ou de rendement mais globalement, il y a de quoi se régaler. Et surtout quoi se distinguer du paysage moto « un peu beaucoup » porté sur le trail dans tous ses états et le roadster à la plastique multi-cisaillée. ■

Une belle balance, une tenue convaincante, un moteur brillant : la Monster V2, malgré la facilité et l'efficacité d'ensemble, n'en reste pas moins une moto à la personnalité affirmée.



Tu as beau voir mars inscrit sur le calendrier, avant que ne s'installe un vrai printemps stable et durable, il faut se faire un minimum finaud afin de pouvoir poser les roues sur le sec au moins deux jours d'affilée. Équipés de cinq motos sur le tarmac, du taf en perspective, il y en a, alors pas de temps à consacrer aux caprices météorologiques, il faut que ça droppe ! Revue de tenues validée, l'essaim s'envole, place au roulage, place aux images !

Présentation

						Ducati
						Husqvarna
						Suzuki
						Triumph
						Yamaha

Cette touche classique qui flotte dans l'air nous enivre d'une saveur presque amoureuse mais sans encore toutefois pouvoir l'adresser à une

seule d'entre elles. Chacune y va pourtant de ses charmes. La tête nous tourne, toute cette palette de couleurs, ces bouilles à croquer, etc. C'est là qu'il faut savoir rester pro, concentré, entretenir l'œil critique, ne pas succomber au chant des sirènes. Bon, finalement nous fûmes unanimes dans l'ensemble : elles se valent. Celle perdant un point à cet endroit le reprend ensuite par ici, etc. Voyez la Vitpilen qui laisse câbles et faisceau apparent mais qui régale de sobriété et finesse depuis l'assemblage des carénages. Une moto qui avance l'énorme atout de l'originalité,



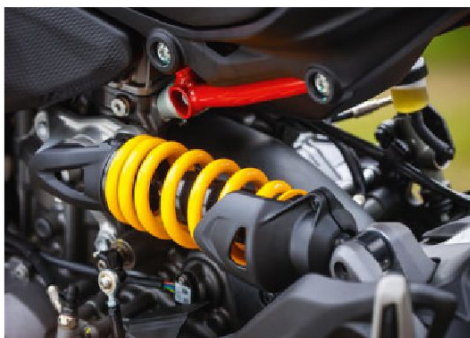
Design, fonctionnalité et ergonomie sont au top, dommage que certaines touches se révèlent à ce point accrocheuses.



Le nouveau V-twin commun à la gamme V2 Ducati est véritablement à croquer ! Grosse rondeur et force de fonctionnement, il a remplacé la commande desmodromique par de traditionnels ressorts de rappel, l'espacement du contrôle de jeu aux soupapes venant de passer à 45 000 km.



Des grilles anti-intrusion inspirées de la MotoGP et une sonorité canon.



Monté sans basculeur et seulement réglable en précharge, le combiné arrière avec ressort progressif profite au confort. Une suspension qui semble d'abord trop souple mais qui assure finalement un excellent équilibre.

celle qui se distingue, qui distingue son propriétaire du reste du monde. Et pas seulement parce qu'elle s'habille d'un jaune pétant ! La GSX-8TT qui fait rire depuis son maître-cylindre à bocal intégré d'un autre temps mais qui séduit par la qualité des revêtements et traitements de surfaces appliqués. La Trident soufflant le froid à l'endroit de son combiné amortisseur simpliste et son levier d'embrayage non réglable en écartement (citons également le tendeur de réglage de garde de câble d'embrayage tout droit sorti des 60's) mais qui

Ducati Monster

L'amour en héritage

La Monster, ou le roadster le plus emblématique de la moto moderne. Née « il Mostro » fin 1992 et dessinée par Miguel Galluzzi, elle est née d'une idée pourtant simple à un moment où Ducati souffrait d'une trésorerie famélique : emprunter le twin Desmodue de la 900 SS, reprendre le cadre treillis des 851/888, supprimer tout le superflu et réaliser un duo selle/réservoir dédié. Il Mostro, devenue Monster sous les pressions du marketing, devint immédiatement ce best-seller Ducati qui donna naissance à toute une famille : 600, 620, 750, 800, 900, S4, S4R, S4RS, 696, 796, 1100, 1100 Evo, 821 ou encore 1200, « à air ou liquide », chacune plus moderne et plus puissante que la précédente. En 2021, c'est le grand virage avec la Monster 937. Ducati abandonne le célèbre cadre treillis au profit d'un élément coque fait d'alliage d'aluminium inspiré des sportives de la marque. Allègement général, agilité exacerbée, les mises à jour se poursuivent alors jusqu'à cette version 2026 recourant à l'inédit moteur V2 liquide à chaînes de distribution et ressorts de rappel des soupapes et désormais commun aux Monster V2, Multistrada V2, Streetfighter V2, Panigale V2 et même Desert-X. Oui, adios le Desmo ! Pourtant, plus de trente ans après sa naissance, la Monster demeure fidèle à ses préceptes originels : moto simple, vivante et fun, qui mélange avec maestria le style italien à une mécanique expressive. Des chiffres : 111 chevaux, une livrée blanche facturée 200 € de plus que la rouge, un abaissement de hauteur de selle possible jusqu'à - 40 mm, un intervalle de jeu aux soupapes repoussé à 45 000 km et une LOA fixée à 99 €/mois après un premier versement de 2 500 €. Un héritage d'amour finalement accessible ? Attention, les pièces restent chères..



Ducati Monster / à partir de 12 590 €

+ 200 km/h • 111 ch* – 9,3mkg* • 175 kg en ordre de marche

** Données constructeur.*

Triumph Trident 800

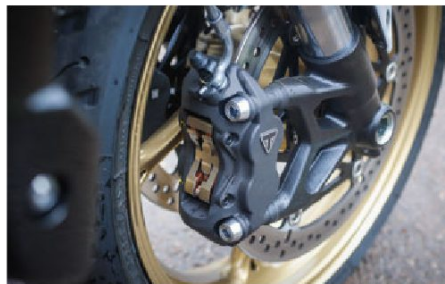
Affaires sérieuses

Toute nouvelle toute pimpante, mademoiselle Trident 800 ! Nouvellement présentée par Triumph à compter de ce millésime 2026, la Trident 800 marque l'évolution de la lignée Trident vers une cylindrée et des performances supérieures. Héritière directe de la Triumph Trident 660 (initialement proposée dans un format 80 chevaux puis dorénavant calée à 95 chevaux depuis 2026 là aussi), la Trident 800 porte elle aussi l'esprit « roadster accessible » depuis un style résolument britannique, parfaitement caractérisé par un phare rond, un design épuré avec réservoir rond lui aussi et son trois-cylindres typique de la marque. La Trident 800 ne manque toutefois pas de se positionner plus haut dans la catégorie des moyennes cylindrées, s'approchant nettement de la ligne statutaire réservée aux « gros cubes ». Son moteur trois-cylindres en ligne poussé à 798 cm³ (même alésage que les 765 mais avec course de vilebrequin allongée) et dérivé de la Tiger 800 Sport atteint 115 ch à 10 750 tr/min pour 8,5 mkg de couple à 8 500 tr/min. Un « triple en ligne » nous gratifiant de montées en régime particulièrement vives et d'une disponibilité de tous les instants. Le Ride by Wire est accompagné de trois modes de conduite (Rain, Road, Sport), du régulateur de vitesse et du quickshifter bidirectionnel. La Trident 800 reprend l'idée du petit et chic afficheur rond en position centrale des Trident 660. Le cadre périmétrique est toujours en acier tubulaire tandis que les suspensions proviennent de chez Showa. Du matériel simple mais qui s'associe à une paire d'étriers radiaux à quatre pistons pour convaincre. Bonne bouille, vrai « step » versus la précédente 660, la Trident 800 ne manque définitivement pas d'arguments sans marcher sur les plates-bandes de la Street Triple.

entretient nos pulsions depuis tout ce qu'il y a autour. La XSR, grosse mère dont on jurerait qu'elle a piqué son gros réservoir à mamie FZR 1000 type 3LE de 1989, tandis qu'elle nous captive par l'intégration fûtée de ses repose-pieds passager et par la qualité de réalisation de son duo cadre & bras oscillant. Enfin cette Ducati à qui l'on reproche un peu trop vite d'avoir perdu depuis longtemps toute légitimité à emprunter l'appellation Monster, ceci avant de voir en cette nouvelle itération un pourtant vrai retour au concept originel, à savoir l'emploi d'un moteur générique comme élément majeur et sur lequel viennent se greffer un réservoir tout en rondeur, un arrière tombant et un avant ultra-court.



Visez l'intégration de la grosse gamelle d'échappement qui suit parfaitement l'angle formé par le carter d'huile moteur. Et puis on aime ce petit sabot tout en élégance.



Frappés du blason Triumph, les étriers 4 pistons à fixation radiale sont en réalité produit chez l'espagnol J-Juan. Vu les durites blindées ?

Ergonomie générale & confort

	Ducati
	Husqvarna
	Suzuki
	Triumph
	Yamaha

Un avant très raide, une assise ferme et un guidon très bas, très plat et très large, l'HVA n'est pas la plus transparente du lot d'un point de vue placement à bord, pas plus qu'elle ne se révèle être la plus confortable. Mais c'est ce qui forge son caractère, révèle son ADN, cette



Un combiné à bas coût qui finalement s'en sort plutôt très bien et il fallait ça parce qu'avec ce moteur-là, ça pourrait vite chahuter.



La fonction bidirectionnelle permet de décupler encore les plaisirs liés à ce moteur 3-cylindres 798cc même si c'est encore un poil râche en bout de pied en fonction du régime.



Triumph Trident 800 / 9 995 €

+ 200 km/h • 115 ch* – 8,5 mkg* • 198 kg tous pleins faits*

* Données constructeur.



Il y a tellement de « motea ur » là-dedans !
Presque trop par rapport à l'orientation mais ainsi,
la Trident ne fait pas que dans la sagesse.

La plateforme GSX-8 excelle d'un point de vue équilibre dynamique : c'est neutre, facile, précis, efficace mais la mécanique manque cruellement de communicant.



sportivité qu'elle porte et assume. Il y a ce côté minimaliste qui ressort également, faisant d'elle ce qu'elle est intrinsèquement : cette rebelle affirmée et débordante de caractère qui parallèlement en fait la plus exigeante.

Tout l'inverse de la représentante Suzuki ici dépêchée, elle qui déplie les jambes de son pilote comme nulle autre, l'installe très droit et l'assoit sur un coussin dévolu à son confort. On s'y trouve particulièrement décontracté, presque trop, la GSX-8TT pourrait être un trail si sa garde au sol était surélevée. Ça manque ainsi de caractère (on va le redire ça...) mais c'est d'un confort d'utilisation record. XSR 900 ici présente nous installe très en arrière, nous

accueille depuis un guidon large et qui semble revenir lui aussi sur l'arrière. La sensation d'avoir un gros bidon entre les cuisses n'en étant finalement pas qu'une mais bel et bien une réalité. La moto se fait presque gironde mais dans le même temps, statutaire. Les commandes se révèlent toutes conciliantes et précises, en revanche, le confort n'est pas fou-fou. La Trident 800 se différencie largement de la Street Triple 765, notamment par une assise beaucoup plus droite. Forcément, le guidon forme un cintre très prononcé, n'est pas si large (moins que la Street c'est clair) et puis les jambes ne sont que très peu repliées. Enfin elle apparaît très étroite à l'entre-jambes.

Pas de levier d'embrayage à écartement réglable, un amortisseur qui peut aller jusqu'à talonner tandis que l'assise se révèle douce avec nos fesses. La Monster épate, elle qui propose sans contestation possible le plus agréable et cohérent triangle guidon/selle/repose-pieds. La bascule sur l'avant est contenue, la largeur et le cintre de guidon au top, on la sent bien entre les cuisses sans les avoir trop ouvertes, le confort de selle est étonnant et le toucher des commandes, globalement plus fermes que les quatre autres, super homogène et avec ça de caractère qui en fait une vraie Ducati. Ce à quoi elle ajoute une protection au vent presque étonnante.

Extension de potentiel

La Suzuki GSX-8TT (et GSX-8 T) est introduite à compter de ce millésime 2026. Déclinaison façon « néo-rétro » de la plateforme bicylindre parallèle 800 Suzuki d'abord introduite par le roadster moderne et sportif GSX-8S, cette TT adopte une esthétique inspirée des sportives historiques de la marque, notamment la Suzuki GS1000S de la fin 70/début 80, avec tête de fourche et optique ronde, sabot moteur et décoration rétro-racing. Sur le plan mécanique, la GSX-8TT reprend donc le bicylindre parallèle de 776 cm³ calé à 270°, refroidi par eau et sous contrôle Ride by Wire. Développant environ 83 ch à 8 500 tr/min pour 7,9 mkg à 6 800 tr/min, ce twin moderne adopte un balancier d'équilibrage (formule classique pour tout bloc parallèle calé à 270°) visant à limiter les vibrations. Le quickshifter bidirectionnel se présente en série. La partie-cycle repose sur un cadre tubulaire en acier typé « Diamant » associé à un bras oscillant classique fait d'alliage d'aluminium, à des suspensions KYB de milieu de gamme ainsi qu'un double disque de 310 mm avec étriers radiaux Nissin. L'électronique est dotée des fonctions habituellement présentes dans ce segment tandis que l'afficheur couleur TFT, très simple, est dimensionné à 5,00". Rien de fou à signaler à bord de cette GSX-8TT qui mise avant tout sur ses suggestions historico/sportives et ses coloris pour le moins bien inspirés. Globalement aussi sage que ses frangines GSX-8S ou encore GSX-8R, la TT sait se faire douce et facile à défaut de manifester de la saveur. Moto sûre et fiable, depuis début 2026 Suzuki joue la carte de la confiance pour séduire en garantissant ses motos jusqu'à 10 ans !

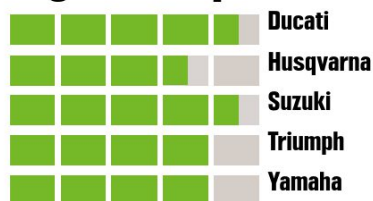


Elle fait cossue cette GSX-8TT, il y a ce coloris certes mais également toutes ces petites attentions de finition à l'image des surpignures de selles.



Pas vraiment sensationnel mais parfaitement opérationnel, le twin parallèle Suzuki profite d'une sélection et d'un quickshifter up & down délicieux.

Rigueur et précision



Différents profils se dessinent en dynamique avec comme références la Ducati Monster ainsi que la Suzuki GSX-8TT. Si la première citée semble d'abord montée sur des suspensions calibrées trop souples pour offrir suffisamment de rigueur au moment d'augmenter le rythme,



Tout plein de détails réunis ici entre le treillis arrière en alliage d'aluminium, le cadre en acier, le régulateur de tension et le Throttle Body de type Ride by Wire apparents, ainsi que le pad en plastique apposé sur le côté de réservoir.



Signe distinctif de la GSX-8TT : cet habillage de tête de fourche relativement carré, façon seventies. Il assure une protection à peine meilleure face aux éléments mais il a une belle gueule.



Suzuki GSX-8TT / 9 999 €

+ 200 km/h • 83 ch* – 7,9 mkg* • 203 kg tous pleins faits*

* Données constructeur

Husqvarna Vitpilen 801

L'originale

Cette Husqvarna Vitpilen 801 s'inscrit très clairement dans la lignée des néo-modernes, faisant suite à ses précédentes représentantes lancées au courant des années 2010 dont la 401 Vitpilen fut d'ailleurs la première du genre. La 801 Vitpilen, ou la montée en puissance de la gamme roadster signée Husqvarna. Signes particuliers : lignes épurées, design engagé, silhouette compacte voire minimaliste et ergonomie sportive façon café racer moderne. Sur le plan technique, la Vitpilen 801 repose sur le bicylindre parallèle de 799 cm³ repris aux KTM Duke et Adventure 790. Si ce moteur vaut environ 105 ch dans sa version « libre », celle utilisée ici dans ce comparatif, il s'en tient finalement à 95 chevaux dans la désormais seule version « L » (dite Low) proposée à compter de 2026. La raison tient en la simplification d'homologation de gamme afin de répondre à la réglementation A2 par le biais d'un seul type mine. Twin en ligne compact et communicatif, le bloc LC8 s'accorde ici les faveurs d'un quickshifter bidirectionnel (facturé 349 € hors pack). La partie-cycle s'appuie elle aussi sur les éléments attribués à Duke 790, incluant le cadre treillis en acier au chrome-molybdène ainsi que le bras oscillant en alliage d'aluminium à nervures de renfort apparentes. Les suspensions fournies par WP sont issues de la gamme APEX. Le freinage associe deux disques avant de 300 mm avec étriers radiaux ByBre ici estampillés du blason Husqvarna. L'échappement de notre moto d'essai, un Akrapovic Tinate/carbone, s'échange contre 1 098,69 €.



L'originalité a également une poupe, la voici avec strapontin passager intégré, LEDs pour la souligner et échappement en position haute.



C'est exclusivement par là que la Vitpilen se fait guider, via ce train avant très directeur. Du bon matos par ici encore.

la réalité nous prouve le contraire. C'est souple, oui, mais homogène et progressif, avec du contrôle dans la vitesse d'enfoncement ainsi que dans le fond de course. En d'autres termes, la moto offre beaucoup de confort sur le début de course puis propose ensuite du maintien. La Monster a cueilli son monde, chacun d'entre nous en redescendant avec la banane collée sur le faciès, ceci alors que les routes empruntées étaient très majoritairement chaotiques. Elle s'est en revanche révélée être la moins agile du quintette, la moins vive dans les changements d'angle, etc. Sauf qu'elle brille par son niveau de stabilité y compris sur les bosses et par sa précision à l'inscription, par sa tenue de cap une fois engagée. Pour une meule dont seules la précharge et la



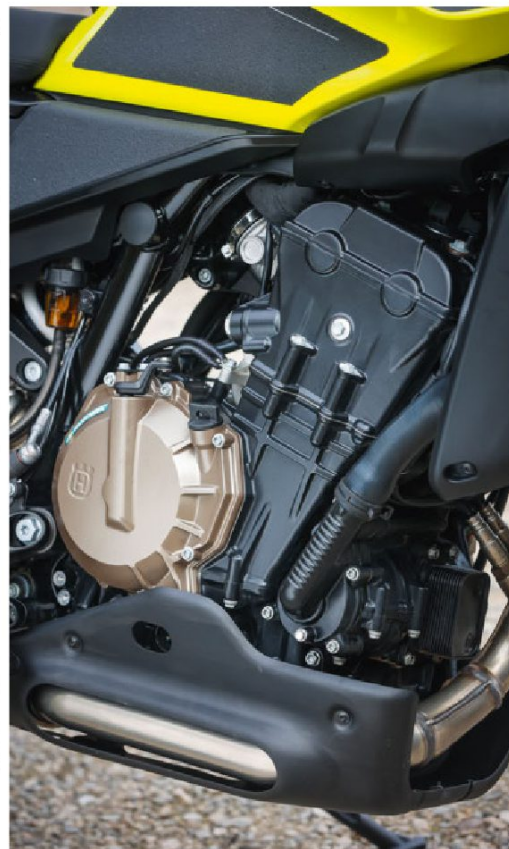
Le bras oscillant de la KTM Duke 790 est lui aussi repris, un bras au design original et à la rigidité incontestée.



Husqvarna Vitpilen 801 (L) / à partir de 10 890 €

+ 200 km/h • 105 ch [95 ch]* – 8,8 mkg* • 189 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*



Pourtant si compact, ce twin approche bel et bien les 800 cm³. Ici dans sa définition 2025 et fort de 105 chevaux, c'est la furie dans les hauts régimes.

détente arrière sont proposées, on dit chapeau ! La Suzuki se révèle peut-être bien encore plus complète, avec une vraie vivacité et une lecture limpide du terrain sous ses roues. Elle apparaît en revanche un peu lourde et puis là où la Monster propose du grip depuis ses Pirelli Diablo Rosso IV, la GSX-8TT et sa première monte Dunlop Sportsmart dédiée perd du terrain. Mais quelle belle homogénéité de suspension, quelle belle neutralité en virage. Entre les XSR 900 et Trident 800 se joue plus ou moins un même récital. Deux motos au moteur particulièrement rempli et qui appliquent donc des contraintes assez coriaces à la suspension pour peu que le type aux manettes soit un tantinet excité. On appelle cela des transferts de charge qui, dans

les deux cas présents, prennent de l'ampleur à mesure que le 3-cylindres en ligne concerné balance la purée. Tout ça pour dire que les amortisseurs de ces deux machines ont du boulot quand ça s'agace. Celui de la Triumph atteint plus rapidement ses limites que son homologue équipant l'XSR.

On en vient à l'envoyer dans le fond jusqu'à toucher la butée en cas de pilotage vraiment sauvage. L'XSR dispose d'un meilleur combiné sauf que la géométrie de la moto tend à renvoyer plus de poids vers l'arrière et donc, d'aboutir au même constat qu'à bord de la Trident. À rythme plus tranquille, disons même « normal-vite », ces deux-là font du très bon boulot, se révélant instinctives, rapides en placement, promptes à improviser, juste

qu'elles se font moins rigoureuses à « l'attaque ». Avantage à la XSR en ce qui concerne ses pneumatiques Bridgestone S23 au grip supérieur à celui des Michelin Road6 équipant la Trident 800. La Vitpilen se paye une approche propre à elle, se faisant diriger uniquement depuis son large guidon, faisant fi des appuis repose-pieds. C'est donc un avant très présent qu'elle nous met entre les pognes, un avant insistant, directeur, souvent un peu trop en avance sur un arrière parfois lent à venir au moment de s'inscrire. Sorte de mode d'emploi toutefois rapidement assimilé. C'est juste moins reposant en cas de route imparfaite avec cet avant ferme, et directeur et c'est peut-être bien aussi pourquoi la Vitpilen embarque un amortisseur de direction.



Avec son guidon large et bas, la Vitpilen impose un pilotage très sur l'avant, avec le sentiment de tenir l'axe de roue dans ses mains. Une « moto-joujou » que cette HVA mais avec le mode d'emploi.



Moto la plus généreusement dimensionnée du comparatif, la XSR se fait sérieuse et pêchue. Du tonus moteur, de bons pneus Bridgestone BT23, ça matche !

Prestations mécaniques



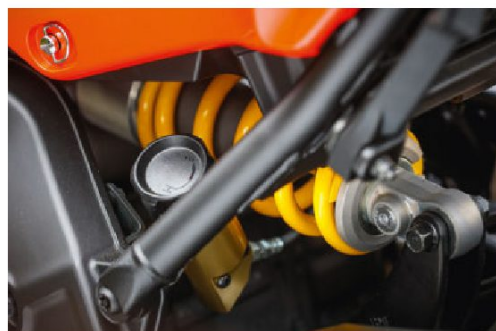
Le « triple » Triumph, c'est de la dynamique ! Ça reprend franchement tout en bas, ça tracte fort, très tôt, partout, tout le temps et ça déménage là-haut. Complet, archi-complet et depuis une sonorité extra, objectivement, c'est le bloc le plus efficace du comparatif. Petit bémol tout de même : une sélection pas toujours super onctueuse malgré un quickshifter bidirectionnel efficace (et de série). Reste que parfois, en fonction du régime et de la charge, c'est accrocheur en bout de sélecteur. Une particularité que l'on retrouve à

bord des Triumph 765 alors que par exemple, dans le cas d'une Tiger 1200, sélection et séquences de coupures du quickshifter se font ultra-confortables. L'autre « triple » en ligne, la version japonaise, ne manque pas non plus de peps. Toujours est-il que, aussi élastique et performant soit-il, celui-ci se révèle moins direct, moins franc tout en bas que le bloc de la Trident 800. Il distille en revanche quelque chose de plus rugueux, plus crapuleux que son homologue anglais. Très proches donc mais avec un petit avantage tout de même en faveur de la Trident 800 qui en aurait presque trop dans le slibard en regard de son placement voulu plus classique que la Street Triple 765. Le V-twin Ducati « non-desmodromique » fait preuve d'une générosité sans faille. Toujours présent, il parcourt toute la moto jusqu'à s'immiscer dans notre être. Élément ultra-communicatif faisant lien direct entre l'homme et sa

machine, il nous rappelle à quel point une propulsion électrique peut se faire triste... La magie de l'architecture V2 ! Présent mais pas envahissant, le dosage est savant et puis le rendement parfaitement calibré. D'un délicieux « poum-poum » au ralenti, le voilà rempli dès les plus basses révolutions. Beaucoup de couple et très tôt, la Monster bondit à la moindre sollicitation sans pour autant se faire débordante. Moins alerte dans les tours que certaines concurrentes ici présentes depuis son calibrage à 111 chevaux (le V-twin Ducati vaut 120 chevaux dans la Panigale V2, la Streetfighter V2 et l'Hypermotard V2, 115 dans la Multistrada V2, 110 dans la DesertX), il sied à merveille à la Monster, moto ô combien homogène et cohérente. Le bicylindre parallèle emprunté à la Duke 790 et inséré dans la Vitpilen était ici calibré à 105 chevaux contre 95 chevaux à la désormais seule version 2026 de Vitpilen qui prend le suffixe « L » (Low). Une



Des détails qui font la différence : surpiqûres de selle et repose-pieds passager escamotables, top !



La molette de précharge déportée, mine de rien, c'est un sacré atout et un gage d'attention de la part du constructeur. Vu la vis quart de tour appliqué au flanc arrière ?



Les commandes au guidon démontrent un véritable sérieux d'équipement, entre commodos complets et leviers réglables par petite molette.



Belle optique ronde au diamètre contenu et avec éclairage LEDs, un bloc d'éclairage très avancé, typique du concept XSR Yamaha.

Yamaha XSR 900

Eigthies spirit

En 2016, c'est l'apparition de la Yamaha XSR 900 au sein de la gamme « Sport Heritage » frappée du diapason. Le concept tient en l'extrapolation de la base technique appliquée à la Yamaha MT-09 vers un style rétro inspiré des motos « coursifiées » des années 1970-1980. Machine dite « néo-rétro » au look classique mais aux performances résolument modernes, en son cœur bat le fameux moteur CP3, le Crossplane trois-cylindres en ligne Yamaha particulièrement expressif. Le voilà qui cube 889 cm³ (il est né en 837 cm³), développe environ 119 ch pour près de 9,5 mkg, lui qui se distingue par une disponibilité de tous les régimes et par des vocalises on ne peut plus évocatrices. Depuis 2022 et le nouveau moteur passé à 889 cm³, la XSR 900, à l'instar de toutes les Yamaha sur la plateforme CP3, profite également d'un cadre en alliage léger à la construction ainsi qu'au design largement modernisés. L'électronique ayant suivi une même logique d'évolution, elle accompagne parfaitement les ambitions ludiques du produit, complétant un tableau dynamique parfaitement réussi. Nantie de suspensions KYB réglable multiréglables, de gros freins, d'un poids contenu, de belles subtilités de conceptions à l'image des repose-pieds passager escamotables, d'un quickshifter bidirectionnel, et d'un afficheur TFT connecté, aujourd'hui la XSR 900 se positionne telle une chouette et performante machine sportive et déguisée en classique. Clairement, la finition « GP » va encore plus loin dans la suggestion sportive mais déjà là, ça pétillie ! Notez que dans sa version A2, la XSR 900 réclame 11 199 € contre les 11 499 € de notre version d'essai « full power ».

dizaine de chevaux qui fait la différence dans le dernier tiers du compte-tours, notre moto d'essai s'y révélant super vélocité, virulente depuis 6 500 tr/mn et jusqu'à 9 000 tr/mn ! En bas, il n'en manque pas pour autant, c'est toujours alerte, vif, comme dénué de toute inertie. Moteur compact, équipement mobile léger, on sent de la nervosité là-dedans, c'est pour le moins super vivant. La commande de boîte se fait elle aussi très légère, un sélecteur tout léger en bout de botte, ça égrène du crabot à la vitesse de l'éclair mais dans un mouvement relativement accrocheur. Concernant le bloc Suzuki, il faut à l'inverse saluer le confort de sélection : c'est précis, franc, onctueux et parfaitement secondé du quickshifter up & down servi de série. Question rendement, saluons l'efficacité : c'est facile, doux, gentil, dénué de toute vibration et sage... tellement sage... trop sage... ennuyeux serait le plus juste qualificatif. ■



Yamaha XSR 900 / 11 499 €

+ 200 km/h • 119 ch* – 9,5 mkg* • 193 kg tous pleins faits*

** Données constructeur.*



Ducati Monster

En duo
14/20



À DEUX : La précédente génération de Monster se montrait déjà à l'aise dans l'exercice du duo. Celle-ci lui emboîte le pas, forte d'une selle accueillante, très correctement garnie et de repose-pieds placés bas. Côté mains, on aurait pu espérer mieux – les fines encoches dans la coque arrière ne permettent de glisser que l'extrémité des doigts – mais le réservoir offre une bonne préhension. Ajoutez un bon confort d'amortissement et vous avez là la moto la plus convaincante du lot dans l'exercice du duo.

TABEAU DE BORD : Par ici se joue une bonne partie des attributs technologiques appliqués à Monster. Une dalle digitale couleur 5,00" haut de gamme et qui n'a rien à envier à celles des modèles encore plus chers de chez Ducati. Plus que la foultitude d'information, c'est la dotation électronique qui épaté ici. Toutes les aides et assistances sont paramétrables et sur plusieurs niveaux. La Monster fait très fort.





Triumph Trident 800

En duo
10/20



À DEUX : La courte boucle arrière de la Trident 800 contraint le passager à s'installer tout contre le pilote. Mais ce n'est hélas pas la seule limite au duo sur cette moto. Le second occupant doit aussi composer avec des repose-pieds trop hauts et des poignées de maintien absentes, du moins en dotation de base. Le support de plaque étant ancré sur le bras oscillant, il n'est même pas possible de l'agripper pour se maintenir. Bref, sur l'anglaise, le duo n'est à envisager que pour dépanner.

TABLEAU DE BORD : Pas de quoi écrire à la famille tant c'est minimaliste ici sauf qu'en même temps, la simplicité, ça repose. C'est l'aspect circulaire que l'on aime surtout, un contraste élégant vis-à-vis des dalles rectangulaires modernes. Cela dit, bien qu'il y ait pas mal d'informations, il est imposé de faire défiler un bon nombre de fenêtres pour y avoir accès. Un ensemble qui trahit également une électronique rudimentaire, quoique pas moins présente qu'à bord de GSX-8T par exemple.



Entretien

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

	Filtre à huile	Filtre à air	Bougie	Huile	
Ducati	28,00 €	27,00 €	4 x 35,00 €	3,8 l	€ (hors huile)
Triumph	12,00 €	32,00 €	3 x 12,00 €	3 l	€ (hors huile)
SUZUKI	18,92 €	43,86 €	2 x 25,07 €	3,2 l	€ (hors huile)
HVA	11,70 €	29,40 €	2 x 27,78 €	2,9 l	€ (hors huile)
Yamaha	19,00 €	39,50 €	3 x 19,50 €	3,2 l	€ (hors huile)

	Plaq. AV (2 jeu)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
Ducati	126,00 €	75,00 €	198,00 €	389,00 €* 129,00 €	129,00 €	129,00 €	N/A	1 360,00 €	358,44 €**
Triumph	59,00 €	66,00 €	209,00 €	284,00 €* 95,00 €	95,00 €	49,00 €	109,00 €	1 120,00 €	499,00 €
Suzuki	59,57 €	43,02 €	198,44 €	164,27 €* 65,10 €	65,10 €	54,05 €	94,51 €	3 170,88 €	626,40 €
HVA	38,88 €	38,88 €	160,92 €	271,98 €* 65,52 €	65,52 €	66,24 €	47,04 €	528,00 €	785,70 €
Yamaha	63,00 €	56,00 €	229,00 €	396,00 €* 111,00 €	111,00 €	47,00 €	126,00 €	1 686,00 €	1 158,00 €

* Disques lisses et gamis et ressorts. **Couver-réservoir

Merci

Éternels remerciements à (encore !) Julien Toniutti et Fred Protat pour la belle compagnie en ces journées de roulage et puis pour leur hospitalité toujours aussi appréciable et délectable. Enfin un coucou super sincère à Delphine pour avoir (encore !) supporté cette belle brochette de mâles à sa table. Et puisque l'on ne change pas une équipe qui gagne... Disons-nous à très bientôt les amis !



Suzuki GSX-8TT

En duo
13/20



À DEUX : Pas si mal en duo, cette 8TT ! La boucle arrière relativement longue et la hauteur modérée à laquelle sont ancrés les repose-pieds permet à un passager d'un gabarit moyen, de cohabiter avec le pilote sans trop d'inconfort. À l'absence de poignées passager, le support de plaque offre une prise de secours et surtout, l'amortisseur arrière ne s'affaisse pas trop sous le poids d'un second occupant. De quoi envisager une petite balade à deux.

TABLEAU DE BORD : Une petite dalle 5,00" qui assure une lisibilité impeccable, ceci aussi et surtout parce que la quantité d'informations se fait contenue. Les seules fonctions d'affichage liées aux assistances se résument en ces deux fenêtres « TC » (contrôle de traction ajustable sur 3 niveaux et déconnectable) et « SDMS » (réactivité moteur depuis la commande Ride by Wire). Le commodo dédié se fait ultra simple lui aussi. C'est chiche mais particulièrement fonctionnel.

Husqvarna Vitpilen 801

En duo
12/20



À DEUX : Prestation très contrastée pour cette Vitpilen 801 lorsqu'on la chevauche à deux : la selle relativement longue et les repose-pieds installés à une hauteur modérée laissent une place décente au passager mais ce dernier doit composer avec une garniture de selle très fine et un silencieux d'échappement en position haute, très proche de la main droite. Heureusement, le dessin du réservoir permet au second occupant d'y poser ses paumes. Correct, mais au prix de quelques contorsions et depuis un amortisseur trop souple.

TABLEAU DE BORD : Hardware repris à la Duke 790 (et en position inversée) mais software dédiée, avec notamment de belles touches de couleur jaune. Sans être à la hauteur des nouvelles productions de KTM telles que celles appliquées aux Duke 990 R & 1390 Adventure, cette dalle de 5,00" se révèle particulièrement agréable, fonctionnelle et lisible. Le jeu des couleurs participe grandement de cette convivialité.





Yamaha XSR 900

En duo
09/20



À DEUX : Ses supports de repose-pieds amplement déployables laissent espérer un confort de jambes correct sur cette Yamaha. Mais à l'usage, les membres inférieurs restent en contrainte, tout comme les fesses confrontées à une garniture de selle trop dure. Les mains ne sont pas mieux loties : privées de poignées et devant se contenter d'une maigre prise sur la coque arrière. Disons que le tout est supportable durant quelques kilomètres...

TABEAU DE BORD : 5,00" ici aussi dédiés à l'affichage et un peu plus en prenant en compte les contours réunissant les divers voyants. Un ensemble sobre et qui propose lui aussi divers thèmes d'animation et dont les trois fenêtres inférieures et paramétrables à l'envie font preuve d'une belle logique de fonctionnement, trois fenêtres bien pratiques. Pas mal d'électroniques paramétrables d'ici et via un commodo très fonctionnel, franchement, c'est bien si ce ne sont certains segments trop fins.



l'équipement

	Ducati	Triumph	SUZUKI	HVA	Yamaha
Afficheur couleur	✓	✓	✓	✓	✓
Jauge à essence	✓	✓	✓	✓	✓
Voyant de réserve	✓	✓	✓	✓	✓
Compte-tours numérique	✓	✓	✓	✓	✓
Compteur numérique	✓	✓	✓	✓	✓
Horloge	✓	✓	✓	✓	✓
Indicateur de rapport engagé	✓	✓	✓	✓	✓
Commodos rétroéclairés	✗	✗	✗	✓	-
Quickshifter bidirectionnel	✓	✓	✓	•	✓
Modes moteur	✓	✓	✓	✓	✓
Température moteur	✓	✓	✓	✓	✓
Température extérieure	✓	✗	✗	✓	✓
Warning	✓	✓	✓	✓	✓
Ordinateur de bord	✓	✓	✓	✓	✓
Régulateur de vitesse	•	✓	✗	•	✓
Amortisseur de direction	✗	✗	✗	✓	✗
Réglage du levier d'embrayage	✓	✗	✗	✓	✓
Réglage du levier de frein	✓	✓	✓	✓	✓
Emplacement antiviol					
sous la selle passager	✓	✓	✗	✓	✗
Clé antiviol	✓	✓	✗	✓	✓

✓ : Oui ✗ : Non • : option



Verdict

C'est évident, l'un de ces looks vous fera craquer et la moto allant avec ne pourra vous décevoir.

La Monster remporte toutefois la bagarre aux points, elle qui se fait plus complète et aboutie que jamais. Une Ducati facile mais avec toujours ce petit truc en plus, ces commandes et ce moteur de caractère qui rendent l'expérience de conduite particulièrement réjouissante.

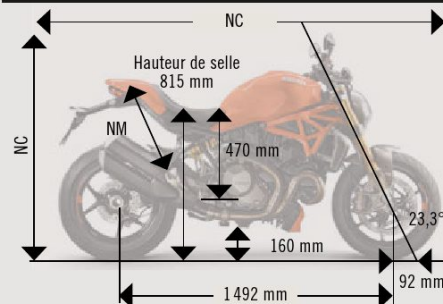
En revanche oui, c'est plus cher... Un point sur lequel la Trident 800 engrange des points, elle qui réunit tant d'aspects positifs. Nous nous attendions à un final serré entre ces deux-là, il a eu lieu et pour une fois, c'est la Ducati qui l'emporte.

La XSR 900 paye (c'est un bien grand mot) le poids des ans malgré la belle mise à jour de 2022.

Une plus grosse moto qu'il faut assumer. La GSX-8TT, si propre sur elle, si bien habillée, si équilibrée, manque quant à elle cruellement de personnalité pour convaincre.

Tout l'inverse de la Vitpilen en soi ! Une moto certes pas exempte de défaut mais une moto différente qui rappelle à quel point l'originalité à du bon à moto.

Ducati Monster



• Puissance et couple
111 ch à 9000 tr/min - 9,3 mkg à 7250 tr/min

• Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,4 L/100 km

• Diamètre de braquage 5,5 m • Poids NC à sec 175 kg pleins faits

► MOTEUR

Type: bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau. Distribution: double arbre à came, 4 soupapes par cylindre. Cylindrée (alésage x course): 890 cm³ (96 x 61,5 mm). Taux de compression: 13,1 à 1. Alimentation: Injection électronique. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports. Trans. finale: par chaîne

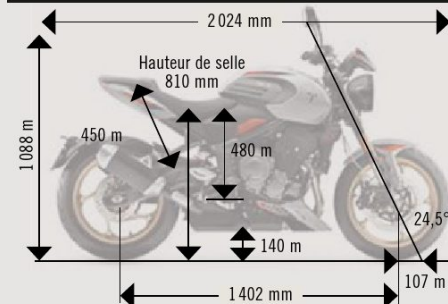
► PARTIE-CYCLE

Cadre: monocoque en alliage d'aluminium, moteur porteur. Suspension AV: fourche inversée Showa ø 43 mm, déb. 130 mm, non réglable. Suspension AR: monoamortisseur Showa, déb. 145 mm, précharge réglable. Frein AV: 2 disques 320 mm, étrier Brembo 4 pistons M4.32. Frein AR: 1 disque 245 mm, étrier 2 pistons. Pneus AV/AR: 120/70 x 17 - 180/55 x 17. Réservoir (réservoir): 14 litres (env. 3 litres). Garantie: 2 ans pièces et MO. Coloris: rouge - blanc (+ 200 €)

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: 24 mois / 15 000 km. Filtre à huile: 24 mois / 12 000 km. Bougies: 45 000 km. Distribution: Pas de préconisation. Contrôle jeux aux soupapes: 45 000 km. Huile de fourche: 45 000 km. Liquide de frein: 24 mois. Liquide refroidissement: 36 mois

Triumph Trident 800



• Puissance et couple
115 ch à 10 750 tr/min - 8,5 mkg à 8500 tr/min

• Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,6 L/100 km

• Diamètre de braquage 5,4 m • Poids NC à sec 198 kg pleins faits

► MOTEUR

Type: 3-cylindres en ligne calé à 120°, 4-temps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 12 soupapes. Cylindrée (alésage x course): 798 cm³ (78 x 55,7 mm). Taux de compression: 13,2 : 1. Alimentation: injection. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports. Trans. finale: par chaîne

► PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en tubes d'acier. Suspension AV: fourche inversée Showa 41 mm, déb. 120 mm, réglable en compression et détente. Suspension AR: monoamortisseur, Showa déb. 130 mm réglable en précharge et détente. Frein AV: 2 disques 310 mm, étriers 4 pistons. Frein AR: 1 disque 220 mm, étrier 1 piston. Pneus AV/AR: 120/70 x 17 - 180/55 x 17. Réservoir (réservoir): 14 litres (env. 3 litres). Garantie: 2 ans pièces et MO. Coloris: Jet Black - Ash Grey (+ 150 €) - Carnival Red (+ 150 €)

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: 12 mois / 16 000 km. Filtre à huile: 12 mois / 16 000 km. Bougies: 48 mois / 64 000 km. Distribution: contrôle 24 mois / 32 000 km. Contrôle jeux aux soupapes: 24 mois / 32 000 km. Huile de fourche: 48 mois / 64 000 km. Liquide de frein: 24 mois. Liquide refroidissement: 48 mois / 64 000 km



BILAN

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

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrement général	Confort	Duo	Équipement	Qualité/finition	Budget	Note finale	
Ducati	17	17	18	17	18	16	14	18	18	11	16,4	1 ^{re}
Suzuki	15	17	17	18	16	16	13	17	17	16	16,2	2 ^e
Triumph	18	16	17	18	17	15	10	17	17	16	16,1	3 ^e
HVA	17	15	18	16	16	13	12	16	16	14	15,3	4 ^{ex}
Yamaha	17	16	18	16	16	14	09	17	17	13	15,3	4 ^{ex}

► ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS

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

Ducati Monster. Paris: 544 €. Province: 387 €.

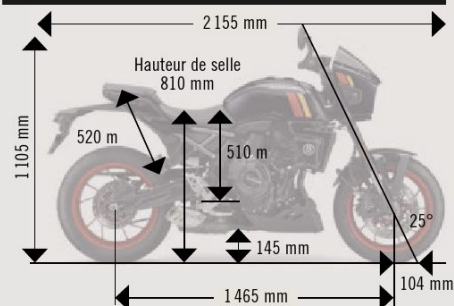
Triumph Trident 800. Paris: 480 €. Province: 358 €.

Suzuki GSX-8 TT. Paris: 462 €. Province: 356 €.

HVA 801 Vitpilen. Paris: 485 €. Province: 361 €.

Yamaha XSR 900. Paris: 446 €. Province: 383 €.

Suzuki GSX-8TT



- Puissance et couple
83 ch à 8500 tr/min - 7,9 mkg à 6800 tr/min

- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,4 L/100 km

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

► MOTEUR

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

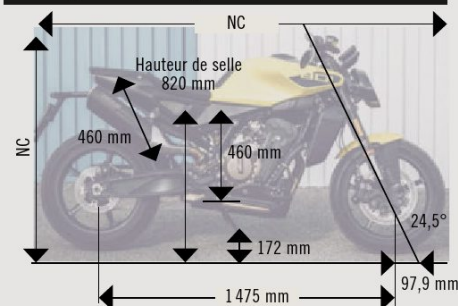
► PARTIE-CYCLE

Cadre: tubulaire en acier. Suspension AV: fourche inversée KYB 41 mm, déb. 130 mm, non réglable. Suspension AR: monoamortisseur KYB, déb. 120 mm, réglage en précharge. Frein AV: 2 disques 310 mm, étriers Nissin 4 pistons. Frein AR: 1 disque 240 mm, étrier Nissin 1 piston. Pneus AV/AR: 120/70 x 17 - 180/55 x 17. Réservoir (réservoir): 16,5 litres (env. 3 litres). Garantie: 10 ans pièces et MO. Coloris: Glass Sparkle Black - Pearl Mat Shadow Green

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

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

Husqvarna Vitpilen 801



- Puissance et couple
105 ch (95 ch) à 8000 tr/min - 8,8 mkg à 6500 tr/min

- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,5 L/100 km

- Diamètre de braquage
5,5 m
- Poids **180 kg** à sec
189 kg pleins faits

► MOTEUR

Type: bicylindre parallèle 4-temps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 8 soupapes. Cylindrée (alésage x course): 799 cm³ (88 x 65,7 mm). Taux de compression: 12,5:1. Alimentation: injection. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports. Trans. finale: par chaîne

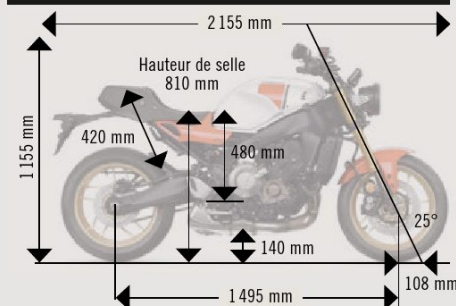
► PARTIE-CYCLE

Cadre: treillis en tubes d'acier. Suspension AV: fourche inversée WP APEX 43 mm, déb. 140 mm, réglable en compression et détente hydraulique. Suspension AR: monoamortisseur WP APEX, déb. 150 mm, réglable en précharge et détente. Frein AV: 2 disques 300 mm, étriers 4 pistons. Frein AR: 1 disque 240 mm, étrier 1 piston. Pneus AV/AR: 120/70 x 17 - 180/55 x 17. Réservoir (réservoir): 14 litres (env. 3 litres). Garantie: 2 ans pièces et MO. Coloris: Yellow

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

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

Yamaha XSR 900



- Puissance et couple
119 ch à 10000 tr/min 9,5 mkg à 7000 tr/min

- Autonomie et consommation (au rythme de l'essai)
5,6 L/100 km

- Diamètre de braquage
6 m
- Poids **NC** à sec
193 kg pleins faits

► MOTEUR

Type: 3-cylindres en ligne 4-temps, refroidi par eau. Distribution: double ACT, 12 soupapes. Cylindrée (alésage x course): 889 cm³ (78 x 62,1 mm). Taux de compression: 11,5:1. Alimentation: injection. Mise en route: démarreur électrique. Boîte: 6 rapports. Trans. finale: par chaîne

► PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en alliage d'aluminium. Suspension AV: fourche inversée KYB 41 mm, déb. 130 mm, réglable en précharge, détente et compression haute & basse vitesse. Suspension AR: monoamortisseur déb. 137 mm, réglable en précharge, détente et compression haute & basse vitesse. Frein AV: 2 disques 298 mm étriers 4 pistons. Frein AR: 1 disque 245 mm, étrier 1 piston. Pneus AV/AR: 120/70 x 17 - 180/55 x 17. Réservoir (réservoir): 14 litres (env. 3 litres). Garantie: 5 ans pièces et MO. Coloris: Legend Red - Midnight Black

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: 12 mois / 10 000 km. Filtre à huile: 10 000 km. Bougies: 20 000 km. Distribution: N/A. Contrôle jeux aux soupapes: 40 000 km. Huile de fourche: 24 mois. Liquide de frein: 24 mois. Liquide refroidissement: 36 mois





BMW F 450 GS

Hindou parfum de GS

Oui, cette 450 GS n'est pas fabriquée de l'autre côté du Rhin, mais en Inde dans les usines du groupe TVS. Une façon de réduire les coûts de production. Mais qu'en est-il des prestations ?

Par Thomas Loraschi. Photos DR.



BMW F 450 GS / à partir de 7 500 €

(modèle essayé sur route : 7 955 €. Modèle essayé en off-road : 10 029 €)

+ 160 km/h • 48 ch – 4,4 mkg* • 178 kg en ordre de marche*

*Disponibilité immédiate - *Données constructeur*



1

1 Tonique, ce petit twin assemblé chez TVS est de surcroît associé à une boîte bien étagée qui permet de rouler à une allure (un peu) plus qu'autoroutière, sans déclencher le rupteur à tout moment.

2 Cet afficheur s'avère aussi clair et informatif que celui des grosses GS mais on aurait aimé le voir afficher une carte de navigation, comme le permet par exemple Royal Enfield sur son Himalayan 450.

3 Pilotée depuis la poignée gauche et la fameuse roue de sélection maison, l'interface s'avère convaincante. Les habitués de la marque y retrouveront leurs repères immédiatement.

2



3





Une GS de petite cylindrée, une GS « light », légère tant sur la balance que pour le portefeuille : Béhème l'a déjà tentée ces dernières années avec la modeste G 310 GS, au catalogue depuis 2017. Ça ne vous dit pas grand-chose ? Rien d'étonnant : l'an dernier, il s'en est immatriculé très exactement 32 exemplaires dans notre beau pays. Autant dire que contrairement à la grande sœur à moteur Boxer, l'engin n'a jamais été un best-seller. Même les gens de BMW le concèdent, osant tout de même arguer du bout des lèvres que le modèle a « surtout intéressé les motos-écoles ». Mouais... visiblement pas toutes, loin s'en faut. Ce qui a compromis les chances de cette GS d'entrée de gamme ? Très certainement la modestie de son moteur : un monocylindre de 313 cm³ dont les 34 chevaux et les 3 mkg de couple ont fort à faire pour emmener les quelque 170 kg de l'engin. Et puis le tarif, à mettre en rapport avec les prestations : à près de 6 700 €, elle est nettement plus chère qu'une Royal Enfield Himalayan 450 (5 900 € avec un mono de 40 chevaux) et même plus coûteuse que la star de la catégorie : la CFMOTO 450 MT emmenée, elle, par un bicylindre de 48 équidés. Non, pour cette petite 310 GS, la bataille est perdue depuis longtemps. Il en reste quelques exemplaires dans le réseau mais prolonger le bras de fer confinerait pour la marque au masochisme, d'autant que sur le segment, la concurrence ne cesse de se densifier sous les coups de boutoir des constructeurs chinois. Mais alors que faire ? BMW avait deux options : soit battre en retraite et se contenter de draguer la clientèle avec des 800 GS bridables A2, soit repartir au charbon et développer une petite cylindrée capable de remettre les pendules chinoises à l'heure de Munich. La fierté étant ce qu'elle est de l'autre côté du Rhin, c'est évidemment l'option 2 qui a été choisie. Mais

le pragmatisme économique étant lui aussi, une vertu cardinale chez nos voisins germains, ce n'est pas en Allemagne que la 450 qui la remplace est fabriquée, mais en Inde. Chez TVS, quatrième constructeur mondial et par ailleurs nouveau propriétaire de Norton (*mais c'est une autre histoire, dont vous pouvez suivre régulièrement les épisodes dans nos pages actus...*). Oui, cette allemande est 100 % indienne. Bon... après tout, BMW n'est pas le seul à jouer cette carte (KTM et Triumph font de même pour leurs petites cylindrées) et les Indiens savent faire des motos avec soin, même lorsqu'il s'agit de machines d'entrée de gamme, en témoigne la production Royal Enfield. Reste que là, ce n'est pas seulement une moto qu'il s'agit de proposer... c'est une GS, avec tout ce que la dénomination connote de haut de gamme : autant dire que pour le tandem BMW-TVS, il ne faut se loucher ni sur la qualité de construction, ni sur les prestations mécanico-dynamiques, sous peine de voir coller à cette 450 la peu enviable étiquette de sous-produit.

Une petite qui en veut un maximum

Bonne nouvelle pour le duo indo-teuton, au coup d'œil, cette petite 450 évite globalement cet écueil. Il faut dire que pour cet essai presse, les petits malins du staff BMW ont mis les petits plats dans les grands et ont soigneusement omis d'amener avec eux la version de base à 7 500 balles. Sous nos yeux et entre nos mains, uniquement des versions « Sport » et « GS Trophy », qui plus est copieusement accessorisées. C'est simple, entre les options intégrées à son pack, sa selle Rallye, ses jantes rayonnées chaussées de pneus à crampons (des Metzeler Karoo 4) et son silencieux sport, la GS Trophy qui sert de support visuel à la présentation dépasse

Quatre versions, beaucoup d'options

La version de base de cette 450 GS coûte 7 500 € mais vous vous en doutez bien, elle n'est pas des plus séduisantes, et ce n'est d'ailleurs pas elle que BMW nous a prêtée pour réaliser ce double essai, sur route et en TT. Au total, cette petite GS est disponible en quatre déclinaisons, dont trois sont agrémentées d'un pack d'options. Dans le détail, on trouve donc :

- La version de base à 7 500 €, disponible uniquement en noir et pourvue d'un ABS Pro, de leviers réglables, d'un contrôle de traction, de poignées chauffantes, de trois modes de pilotage sélectionnables au guidon, d'un écran couleur connectable de 6,5 pouces de diagonale, d'une prise USB-C, d'un phare à leds, d'une pédale de frein réglable et d'une selle en

deux parties, assortie de crochets d'arrimage.

- La version « Exclusive » à 7 805 €, disponible en noir également et qui, à la dotation de base ajoute des repose-pieds typés enduro, des protèges-main, un sabot moteur en plastique, un quatrième mode de pilotage dit « Pro » (plus permissif en off-road), un shifter bidirectionnel et une bulle transparente.

- La version « Sport » à 7 955 € (notre modèle d'essai sur route), disponible en rouge, et qui, à la version « Exclusive », ajoute des réglages manuels de suspension.

- La version « GS Trophy » à 8 280 €, disponible dans une robe bleu, blanc, rouge, qui intègre la majeure partie du pack Sport mais se

distingue par des protèges-mains blancs, un sabot moteur en aluminium, une bulle teintée et le système ERC : un embrayage centrifuge évitant tout calage moteur. Cette version GS Trophy ne constitue cependant pas le summum de la gamme en matière d'équipement. En piochant dans le catalogue d'options, il est possible d'aller nettement plus loin pour... nettement plus cher. La GS Trophy que BMW nous a prêtée pour la partie off-road de notre essai était ainsi équipée d'une selle typée Rallye (d'un seul tenant, plus haute de 20 mm et facturée 322 €), d'un rehausseur de guidon à 62 €, de protections moteur à 308 € et de jantes rayonnées tubeless à 1 057 €. Au total, l'engin coûtait... 10 029 € soit environ 34 % de plus que la version standard.

Et en off-road ?

BMW l'assume : la 450 GS est moins tournée vers l'off-road que certaines de ses concurrentes. Ses jantes moulées dont sont dotées (hors options) toutes les versions du modèle en attestent. Reste qu'il est possible de tourner franchement la petite indo-allemande vers le TT, à condition d'y mettre les moyens. Pour cela, il faut opter pour le pack « GS Trophy » et y ajouter – au moins – une paire de jantes rayonnées Tubeless (toujours en 19 pouces à l'avant) chaussées de pneus à grosses sculptures pavées. C'était le cas de notre machine d'essai qui, à ce package, ajoutait en outre, une selle typée Rallye et des pontets de guidon rehaussés. Pour prendre la mesure de l'ensemble, nous avons effectué une boucle de quelques kilomètres, sur de la piste très minérale mais vallonnée et suffisamment accidentée pour mettre les suspensions et la motricité de l'engin en contrainte. Notre modèle d'essai s'y est bien comporté, gérant les compressions rapides sans excès de sécheresse et surtout gardant une motricité remarquable en toutes circonstances. La souplesse du twin et la finesse des assistances électronique en mode Enduro ne sont pas étrangère à la chose, tout comme



l'embrayage centrifuge qui prévient de tout calage moteur : l'ensemble permet, à un pratiquant même très occasionnel, de s'en sortir quasiment en toutes circonstances. Un pratiquant plus aguerri peut cela dit lui aussi s'amuser, la moto offrant une bonne ergonomie en position debout et un poids relativement

contenu. Mais là aussi se pose la question du rapport prestations/prix : notre GS préparée off-road coûtait plus de 10 000 € et sur ce court essai, je ne peux pas dire qu'elle m'ait beaucoup plus impressionné que certaines de ses concurrentes, nettement mieux placées sur le plan tarifaire.

allègrement les 10 000 euros. Tu parles qu'elle est belle ! Sûr qu'en version de base, elle imprimerait nettement moins la rétine. J'essaie de l'imaginer ainsi, d'omettre ses (nombreux) accessoires optionnels et de me concentrer sur les détails de finition propres à toutes les versions : la précision des assemblages, les traitements de surface, l'intégration du faisceau électrique, la réponse de commandes aux impulsions. Allez, dans l'ensemble, c'est sérieusement fait, et même plutôt flatteur, même si sur certains points (la bulle non réglable, les autocollants non vernis sur le carénage...), cette Béhème déçoit un peu. Malgré ça, elle me plaît : sa silhouette et certains détails stylistiques (l'optique de phare

par exemple) font vraiment écho aux grosses GS. Mais à vrai dire, elle ne flatte pas beaucoup plus ma rétine qu'une CFMOTO 450 MT à 6 500 balles. Ce qui, vu l'écart tarifaire, me semble assez problématique pour elle, tout de même.

Est-elle en mesure de creuser l'écart en dynamique ? C'est au guidon d'une GS « Sport » que j'aborde la question. Le réveil du twin parallèle me fournit les premiers éléments de réponse. D'une cylindrée de 420 cm³, ce dernier est un petit moins volumineux que le bicylindre de la 450 MT tout en présentant, comme son homologue chinois, des cotes super-carrées. Mais ce qui le distingue vraiment, c'est le calage de son vilebrequin, à

135°, censé le rendre plus expressif. Dès les basses rotations, il fait effectivement preuve d'un peu de rugosité qui, associée à la sonorité métallique de l'échappement, force d'emblée la sympathie. Et surtout le couple est là, très tôt : dès sa mise en action, le moteur répond présent. Évidemment, vu les valeurs dispensées, ce n'est pas décoiffant, mais il y a de la tonicité et de la souplesse. Plus que la référence chinoise du segment ? De mémoire, je dirais non. Mais certainement autant. En termes d'ergonomie, on est pas mal non plus. La moto est fine, la selle standard largement accessible à mon modeste mètre 73, mais pas trop basse non plus comme elle peut l'être sur la CF. Et si le guidon me semble un peu trop près de mon buste, les commodos et l'interface Béhème (très proches dans leur organisation de ceux équipant la 1300) me font me sentir comme à la maison, dès les premiers mètres d'évolution. Il y a une autre chose qui me plaît d'emblée, et qu'on ne retrouve pas (encore ?) de façon aussi convaincante sur les concurrentes chinoises, c'est la bonne connexion moteur-poignée. Sur cette petite Béhème, quel que soit le mode moteur, pas d'à-coups lors des évolutions à bas régime : l'injection et l'accélérateur électronique sont très bien calibrés. En ville, c'est top. La moto étant tonique, légère et braquant bien, elle s'avère dans le trafic d'une redoutable efficacité. À la limite, le seul reproche que je peux lui faire dans ce compartiment du jeu concerne le shifter bidirectionnel (optionnel) qui, comme souvent chez Béhème, s'avère accrocheur sur les trois

Du côté de l'électronique

Impossible aujourd'hui de défendre ses chances sur le segment trail sans se prévaloir d'un bon nombre d'assistances électroniques. À plus forte raison lorsqu'on arbore sur le réservoir un sigle GS. Sans grande surprise, cette BMW 450 intègre donc :

- Un ABS prenant en compte l'inclinaison de la moto
- Un contrôle de traction déconnectable au besoin (notamment en utilisation off-road)
- Le freinage dynamique « DBC » (une assistance qui prévient toute sollicitation involontaire de l'accélérateur, lors d'un freinage)
- Une gestion du couple moteur (MSR) censé prévenir les pertes d'adhérences (assez superflu vu la modeste valeur de couple)
- Trois modes de pilotages (4 en option) dont un dédié aux conditions pluvieuses (réponse très douce à la poignée de gaz, assistances au degré maximal d'intervention) et un autre dédié au tout-terrain (contrôle de traction et ABS adaptés au TT)
- Un écran couleur de 6,5 pouces de diagonale (la taille d'un grand smartphone) pilotable au guidon via l'habituelle interface BMW (dont la fameuse roulette de sélection à la poignée gauche)

En revanche, par rapport à d'autres concurrentes (notamment la Royal Enfield Himalayan 450, pourtant beaucoup moins chère), cette petite 450 GS ne propose d'affichage de navigation en dotation de base. Pour cela, il faut aller faire un tour du côté des options et équiper cette indo-germaine d'un second écran.

TUAREG RALLY



UNSTOPPABLE = INARRÊTABLE

UNSTOPPABLE

NOUVELLE RÉFÉRENCE ABSOLUE GRÂCE AUX QUALITÉS
DYNAMIQUES D'UNE VÉRITABLE ENDURO ET AU BICYLINDRE
LE PLUS PUISSANT DE SA CATÉGORIE. ACCESSIBLE PERMIS A2.

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



#be **a** racer

aprilia[®]

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



1



2

1 Comme sur la 1300, cette 450 GS retient une jante de 19 pouces de diamètre à l'avant. Côté freinage, le simple disque et son étrier radial font le job mais on aurait apprécié un maître-cylindre un peu plus haut de gamme, afin de bénéficier d'un peu plus de progressivité.

2 Courte et non réglable en hauteur, la bulle standard laisse le haut du buste et la tête sans grande protection.

premiers rapports. Mais bon, le levier d'embrayage est d'une souplesse exemplaire : disons que ça compense. Et puis, le twin étant souple lui aussi, au guidon de cette petite GS, on ne passe pas son temps à jouer de la boîte. Ça vaut pour la ville et ça vaut aussi pour le réseau secondaire. À allure balade, sur des voies sans excès de relief, la moto accepte de faire quasiment tout sur les troisième et quatrième rapports. Il n'y a que dans le très sinueux, lorsque l'on souhaite mettre du rythme, qu'il faut tomber un voire deux rapports, pour relancer la puce en sortie d'épingle, mais bon, avec ce genre de rapport poids/puissance, la concurrence ne fait pas mieux. En comportement dynamique, elle fait même – si mes souvenirs sont bons – souvent

un peu moins bien, privilégiant dans bien des cas le confort à une gestion efficace du tangage avant-arrière. Sur cette petite 450 GS, emmenée à bonne allure sur les routes pentues de Sicile, je n'ai pas perçu cette lacune : l'avant et l'arrière viraient de concert, la fourche ne plongeait pas excessivement à la prise de frein, la moto affichait un comportement neutre. Mais bon, j'étais seul à son guidon, peu chargé, et je bénéficiais de la version « Sport » aux suspensions un peu plus soignées que celle de la GS standard (réglables à l'avant et à l'arrière). Un modèle facturé près de 8 000 €, soit bien plus que ses concurrentes de même cylindrée. Le sensible surcroît d'aisance dont témoigne l'indo-allemande justifie-t-il ses prétentions tarifaires

pour le moins élevées ? Un prochain comparatif nous le dira en détail. Mais là, en m'appuyant sur mes seuls souvenirs, je n'en mettrai pas ma main à couper... ■

Verdict

Bien construite, tonique et efficace, cette 450 a tout d'une GS, y compris... les exigences tarifaires. Certains béhémistes de cœur en quête d'une petite sœur pour leur gros flat signeront probablement le bon de commande sans sourciller mais les autres amateurs de trails soucieux de rapport prestations/prix, seront certainement moins emballés. Dynamiquement, cette petite Béhème fait honneur à son rang mais la concurrence est loin d'être dévotée.

Fiche technique

BMW F 450 GS / 7 500 €

► MOTEUR

Type	bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	420 cm ³ (72 x 51,6 mm)
Taux de compression	13 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

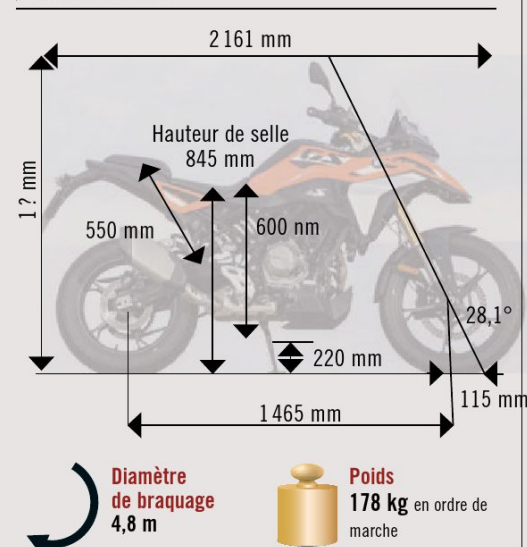
► PUISSANCE ET COUPLE

**48 ch à 8 750 tr/min -
4,4 mkg à 6 750 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

Cadre	treillis tubulaire acier
Suspension AV	fourche inversée Kayaba Ø 43 mm, réglable en précharge et détente, déb. 180 mm
Suspension AR	Kayaba ajustable en compression et détente, déb. 180 mm
Frein AV	un disque Ø 310 mm avec étrier radial Brembo 4 pistons
Frein AR	un disque Ø 240 mm, étrier un piston ByBre
Pneus AV/AR	100/90 x 19 – 130/80 x 17
Réservoir (réserve)	14 litres
Garantie	3 ans pièces et MO
Coloris	noir, rouge, bleu

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

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

✓ : disponible. ✗ : pas disponible. • : option



FRENCH PROTECTION



VIDEO



ICONIQUE.

Garantie 7 ans . Homologation Jet & Intégral . Intercom Ready . Confort personnalisable
Ecran photochromique (en accessoire) . Seulement 1500g . Existe aussi en version Fiberglass

BOXXER 2
CARBON



www.roof.fr

Triumph Trident 660

Un pic de douceur

Elle a beau s'appeler Trident, elle n'a pourtant rien de pointu et affiche au contraire des lignes tout en rondeur. Sortie en 2021, et après une première évolution électronique l'an passé, c'est au tour de son moteur d'évoluer en profondeur pour 2026.

Par Loris Guinoleau. Photos Triumph.



Triumph Trident 660 / 8 695 €

+ 170 km/h • 95 ch – 6,9 mkg • 221 kg tous pleins faits



Je ne sais pas si ce sont les amandiers en fleurs qui façonnent les paysages de cette région d'Alicante en cette fin du mois de février, l'air ambiant printanier qui entoure cette province d'Espagne, ou la couleur « Jaune Cosmic » qui habille ce superbe réservoir – nouvellement échancré – aux allures café racer de cette nouvelle Triumph Trident 660, qui m'ont barré le visage d'une banane pareille ? Sûrement un peu des trois, et des conditions idéales pour prendre en main une petite qui a bien grossi. Grossi de l'intérieur. Esthétiquement, le réservoir joue le rôle de signature visuelle de ce modèle. Une pièce maîtresse particulièrement bien mise en valeur. Sur ce nouveau millésime, exit la grande selle monobloc, place désormais à une selle en deux parties qui culmine à

810 mm du sol (une selle basse +/- 25 mm est disponible en option). Le guidon gagne 1 cm de chaque côté avec pour objectif une meilleure maniabilité dans les changements d'angle. On retrouve toujours ce phare rond élégant, et cette finition soignée caractéristique de la marque. Pour 2026, trois nouveaux coloris sont disponibles : blanc, Jaune Cosmic et gris (facturé 150 € supplémentaires).

Même cylindrée mais 14 chevaux supplémentaires

La vraie évolution pour 2026 se trouve dans le cœur... Fini le moteur de 81 ch qui manque d'allonge. La nouvelle Trident reprend le trois-cylindres de la Daytona 660. Toujours

compatible A2, il développe désormais 95 ch à 11 250 tr/min, soit 14 chevaux supplémentaires et 1 000 tr/min de plus que la précédente version, avec une zone rouge fixée à 12 650 tr/min. Le couple grimpe à 6,9 mkg à 8 250 tr/min, soit 4 mkg de plus, dont 80 % disponibles dès 3 000 tr/min. Pour atteindre ces valeurs, Triumph adopte trois corps de papillon de 44 mm de diamètre, un profil de cames plus agressif, des soupapes d'admission plus larges et une boîte à air de plus grande capacité. Le système de refroidissement a également été optimisé. L'ensemble fonctionne en symbiose avec l'IMU à six axes – une centrale inertielle mesurant en temps réel les mouvements de la moto sur les axes de roulis, tangage et lacet – déjà installée l'an dernier. Elle pilote notamment le contrôle de traction et permet



1



2



3

1 Le commodo gauche est intuitif et de qualité mais toujours pas rétroéclairé.

2 On garde le compteur rond mélangant écran LCD et TFT. **3** Fini la selle monobloc, place à une selle séparée pour le pilote et le passager mais toujours pas de poignée de maintien.

la gestion d'un ABS en courbe. Ce nouveau moteur, associé aux autres évolutions, fait grimper le poids à 195 kg tous pleins faits, soit 5 kg supplémentaires. À son guidon, le tableau de bord circulaire intégrant un écran LCD affiche le compte-tours, le rapport engagé, la vitesse et la jauge à essence. Il est complété par un petit écran TFT, navigable via les flèches du commodo gauche, qui permet d'accéder à de nombreuses informations : navigation, musique ou connectivité via l'application Triumph.

Le trois-cylindres s'ébroue dans une sonorité sympathique. À bas régime, la rondeur du moteur distille une mélodie discrète. Le shifter (de série) permet de monter les rapports sans à-coups, même en bas du compte-tours. L'anglaise distille alors une douceur presque inattendue. C'est passé les 6 000 tr/min

qu'elle change de visage et retrouve son tempérament. La sonorité devient réellement plaisante et le trois-pattes s'exprime enfin à « pleins poumons ». La route vallonnée me pousse à ouvrir en grand à chaque relief marqué, jusqu'à lever la roue avant sur le deuxième, voire sur le troisième rapport, élargissant encore le sourire derrière la visière. Le virage arrive, et il s'efface aussi vite qu'il est venu au premier appui sur les freins. À l'attaque, l'ABS se manifeste, presque exagérément. Chaque aspérité de la route le déclenche dans le levier droit, et cela empire lorsqu'on pose le pied sur la pédale de frein. Lors d'un freinage appuyé à l'entrée d'un virage, l'IMU envoie une information à l'ABS qui, une fois le pied sur le frein, bloque la pédale en haut de sa course sans réellement freiner. Une demi-seconde plus tard, la pédale

Une histoire de trident

Dès l'année 1968 avec la (bientôt) mythique Trident 750, Triumph posait déjà les bases du trois-cylindres maison et ce, jusqu'en 1976. Une architecture atypique à l'époque, pensée pour rivaliser avec les twins britanniques et les quatre-cylindres japonais, avant de tomber dans l'oubli avec la chute de la marque. Elle fait son retour de 1991 à 1998, puis l'appellation renaît en 2021 sous une forme bien différente : un roadster accessible, moderne et stratégique. Objectif clair : séduire les permis A2 et reconquérir le segment des moyennes cylindrées. Depuis, la Trident s'impose comme l'un des « roadster piliers » de la gamme.



1



2



1 On garde aussi le freinage axial avec un étrier Nissin 2 pistons mais avec des durites tressées.

2 L'amortisseur arrière évolue. En plus d'une nouvelle hydraulique, on peut maintenant régler la détente en plus de la précharge.

3 La Trident récupère le moteur de la Daytona 660 et développe maintenant 95 ch.

s'enfoncé enfin pour nous laisser utiliser le frein. Ce n'est franchement pas rassurant en conduite engagée. Pourtant, le double disque de 310 mm et les étriers axiaux Nissin à deux pistons – une conception plutôt datée en 2026 – apportent un mordant appréciable. On note également la présence de durites tressées, un bon point. Mais l'ensemble manque de puissance à l'attaque. En revanche, cela fonctionne très bien en conduite plus souple. Nous ne l'avons pas testé, mais en retirant le fusible de l'ABS, le freinage serait probablement plus rassurant. Globalement, l'électronique semble en retrait par rapport aux performances offertes par le moteur et la partie-cycle. Le contrôle de traction se montre aussi plus convaincant une fois déconnecté. Il est d'ailleurs appréciable de pouvoir le désactiver totalement. Activé, il bride la sortie de virage de manière presque imperceptible. Une fois coupé, on sent que la Trident s'extrait plus facilement des virages lents.

Côté partie-cycle, le cadre a dû être revu pour intégrer le nouveau moteur. Elle adopte désormais le même amortisseur Showa que la Trident 800, permettant le réglage du rebond en plus de la précharge. La fourche reste identique à la version précédente, avec la Showa USD SFF-BP. Sa position légèrement sur l'avant offre un bon retour d'informations du train avant et permet d'engager la moto

dans les petits virolos avec aisance.

L'ensemble est cohérent et inspire confiance au moment de la mise sur l'angle. Toujours chaussée de Michelin Road 5, une référence bien connue du segment, la Trident bénéficie de pneus prévenants et rassurants. Triumph a choisi de ne pas adopter les nouveaux Road 6, probablement pour des raisons de coût. Un choix compréhensible pour une moto dont le tarif n'a pas évolué depuis trois ans, un bon point. ■

Verdict

La Trident a radicalement évolué en 2026, mais son tarif reste fixé à 8 695 €. À l'heure où les prix sont plus souvent revus à la hausse qu'à la baisse, surtout en cas de belles évolutions techniques,

Triumph choisit de conserver le même positionnement pour la quatrième année consécutive. À ce prix, on trouve une moto dotée d'un trois-cylindres particulièrement plaisant, d'une partie-cycle précise et d'une dotation électronique complète : centrale inertielle, régulateur de vitesse, shifter, trois modes moteur... Cela pêche encore au niveau de l'ABS lorsqu'on la pousse dans ses retranchements, mais l'ensemble reste une machine très aboutie, capable de déclencher un sourire à chaque sortie de virage.

Fiche technique

Triumph Trident 660 / 8 695 €

► MOTEUR

Type	3-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT / 12 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	660 cm ³ (74 x 51,1 mm)
Taux de compression	12 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne (16 x 51)

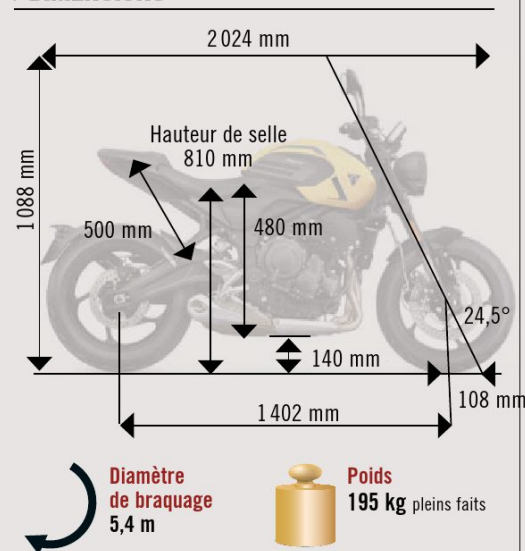
► PUISSANCE ET COUPLE

**95 ch à 11 250 tr/min –
6,9 mkg à 8 250 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire périmétrique en acier
Suspension AV	fourche Showa inversée ø 41 mm, déb. 120 mm,
Suspension AR	mono-amortisseur Showa, déb. 120 mm, réglable en précontrainte et détente
Frein AV	2 disques ø 310 mm, étriers 2 pistons
Frein AR	1 disque ø 255 mm, étrier 1 piston
Pneus AV/AR	120/70 x 17 – 180/55 x 17 (Michelin Road 5)
Réservoir	14 litres
Garantie	2 ans pièces et MO / kilométrage illimité
Coloris	jaune, gris, blanc

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

Jauge à essence	✓	Modes moteur	✓	Contrôle de traction	✓	Repose-pieds réglable	✗	Crochets d'arrimage	✗
Voyant de réserve	✓	Température moteur	✓	Gestion du frein moteur	✗	Guidon réglable	✗	Repose-pieds avec caoutchouc	✗
Compte-tours numérique	✓	Ride by wire	✓	Régulateur de vitesse	✗	Réglage du levier d'embrayage	✗	Clé antivol	✗
Compteur numérique	✓	Warning	✓	ABS	✓	Réglage du levier de frein	✓		
Horloge	✓	Ordinateur de bord	✓	ABS déconnectable AV et AR	✗	Emplacement antivol sous la selle passager	✗		
Trip journalier	✓	Indicateur de rapport engagé	✓	Hauteur de selle réglable	✓*				

✓ : disponible. ✓* : disponible en option. ✗ : pas disponible.



Triumph Tiger 660

Le tigre se fait les griffes

En 2022, la Chine entrait dans l'année du Tigre, pile le moment où Triumph dévoilait sa Tiger Sport 660. Mais avec 81 ch, le tigre britannique semblait alors avoir les griffes un peu émoussées. Pour 2026, comme sa cousine Trident, il adopte le 660 de la Daytona qui porte la puissance à 95 ch. De quoi changer la donne.

Par Loris Guinoiseau. Photos Triumph.

À première vue, l'évolution du millésime 2026 reste relativement discrète. Les designers de la marque d'Hinckley ont procédé par touches subtiles : les écopos de carénage ont été légèrement redessinées et le réservoir gagne 1,4 litre de capacité, améliorant au passage l'autonomie sur les longues étapes. Mais l'essentiel des transformations se dissimule sous l'habillage. Comme sur la Trident, le trois-cylindres de 660 cm³ adopte désormais trois corps de papillon indépendants, en remplacement du dispositif précédent. Cette modification s'accompagne d'une boîte à air entièrement revue, d'un nouvel échappement, d'une boîte de vitesses retravaillée ainsi que d'un

quickshifter optimisé. Le résultat est clair : le moteur gagne en puissance et en allonge, tout en conservant la souplesse qui fait la signature des triples Triumph. Les ingénieurs ont également conservé la même cartographie

moteur que sur la Trident, offrant ainsi des sensations très proches entre les deux machines. La Tiger Sport reprend d'ailleurs la majorité de l'architecture technique de sa cousine roadster : système de freinage

Une histoire de tigre

Le nom Tiger apparaît chez Triumph Motorcycles dès les années 1930 pour désigner certaines versions sportives de ses monocylindres. L'appellation gagne en notoriété après la Seconde Guerre mondiale avec des modèles devenus emblématiques, comme la Triumph Tiger 100 ou la Triumph Tiger 110. La disparition de Triumph dans les années 1970 met un terme temporaire à cette lignée. Lorsque la marque renaît au début des années 1990 sous l'impulsion de John Bloor, le nom Tiger fait son retour, cette fois dans l'univers des trails. La Triumph Tiger 900 inaugure alors une nouvelle génération de motos de voyage à trois cylindres. Depuis, la famille n'a cessé de s'élargir, des trails routiers accessibles comme la Triumph Tiger Sport 660 jusqu'aux grandes voyageuses de la gamme Tiger avec la 800, 900 et 1200.



- 1** Écote de carénage modifiée pour plus de protection. **2** La boucle arrière est différente de la Trident et intègre des supports de valises intégrés.
3 Nouveau réservoir plus grand qui emporte 1,4 litre de plus pour atteindre 18,6 litres.



Triumph Tiger 660 / 9 995 €

+ 170 km/h • 95 ch – 6,9 mkg • 221 kg tous pleins faits



identique, électronique commune et aides à la conduite similaires. Pour un retour détaillé de ces éléments, nous vous invitons à consulter l'essai complet de la Trident sur les pages précédentes. Les différences se jouent donc essentiellement sur l'ergonomie et l'orientation plus routière du modèle.

Une ergonomie tournée vers le voyage

Une fois installé à bord, la différence avec la Trident est immédiate. La position de conduite se révèle plus droite, plus naturelle et nettement moins portée sur l'avant.

Les jambes tombent instinctivement sur les repose-pieds et le buste reste détendu, ce qui favorise les longues distances. Les flancs du carénage ont été légèrement retravaillés afin d'améliorer la protection au niveau des genoux, tandis que la bulle réglable – toujours ajustable d'une seule main sur 83 mm – protège efficacement les épaules et la base du casque. Contrairement à la Trident, ni le guidon ni l'amortisseur n'ont été modifiés. Triumph a conservé l'architecture de suspensions déjà connue, issue de la génération précédente de Tiger. Selon la marque, ce choix se justifie par le profil du client type : le propriétaire d'une Tiger Sport est généralement moins enclin à attaquer que celui d'un roadster. Dans les faits, l'amortisseur arrière se montre effectivement très souple, parfois même un peu trop lorsque le rythme s'accélère. À l'attaque, la rigueur du train arrière peut ainsi sembler limitée, ce qui réduit légèrement la précision de la moto en conduite sportive. Mais cette souplesse possède également son avantage : le confort de suspension se révèle remarquable, notamment sur les longues portions routières ou les revêtements dégradés. Heureusement, le train avant vient équilibrer l'ensemble. La fourche, elle aussi relativement souple, conserve suffisamment de maintien pour apporter rigueur et confiance à l'inscription en virage. L'agilité reste d'ailleurs l'un des points forts de la Tiger Sport : la moto se balance

facilement d'un angle à l'autre et se place avec naturel dans les enchaînements.

La monte pneumatique reste confiée aux Michelin Road 5 en 180 mm à l'arrière.

Un pneu de 160 mm pourrait sans doute accentuer encore l'agilité de l'ensemble, mais dans la pratique cela ne s'avère pas indispensable. En revanche, un point continue de faire débat : l'ABS. Comme sur la Trident, il se montre particulièrement intrusif lors des freinages appuyés, venant parfois perturber la précision du pilotage. ■

Verdict

Son tarif a augmenté de 300 € pour 2026, atteignant désormais 9 995 €. Un choix plutôt étonnant quand on sait que la Trident n'a pas pris un euro, mais la Tiger reste extrêmement bien placée face à la concurrence. Bien plus puissante qu'une BMW F 800 GS, qu'une Kawasaki Versys 650 ou qu'une Yamaha Tracer 7, elle se montre aussi mieux équipée avec un shifter, un régulateur de vitesse et une électronique complète. Elle est en plus proposée à un tarif inférieur à celui de l'allemande comme de la japonaise. Cette Tiger a donc tous les arguments pour prendre des parts de marché dans le segment des trails routiers. Reste à voir si elle ne risque pas de cannibaliser la Tiger 800, affichée environ 2 000 € plus chère pour 20 chevaux supplémentaires... avec un habillage très proche.

Fiche technique

Triumph Tiger 660 / 9 995 €

► MOTEUR

Type	3-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT / 12 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	660 cm ³ (74 x 51,1 mm)
Taux de compression	12 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne (16 x 51)

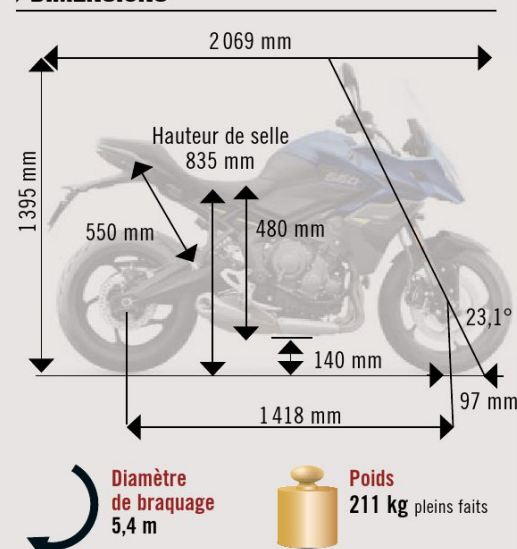
► PUISSANCE ET COUPLE

**95 ch à 11 250 tr/min –
6,9 mkg à 8 250 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire périmétrique en acier
Suspension AV	fourche Showa inversée ø 41 mm, déb. 150 mm,
Suspension AR	mono-amortisseur Showa, déb. 150 mm, réglable en précontrainte
Frein AV	2 disques ø 310 mm, étriers 2 pistons
Frein AR	1 disque ø 255 mm, étrier 1 piston
Pneus AV/AR	120/70 x 17 – 180/55 x 17 (Michelin Road 5)
Réservoir	18,6 litres
Garantie	2 ans pièces et MO / kilométrage illimité
Coloris	bleu, gris, blanc

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

Jauge à essence	✓	Modes moteur	✓	Contrôle de traction	✓	Hauteur de selle réglable	✓*	passager	✗
Voyant de réserve	✓	Température moteur	✓	Gestion du frein moteur	✗	Repose-pieds réglable	✗	Crochets d'arrimage	✗
Compte-tours numérique	✓	Ride by wire	✓	Régulateur de vitesse	✓	Guidon réglable	✗	Repose-pieds avec caoutchouc	✗
Compteur numérique	✓	Warning	✓	ABS	✓	Réglage du levier d'embrayage	✗	Clé antivol	✗
Horloge	✓	Ordinateur de bord	✓	ABS déconnectable avant et arrière	✗	Réglage du levier de frein	✓		
Trip journalier	✓	Indicateur de rapport engagé	✓			Emplacement antivol sous la selle			

✓ : disponible. ✓* : disponible en option. ✗ : pas disponible.

Yamaha Ténéré 700 World Raid

Au goût du

Le goût, c'est d'abord celui d'un public toujours plus féru de trails. Et en relançant sur le marché – après plus d'un an d'absence – la plus volumineuse des Ténéré, Yamaha élargit son offre. Le goût du jour, c'est ensuite cet appétit que semble manifester une large majorité de la clientèle pour les assistances au pilotage. Et la nouvelle World Raid de proposer désormais ces artifices.

Par Trac, Photos DR.

jour



La voilà de nouveau réunie la famille Ténéré. À côté des versions standard et rallye, la World Raid retrouve une place qu'elle avait abandonnée fin 2024, sans savoir d'ailleurs vraiment pourquoi la plus cossue de la famille avait quitté l'arène commerciale durant une longue année... Quoi qu'il en soit, pour 2026 le trio est reformé, avec une cohérence certaine de retrouver ces trois modèles. La version standard en « entrée de gamme », la Ténéré la plus polyvalente, la plus simple aussi, la plus passe-partout. La Rallye ensuite pour ceux qui souhaitent (sans customiser leur moto) s'engager davantage en tout terrain, ou renvoyer l'image de ceux qui s'y emploient, et puis enfin la World Raid, le vaisseau amiral Ténéré imaginé pour voyager plus loin, plus longtemps, portée par un double réservoir de 23 litres lui garantissant environ 400 kilomètres (et pas les 500 km avancés par le bureau marketing) avant de repasser à la pompe. Une moto au gabarit généreux qui lui confère une image statutaire. Un physique qui en impose, et donc que l'on remarque, renforcé d'ailleurs sur ce modèle 2026 par le choix des coloris. D'un côté une livrée rouge et blanche – très racée – qui reprend le code couleur sportif de Yamaha, de l'autre un noir profond – classique – relevé par le choix d'éléments dorés, à l'instar des fourreaux de fourche (pour autant Kayaba, pas Öhlins) et des jantes. Objectivement, une Ténéré se remarque toujours, portée par un design très réussi et évocateur d'aventure, aventure qu'elle annonce par sa plastique et qu'elle tient par ses compétences ! Et dans la famille, disons que par ses mensurations la World Raid se démarque de ses frangines. Plus large, mais pas plus haute, on dirait même moins, bien que la hauteur de selle soit annoncée, elle aussi, à 890 mm. Pourtant, installé sur la selle désormais d'un seul tenant (en deux parties auparavant), j'ai les pieds posés à plat au sol. Une sensation bien rassurante, surtout quand il s'agit de manœuvrer à l'arrêt ou

de s'aider dans un passage off-road un poil technique pour rattraper les pertes d'équilibre, ou simplement compter sur ces salutaires points d'appuis offerts par les pieds pour « payer » de chaque côté d'une profonde ornière par exemple... Ventrée au niveau du réservoir donc, mais avec une assise de selle cohérente pour les 1,80 mètre et plus. Eh oui, même plus accessible elle reste haute.

Il y a d'ailleurs beaucoup de choses qui « restent » du précédent modèle, déjà ce schéma économique cohérent qui consiste à partager l'essentiel des éléments des autres versions de Ténéré. À commencer par le CP2, ce bicylindre hérité du roadster MT-07 et adapté quasi tel quel dans le trail Ténéré. Désormais dans sa livrée (castratrice) Euro 5+, il conserve pourtant les valeurs de puissance et de couple des modèles 2024, ce qu'il faut ici saluer. Techniquement, la World Raid reprend de ses sœurs, en plus du moteur, les roues, les freins, le cadre, le bras oscillant, pas mal des plastiques, etc., mais aussi le nouveau tableau de bord TFT couleur de 6,3 pouces (5 pouces sur l'ancien modèle). Un tableau de bord qui propose désormais, en plus des informations connues (vitesse, rapport engagé, compte-tours, jauge à essence, horloge, température extérieure, température moteur, totalisateur kilométrique totale et partielle, ordinateur de bord avec différents calculs de consommation d'essence) l'affichage d'assistances électroniques, et ça c'est nouveau. Connu sur les deux autres Ténéré depuis 2025, mais inédit sur cette World Raid. En l'équipant d'un – désormais quasi incontournable – accélérateur électronique (YCC-T) réglable sur deux intensités, Sport (dynamique) et Explorer (linéaire), la WR gagne bien des possibilités, celle d'y adjoindre une centrale inertielle IMU 6 axes évaluant la position de la moto dans l'espace, et permettant ensuite à l'électronique de venir juguler la puissance du moteur comme l'intensité du freinage demandé par le pilote. En clair, quand



Les spécificités de la Ténéré World Raid 2026

- Deux réservoirs de carburant en aluminium (- 1,5 kg comparé à la précédente génération) pour une contenance totale qui reste de 23 litres pour une autonomie annoncée proche de 500 kilomètres
- Centrale inertielle IMU 6 axes (ajuste la puissance du moteur et l'intensité du freinage en fonction du degré d'inclinaison)
- Contrôle de traction (TCS) et contrôle de la glisse (SCS) qui fonctionnent selon trois modes : route, off road ou suppression totale
- Accélérateur électronique (YCC-T) associé à deux modes : sport (dynamique) et Explo (linéaire)
- Régulateur de vitesse et limiteur de vitesse
- Nouvelle selle monobloc
- Nouveau dessin du réservoir
- Nouvelle bulle et nouveaux déflecteurs latéraux
- Nouvelle optique : quatre phares rectangulaires à LED à 4 faisceaux
- Écran TFT couleur de 6,3 pouces positionné verticalement. Trois thèmes d'affichage : route, Explorer et Raid. Connectivité mobile via l'application my ride.
- Prise USB type A
- Fourche Kayaba ø 46 mm (43 mm sur l'ancien modèle) entièrement réglable avec débattement de 230 mm (ø 43 mm et 210 mm sur la standard)
- Amortisseur de direction réglable sur 16 niveaux
- Amortisseur arrière Kayaba à cartouche léger en aluminium, course accrue de 5 mm pour atteindre 106 mm, débattement de roue de 220 mm



2



3

1 Le tableau de bord TFT couleur, toujours en position verticale, passe de 5 à 6,3 pouces. Une bonne lisibilité et trois thèmes proposés en ce qui concerne l'affichage. C'est sur la dernière ligne, sous l'afficheur de vitesse, que défilent le menu et ses assistances (ici à cet instant le totalisateur kilométrique).

2 Pour rentrer dans les différentes assistances, on appuie sur le bouton « mode » (photo n° 2) placé sur le commodo droit. **3** Sur le commodo gauche, le petit joystick qui permet de défiler dans les menus, navigant de haut en bas - et inversement - idem de gauche à droite ou de droite à gauche. Sur le haut, on aperçoit les boutons permettant de régler le régulateur et limiteur de vitesse. Le maniement de ces systèmes est particulièrement intuitif.



Yamaha Ténéré 700 World Raid / 13 299 €

+ 170 km/h • 73,4 ch – 6,9 mkg* • 220 kg tous pleins faits

Disponible immédiatement



Un vaisseau amiral qui se montre aussi agréable qu'efficace sur route, et plus particulièrement quand ça enroule joliment.



1



2

1 Le réservoir de 23 litres est en réalité cette fois un vrai double réservoir. Deux compartiments qui limitent le déplacement de l'essence et donc les transferts de masses.

2 L'amortisseur reçoit des modifications internes, et la possibilité de régler la précharge via cette molette.

le contrôle de traction, le « slide control » (contrôleur de dérives) ou l'assistance de freinage sont enclenchés, l'électronique agit comme un garde-fou capable de corriger l'action humaine en fonction du degré d'inclinaison de l'équipage... a priori, donc, surtout la mauvaise action humaine. On découvre aussi le régulateur et le limiteur de vitesse, la connectivité mobile via l'application My ride, et la prise USB type A. Un cortège d'assistances qui serait désormais indispensable pour séduire une clientèle toujours plus connectée, et encadrée du coup... Bon... Admettons... Même si franchement, je ne vois pas bien l'intérêt d'un contrôle de traction ou d'un slide control pour une moto développant moins de 75 chevaux, pas plus que de la pertinence de voir sa concentration s'envoler au moment d'écouter de la musique ou de converser au téléphone. Perso, je ne me servais pas de tout ça, et pour le coup, je trouve super

que les ingénieurs en charge du développement aient pensé aux gars comme moi. Si, si, y doit bien y en avoir d'autres, hein ? En fait, il est possible de déconnecter tout ce bazar. Tout ! Zéro assistance, et même plus d'ABS, ni à l'avant, ni à l'arrière. Franchement, rien que de plus naturel et de parfaitement accessible, un freinage hyper-précis en off-road, et un moteur qui se gère à la poignée. Merci de proposer ce choix, et de le faciliter via un bouton logé en bas à gauche du compteur qui permet d'un simple appui long de « switcher » toutes les assistances. Parfait ! Vous comprendrez du coup qu'au régulateur et au limiteur de vitesse, perso je préfère me dire que nous avons des yeux et des poignets (sans oublier la nécessité de laisser sa main droite sur le guidon, pas pour dire « je le jure », mais « j'assure »), et un physique qui doit être en ordre de marche. Parce que oui la troupe, si vous rêvez d'aventure, ou plutôt

d'Aventure, le physique sonne comme une absolue nécessité. Et ça vaut pour tous les trails, et forcément davantage pour les plus « balèzes » dont cette World Raid se rapproche. Un gabarit généreux, 220 kg tous pleins faits annoncés, certes une certaine évidence quand ça roule et un côté naturel marqué, mais un poids qui vous rattrape quand il s'agit de freiner fort, de zigzaguer dans un environnement étriqué... La WR n'est ni une plume ni une mobylette, mais une moto qui demande forcément de l'engagement. Rien d'inférieur non plus toutefois (à moins de la placer dans des situations extrêmes), grâce à un très bon équilibre général. Prévenante, elle offre un bon toucher de bitume. L'accord entre le moteur et la partie-cycle est bien réalisé, et la nouvelle fourche de 46 mm (43 mm précédemment) fait le boulot, même si les transferts de masses restent marqués lors de la prise du frein avant. Pour limiter la plongée, il



Deux coloris pour cette WR 2026, dont ce noir souligné par des éléments couleur bronze (fourche et jantes).

suffit dans l'instant qui précède la sollicitation du levier de freiner de l'arrière. Une action à réaliser quasi simultanément, et en l'asseyant sur son amortisseur, l'enfoncement avant est clairement limité. Avec ses suspensions revues (et changée en ce qui concerne la fourche), la World Raid propose une meilleure tenue en tout-terrain. L'ancienne allait déjà bien, mais sur les grosses compressions l'hydraulique marquait ses limites en talonnant parfois. Désormais les choses se passent encore mieux. Et si nous n'avons pas fait des pistes hyper-cassantes et ponctuées de grosses cassures, sur notre terrain d'essai jalonné de secteurs alternant rapide et technique, proposant également quelques sauts, nous n'avons pas talonné cette fois. Au contraire, les suspensions Kayaba font très bien le job, renforçant la sérénité naturelle de ce trail à fendre les secteurs empierrés, et permettant à l'envi d'augmenter le rythme. Attention toutefois à garder de la marge, le poids (220 kg ici) devenant l'ennemi n° 1 si on perd la maîtrise du véhicule. Le poids est à double tranchant, offrant de la stabilité et cette faculté à tailler droit dans des

sections chaotiques, mais aussi le piège qui se referme quand on se laisse embarquer... À ce propos, on peut compter sur des freins efficaces, suffisamment mordants et puissants pour stopper l'ensemble, et apprécier les trois modes de réglage de l'ABS : total, que sur l'avant (parfait pour s'amuser sur la route), ou complètement déconnecté. Perso, avec le bon feeling offert par le levier comme la pédale, tout déconnecté en off-road, ça va vraiment bien. Mais bon, si les freins sont le garde-fou nécessaire, il reste impératif de garder de la marge. Et pour prendre le minimum de risques, d'anticiper au maximum. Et quoi de mieux pour anticiper que de piloter debout... Une position de conduite que l'on apprécie ici, avec un cintre de guidon bien dessiné qui permet de dominer l'avant. Le buste reste droit, les épaules dans l'axe du guidon, même si c'est toujours avec les jambes que l'on pilote la WR, campées sur ces larges repose-pieds qui permettent de trouver ses appuis pour freiner comme pour chercher la motricité à l'accélération ou profiter d'une position neutre quand on enroule, pour abattre du kilomètre.

Tailler la route, ou la piste, le point fort de cette moto grâce à son autonomie, mais aussi une selle qui bien que d'apparence fine se montre plutôt confortable. Et tant pis si le saute-vent assure une protection limitée (qui reste toutefois bonne quand on respecte les vitesses légales). Les jambes sont, elles, bien protégées par le dessin (et la largeur) du réservoir. Un réservoir qui ne gêne finalement pas (sa base reste relativement étroite), même quand on pilote debout. ■

Verdict

En réintégrant le catalogue de la firme aux trois diapasons, la World Raid propose une alternative intéressante aux motards épris d'aventure, comme à ceux en quête d'une moto statutaire au tarif bien placé. Par son gabarit en effet, la plus volumineuse des Ténéré 700 en impose. Une moto que l'on remarque et qui se démarque d'éventuelles concurrentes de plus grosses cylindrées – mais à la carrure équivalente – par un prix de vente bien placé (13 299 €, quand les gros trails s'échangent contre plusieurs milliers d'euros supplémentaires). Quant aux aventuriers qui envisagent la moto dans des contrées où il n'est pas évident de trouver de l'essence, son autonomie d'environ 400 kilomètres sera un atout majeur. Cette World Raid a donc du sens, à double titre, et vient habilement compléter la famille Ténéré à côté des versions standard (11 299 €) et Rally (12 499 €).

Fiche technique Yamaha Ténéré 700 World Raid / 13 299 €

► MOTEUR

Type	bicylindre en ligne, 4-temps, double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	689 cm ³ (80 x 68,6 mm)
Puissance	73,4 ch à 9 000 tr/min
Couple	6,9 mkg à 6 500 tr/min
R. vol	11,5 à 1
Alimentation	injection électronique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

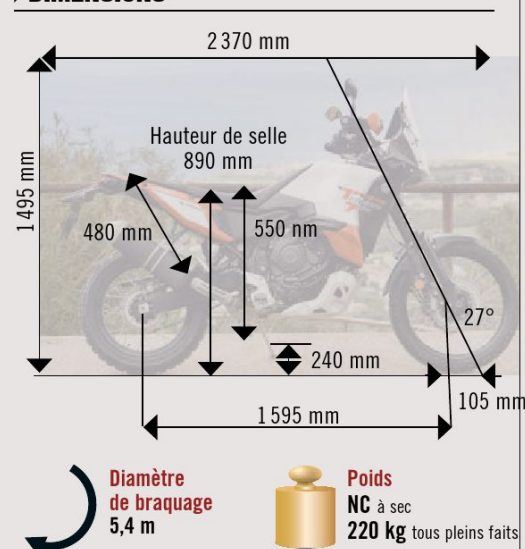
► PUISSANCE ET COUPLE

**74,8 ch à 8 500 tr/min –
6,9 mkg à 6 800 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

Cadre	cadre double poutre tubulaire en acier
Suspension AV/AR	fourche inversée Kayaba ø 46 mm, triple réglage, déb. 230 mm / monoamortisseur Kayaba, triple réglage, déb. 220 mm
Frein AV/AR	2 disques ø 282 mm, étriers 4 pistons – 1 disque ø 245 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV/AR	90/90 x 21 – 150/70 x 18
Réservoir	23 litres
Poids tous pleins faits	220 kg

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

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

✓ : disponible. ✗ : pas disponible.

Kawasaki Z 650 S

Le K Kawette

20 ans de Kawette, ça se fête ! Ainsi la Z 650 devient Z 650 S et ça ne change pas tout. Mais ça change un peu quand même : de look principalement, d'ergonomie aussi avec une toute nouvelle position de pilotage, tout en adoptant quelques mises à jour électroniques. Suffisant pour une poursuite de carrière ?

Par Bertrand Gold . Photos DR.





Kawasaki Z 650 / à partir de 7 599 €

+ 160 km/h • 68 ch* – 6,5 mkg* • 190 kg tous pleins faits*

**Données constructeur*



P our 2006, il y avait de quoi se réjouir avec l'entrée en piste de ce fabuleux petit roadster ultra-polyvalent, super accessible et particulièrement joueur : la ER-6 était née et bien née. « Entrée en piste » au sens propre comme au figuré puisque la même année renaissait de ses cendres la Coupe Kawasaki *Moto Revue* alors endormie depuis la fin de l'année 1993, dernière décennie du siècle passé). Tout à fait : la ER-6 (dans sa version roadster dite « N » comme « Naked ») remettait le « coup vert » sur circuit, succédant à feu la Kawasaki 250 KR1 et KR1-S dont le fabuleux twin en ligne 2-temps avait cessé de fumer depuis presque deux décennies. Mais la Coupe Kawasaki *Moto Revue*, c'est une bien plus longue et non moins

passionnante histoire, gravée aussi fort dans les cœurs que profond dans le bitume depuis 1971 et disputée au fil des éditions aux commandes des 350 Avenger (2-cylindres 2-temps), 350 S2 (3-cylindres 2-temps), 400 S3 (même architecture) puis Z 650 C (tiens donc, un aïeul à 4-temps mais à 4-cylindres), Z 250 (petit twin 4-temps poussif) et enfin 250 KR1 & 250 KR1-S avant l'ER-6 en 2006. Il y avait quelque chose d'un peu dingo avec cette ER-6 en ce temps capable de 72 chevaux et qui, après remplacement de son combiné amortisseur par un élément racing, préparation de sa fourche et l'adoption de pneumatiques Dunlop D208, se rendait capable de chronos stupéfiants sur les tracés sinueux de l'Hexagone. Sacrée petite bécane qui trusait les podiums le dimanche et

le haut du classement des ventes mois après mois, années après années.

Sur une (bonne) base de 2017

Une décennie s'écoule alors et si la Coupe Kawasaki couru sur ER-6 en a terminé, le petit roadster engage quant à lui un nouveau virage, plein gaz : Milan 2016, Kawasaki présente la Z 650, prête à réanimer le marché 2017. Profonde refonte entre nouvelles fonderies moteur, cadre treillis inédit, bras oscillant caissonné en acier et design revisité. Ressortez donc une image de cette Z 650 2017, vous y verrez les fonderies moteur, le cadre treillis inédit, le bras oscillant caissonné, la fourche, le garde-boue avant, les



1

1 Rien de neuf derrière ces belles fonderies, la cylindrée reste inchangée, le calage à 180° demeure mais ouf ! C'est toujours aussi joueur.

2 Petit Dashboard de 4,3", simple mais efficace et qui convient parfaitement à l'orientation 2026 de la Z 650 devenue Z 650 S.



2

repose-pieds, le radiateur, les étriers de freins et même les roues de... la Z 650 S 2026 ! Mais alors quoi de neuf chez cette dernière ? D'abord la plastique, entièrement redessinée et très largement guidée par le courant Sugomi propre à Kawasaki. Regard perçant, saute-vent, écopes de réservoir élargies et acérées, plaquettes alu d'habillage latéral de radiateur, selle épaissie, coque arrière affûtée, disques de frein désaissant le type « Pétale » et surtout, mais alors surtout : un guidon plus large, plus plat et avancé. Adieu le p'tit guidon cintré façon mobylette et bienvenue à cet élément autrement plus moderne ! Vous savez quoi ? Rien qu'avec ça, voilà une nouvelle moto ! Je vous l'accorde, ça ne mérite pas une chronique en prime time et pourtant, quel lifting ! Attendez ! Ne partez

comme ça, sans savoir... On a oublié l'afficheur couleur 4,3" de Z 900, contrôle de traction électronique et quickshifter ! OK, en option et contre quelque 280 € le quickshifter... Seulement unidirectionnel... Uniquement la fonction « up », pas « down », because pas de commande de gaz de type Ride by Wire... Mais qui fonctionne parfaitement bien ! C'est sûr, il sera négociable à l'achat ! Enfin j'espère...

Une Z 700 S calée à 270° ? Un jour peut-être...

Il faut bien admettre que nous en attendions plus, beaucoup plus. Filez-nous les codes de la CB du bureau des achats Kawasaki et en avant la fourche inversée, les étriers à fixation radiale,

Options et pack accessoires Z 650 S

Pack Sport : 480 €

- Protection de réservoir
- Saute-vent large
- Dossieret de selle
- Film de protection d'écran d'afficheur
- Porte-clés Z 50^e anniversaire

Pack Performance : 1 950 €

- Ligne Akrapovic
- Protection de réservoir
- Saute-vent large
- Protection d'écran d'afficheur
- Porte-Clés Z 50^e anniversaire

Accessoires au détail :

- Ligne complète Akrapovic en titane : 2 196 €
- Ligne complète Arrow Sport : 1 508 €
- Dossieret selle : 277 €
- Saute-vente large : 184 €
- Kit sacoches semi-rigide (2 x 14 L) : 361 €
- Sacoche réservoir (4 L) : 243 €
- Quickshifter : 280 €
- Poignées passager : 123 €
- Prise USB-C : 118 €
- Etc.



le vilebrequin longue course calé à 270°, la cylindrée majorée, etc. Enfin non, pas etc., ça suffira et puis on conserve le nouveau design, la nouvelle ergonomie. Quoique... Allons-y également pour une commande Ride by Wire pour le plaisir du downshifting. Mais c'est tout, on s'en satisfera largement, rien d'extravagant au fond, juste de quoi terminer le boulot et propulser Kawette là où elle mériterait vraiment d'aller. À moins que ça ne soit trop égoïste... L'envoyer là où nous le souhaiterions serait peut-être l'assurance d'une interruption brutale de succès ? Trop chère suivant nos critères ? Parce que oui, elle serait encore plus chère et donc forcément beaucoup trop chère, considérant qu'elle l'est déjà de toute façon... Mais une Z 700 S calée à 270° et forte de 75



Le K Kawette : un joujou qui reste extra, qui fait toujours Krack Boum j't'ai eu !



- 1** Une partie-cycle qui n'évolue pas mais dont la base, qui date de 2017, fonctionne encore très bien.
- 2** Nouveau poste de pilotage avec dalle couleur et guidon passé de 760 à 806 mm de large et implanté plus avant. De quoi appréhender la Z 650 S telle une grande dorénavant !
- 3** Un avant comme l'arrière : très souple mais ça passe partout. Les disques ne sont plus de type « pétale » et puis... toujours cette fourche télescopique non inversée, toujours ces étriers flottants à deux pistons.



Metallic Matte Graphenesteel / Gray Metallic Flat Spark Black ? Plutôt Candy Lime Green / Metallic Carbon Gray ou Noir Ebony / Metallic Carbon Gray ? Vous hésitez ? Où que votre préférence se laisse aller, au moins le tarif reste le même : 7 599 €.

chevaux, qui dirait non ? Au même prix hein ? Un jour peut-être... D'ici là, Kawasaki pousse la machine de la rentabilité à la cadence maximale, tout en pouvant se défendre d'un produit final à la hauteur. Ce n'est pas faux... Elle porte ses mises à jour avec assurance, la nouvelle Kawette. Son look, c'est une chose mais que l'on aime ou pas, en revanche, entre assise relevée et rembourrée et puis ce guidon désormais parfaitement dimensionné et positionné, ça change tout ! Bien sûr, pour en profiter, encore faut-il faire l'effort d'aller l'essayer et ne pas se contenter de la boudier

pour absence de zèle mécanique. Franchement, ce moteur, ce bon vieux 6 1/2, il est encore dans le coup. Euro 5+ ne lui a rien enlevé de son tempérament, la Z 650 S se balade toujours pleine de punch. Là où la MT-07 a laissé filer sa fantaisie mécanique dans les normes, notre Z 650 S maintient son brio, elle. L'option quickshifter de notre modèle d'essai dope ce petit twin que l'on appréciait déjà bien avant. C'est nerveux, onctueux, facétieux, bref, on aime ! La Z 650 S mise également sur le confort, celui de selle dans un premier temps, celui de la rondeur moteur

ensuite, de suspensions pour finir. À ce propos, c'est très mou aussi bien devant que derrière et sans aucun réglage hydraulique à portée de clic. Et puis encore cette première monte pneumatique toujours très discutable en termes de grip... Cela dit, la meule ne fait pas non plus de promesses qu'elle n'aurait pas su tenir : le programme, dans cette livrée d'origine, ça n'est clairement pas d'aller limer du repose-pied. Ça reste faisable (*MR approved*) mais l'objectif n° 1 de la Kawette reste d'aller conquérir du jeune permis. ■

Verdict

« Conquérir du jeune permis » ? Une mission a priori largement à portée de roues vu la qualité de prestation servie par la Kawette 2026. À condition de ne pas se faire une montagne du prix passé pour l'occasion à 7 600 €. Facile à dire... Kawasaki mise toutefois sur le « *Made in Japan* », également sur le fait que Yamaha, Honda, Suzuki mais également Triumph (pensez à la nouvelle Trident 660) soient eux aussi sur un placement tarifaire relevé vis-à-vis des propositions « *Made in China* ». Viable ou pas viable, l'avenir nous le dira, toujours est-il qu'à l'aube de sa 21^e année, la Kawette demeure ce petit appareil facile et ludique que l'on n'hésitera pas à conseiller. Et que l'on aurait censé s'il avait osé la fourche inversée et la réévaluation de cylindrée. Kawasaki, tu pouvais le faire...

Fiche technique

Kawasaki Z 650 S / 7599 €

► MOTEUR

Type	bicylindre en ligne 4-temps refroidi par eau
Distribution	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée	649 cm ³
(alésage x course)	83 x 60 mm
Taux de compression	10,8:1
Alimentation	injection
Mise en route	démarrateur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

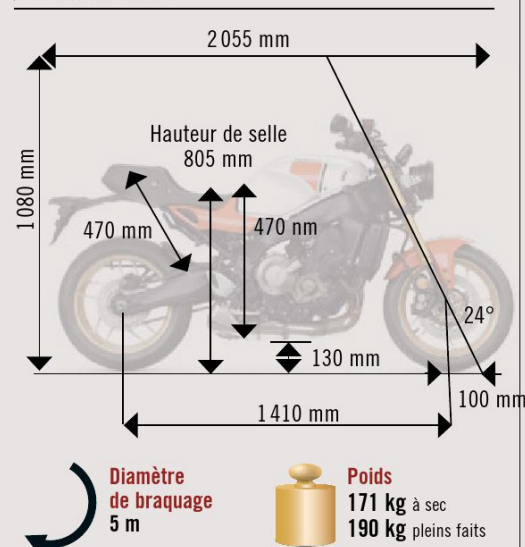
► PUISSANCE ET COUPLE

**68 ch à 8 000 tr/min –
6,5 mkg à 6 700 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire en acier type Diamant
Suspension AV	fourche télescopique 41 mm, deb. 125 mm, non réglable
Suspension AR	monoamortisseur, deb. 130 mm réglable en précharge
Frein AV	2 disques 300 mm, étriers flottants 2 pistons
Frein AR	1 disque 220 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV/AR	120/70 x 17 – 160/60 x 17
Réservoir (réserve)	17 litres (env. 3 litres)
Garantie	4 ans pièces et MO
Coloris	Metallic Matte Graphenesteel / Gray Metallic Flat Spark Black – Candy Lime Green / Metallic Carbon Gray/Noir Ebony / Metallic Carbon Gray

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

Afficheur couleur	✓	Horloge	✓	Température moteur	✓	Réglage du levier d'embrayage	✓	Clé antivol	✓
Jauge à essence	✓	Indicateur de rapport engagé	✓	Température extérieure	✗	Réglage du levier de frein	✓		
Voyant de réserve	✓	Commodos rétroéclairés	✗	Warning	✓	Emplacement antivol	✓		
Compte-tours numérique	✓	Quickshifter bidirectionnel	✗*	Ordinateur de bord	✓	sous la selle passager	✓		
Compteur numérique	✓	Modes moteur	✗	Régulateur de vitesse	✗	Crochets d'arrimage	✓		

✓ : disponible. ✗ : pas disponible. ✗* : pas disponible (up en option)

Mash K750

Style unik

Complètement originale
cette Mash K750 !
Sportive accessible et au style unique,
c'est avec entrain que nous sommes
parti à sa découverte.

Par Bertrand Gold. Photos Florian Meuret.





Bien sûr que c'est ce petit côté inédit qui nous a attiré chez mademoiselle K. Pour commencer, les premières images dévoilées qui captent notre attention et puis une première rencontre pour confirmer les charmes proférés. Mais allons-y mollo tout de même, ce n'est pas non plus une Ducati Panigale V4, et si la Mash K750 se fait en effet toute mignonnette devant nos rétines flattées, on est encore trèèèè loin du point d'extase. S'extasier, ça non, mais apprécier, ça oui ! La pertinence du design, le « coup de crayon » comme on le dit souvent, ces lignes 3D qui, mêlées les unes aux autres, statuent en faveur d'un visuel qui éveille nos récepteurs. Honnêtement, vous la trouvez comment ? Son monobras oscillant, sa belle roue arrière parfaitement dégagée, ses feux arrière intégrés à LEDs, ce réservoir intégralement habillé par les flancs de carénage, ce plexiglass de bulle lui-même chargé d'habiller la face de la moto, ce train avant avec grosse fourche inversée et étriers de frein Brembo, etc. Elle avance quelques beaux arguments cette Mash K750, et sans s'arrêter à ceux cités juste là, elle qui propose encore d'autres originalités tel le couvre-réservoir supérieur multi strié ainsi que les marquages lumineux « Mash Moto » intégrés dans les délicates ouvertures horizontales pratiquées dans les fameux flancs d'habillage au niveau du réservoir. Un style véritablement unique, qui bien entendu empreintes quelques inspirations de-ci de-là mais pour un rendu non moins très personnel, original et authentique. Mash peut dire merci à Jedi, son partenaire chinois à l'origine de la K750, pour le moins bien inspiré au moment de la concevoir.

Un twin de 730 cm³ tonique

Le moment était bien choisi, les sportives de moyenne cylindrée connaissant un chouette petit engouement ces derniers temps. Un phénomène encore jeune et relativement contenu mais un engouement tout de même. Toutefois les conditions se font strictes : pourvu qu'elles ne soient pas radicales, surtout qu'elles n'imposent pas une position trop typée. La recette est en réalité parfaitement simple : proposer un look évocateur de sportivité et offrir un véritable confort. Alors les demi-guidons relevés s'imposent, le rembourrage de selle également. Pinailler sur l'un ou l'autre, c'est s'écarter du jeu. La K750 abat ainsi ses cartes, accueillant son occupant principal dans un certain ouaté. Il y a de la place à bord. La moto se révèle ni trop petite, ni vraiment grosse, faisant qu'on la prend au sérieux et sans jamais la craindre. Tu es



1 Ça aussi c'est original : l'inscription lumineuse « Mash Moto » dans les ouvertures latérales au niveau du réservoir. **2** Pompe émettrice de chez Brembo et commodos rétro-éclairés, c'est du sérieux. **3** Un poste de pilotage qui met en avant ses demi-guidons relevés, sa fourche multiréglable et sa dalle couleur simple mais bien renseignée. Celle-ci manque toutefois cruellement de visibilité au soleil. **4** Un ensemble arrière là aussi joliment dessiné avec une intéressante intégration des deux selles dont les surpiqûres soulignent la finition apportée.





Mash K750 / 6 899 €

+ 180 km/h • 74,8 ch – 6,9 mkg* • 217 kg en ordre de marche

**Données constructeur*

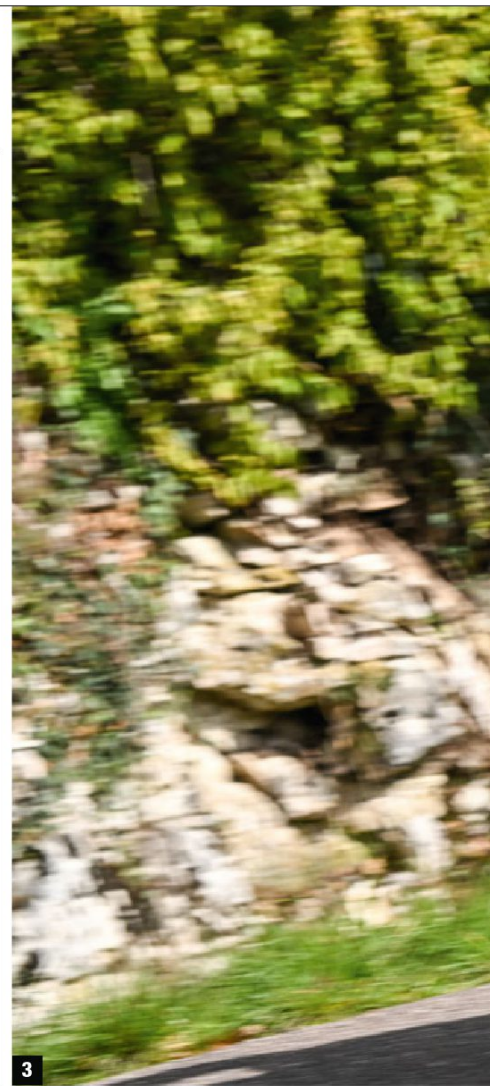


1



2

- 1** Les disques de 298 mm ont à leur service un duo d'étriers Brembo type M4.32. Si ça freine ? Oui, bien évidemment !
- 2** Une belle roue arrière parfaitement dégagée grâce au monobras oscillant ainsi qu'à l'échappement particulièrement court.
- 3** Pas d'assistance électronique et un moteur qu'il convient de maintenir au-dessus de 2 500 tr/mn : une « vraie » meule à l'ancienne, sans fioriture, facile et communicative.



3

petit(e), tu sauras la dominer. Tu es grand(e), tu n'y seras même pas à l'étroit. Tout est d'un naturel avenant : triangle selle/repose-pieds/guidons, hauteur de selle, accès au contacteur de mise sous tension de type semi-keyless (il faut la clé pour déverrouiller le contacteur mais on peut ensuite la retirer), visuel sur l'afficheur, toucher des commandes au guidon, tout ça franchement, c'est comme à la maison ! Commodos basiques (mais rétro-éclairés !), câble pour le tirage des gaz, câble pour piloter l'embrayage, la K750 s'en tient au strict minimum à cet étage-ci, c'est simple mais efficace. Même constat à l'endroit du moteur. Le twin parallèle 730 cm³ calé à 180° rappelle largement la sonorité caractéristique (et pour le moins clivante) du bloc Kawasaki 650 face à la route des ER-6, Z650, Ninja 650, Versys 650, etc. Normal, il en est complètement inspiré. Cela dit, la capacité cubique bien supérieure à son alter ego japonais lui octroie un tonus que ce dernier est en droit de lui envier.

Au prochain tronçon favorable : gaz !

La banane. Simplement la banane, sans rien d'incroyable à rapporter mais également sans tare à signaler. La balance est bonne. Moto ni

trop ça ni pas assez ceci, la Mash K750 se laisse guider sans forcer, répond avec franchise à l'appel des gaz, propose une capacité de freinage tout à fait convaincante, etc. La position n'impose pas de contrainte particulière grâce aux demi-guidons relevés au-dessus du té de fourche supérieur et puis la mécanique ne vibre pas spécialement. La vie défile bien agréablement aux commandes de la K750, les sensations se font douces, la moto rassure, n'exige rien et s'offre simplement au premier comme à la première venue, en toute transparence. On sent toutefois poindre une petite réticence à mesure que le ruban sur lequel on s'est élancé se dégrade. C'est sur un tel terrain que l'on entrevoit les limites des suspensions. Du moins, celle de derrière, cet amortisseur au ressort dur et à l'hydraulique ferme. Les mouvements sont moins canalisés, dans les pires secteurs ça renvoie sèchement, incitant à rendre la main et à laisser glisser gentiment jusqu'au prochain tronçon favorable. Devant : RAS, ça guide aisément et ça encaisse à peu près tous les traitements que nous lui infligeons. Encore que le débattement total n'est pas si grand, de quoi pouvoir mettre la fourche dans le fond sur un freinage très appuyé, un de ceux qu'il n'est en réalité pas raisonnable

d'appliquer sur route mais ça peut être aussi la conséquence d'un freinage d'urgence. Une butée de fourche qui va systématiquement s'accompagner d'un déclenchement d'ABS, c'est la règle avec ces équipements. Nous avons également pu noter comme un effet de « balourd » sur les changements d'angle lorsque le réservoir commence à se vider, disons lorsqu'il est entre 80 et 60 % de sa pleine capacité. Pas de quoi impacter le bilan global rapporté par la K750, qui se livre à des prestations sincères et plaisantes. ■

Verdict

Quelle intéressante « Mashine » que cette K750 ! Une moto à l'ADN sportif super accessible et qui se distingue par son look unique, que beaucoup s'accordent à juger réussi. Ses 75 chevaux nous sont apparus généreux, n'imaginez pas voir venir la frustration par ici. Celle-ci se pointe malgré tout depuis l'absence de quickshifter mais pour ce prix de vente fixé à 6 899 €, ça reste compréhensible. Il y a ce moteur que l'on prendra soin de ne pas faire évoluer tout en bas du compte-tours et cet amortisseur pas vraiment en phase avec les mauvaises routes de campagne mais pour tout le reste et pour l'originalité signée, nous lui souhaitons toute la réussite qu'elle mérite.



Fiche technique

Mash K750 / 6 899 €

► MOTEUR

Type	bicylindre parallèle 4-temps refroidi par eau
Distribution	double ACT, 8 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	730,4 cm ³ (83 x 67,5 mm)
Taux de compression	12,2:1
Alimentation	injection
Mise en route	demarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

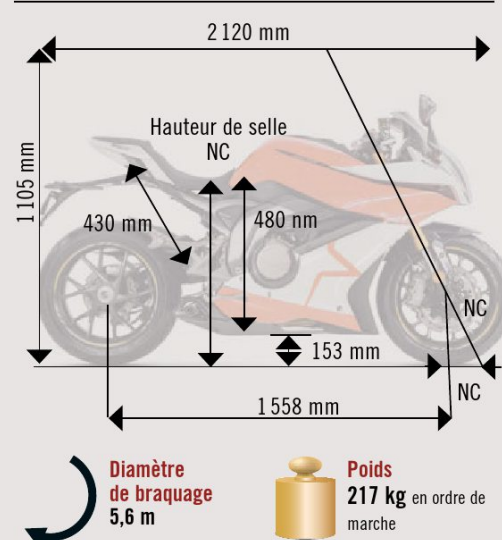
► PUISSANCE ET COUPLE

**74,8 ch à 8 500 tr/min –
6,9 mkg à 6 800 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

Cadre	périmétrique en alliage d'aluminium
Suspension AV	fourche inversée 41 mm, déb. 120mm, réglable en précharge, compression et détente hydraulique
Suspension AR	monoamortisseur, déb. NC, non réglable
Frein AV	2 disques 298 mm, étriers 4 pistons Brembo
Frein AR	1 disque 240 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV/AR	120/70 x 17 – 180/55 x 17
Réservoir (réserve)	14 litres (env. 3 L)
Garantie	3 ans pièces et MO
Coloris	blanc/rouge

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

Afficheur couleur	✓	Horloge	✓	Warning	✓	Régulateur de vitesse	✗	Clé type Keyless	✓
Jauge à essence	✓	Quickshifter	✗	Ordinateur de bord	✗	Réglage du levier d'embrayage	✓		
Voyant de réserve	✓	Modes moteur	✗	Indicateur de rapport engagé	✓	Réglage du levier de frein	✓		
Compte-tours numérique	✓	Température moteur	✓	Commodos rétro-éclairés	✓	Emplacement antiviol sous la selle passager	✓		
Compteur numérique	✓	Température extérieure	✗	Prise USB	✓				

✓ : disponible. ✗ : pas disponible.

Printemps-été

Après les airbags il y a deux mois, les casques le mois dernier, nous vous proposons cette large sélection consacrée aux équipements du pilote pour ce printemps et cet été, du buste aux pieds. Et on commence ce dossier par les blousons textiles.

Par Eloi, Céliane et Trac. Photos DR.



Helstons Trust Tissu

Sobre, classe et léger, ce blouson en textile technique mise sur la praticité avec de nombreuses poches et une conception pensée pour le quotidien. Il intègre une membrane étanche et un gilet thermo-alu amovible, tout en offrant une bonne aisance grâce à ses zones en stretch.

Tailles : du S au 4XL / coloris : noir / prix : 180,70 €
www.helstons.net



Bering Alias

Ce blouson a été élaboré pour s'adapter aux conditions de roulage en été, tout en gardant des exigences en termes de sécurité. Il combine deux qualités de textiles dont une pour assurer une bonne résistance à l'abrasion. Du confort et de la sécurité, et aussi cette capacité à se relier à un pantalon grâce à un zip de connexion prévu à cet effet.

Tailles : du S au 4XL / coloris : noir, bleu, beige, blanc / prix : 149,99 €

www.bering-moto.com



Alpinestars T-GP Plus R V4 Airflow

Pour filer droit dans un confort certain, ce blouson s'appuie sur des manches pré-courbées permettant d'adopter une position naturelle une fois un guidon en main. Forcément moins chaud qu'un cuir, il assure lui aussi une bonne résistance à l'abrasion, et une capacité à maximiser le flux d'air en roulant. Les protections aux épaules et aux coudes sont gages de sécurité, et sa compatibilité avec l'airbag Tech-Air constitue sur ce registre un atout supplémentaire.

Tailles : du S au 4XL

Coloris : noir, noir et rouge,

noir et blanc

Prix : 229,75 €

www.alpinestars.com



Merlin Taos Air

Ce blouson textile pensé pour l'été mise sur de larges panneaux mesh et sur une conception en polyester stretch broissé pour garantir à la fois une aération maximale et un excellent confort... sans oublier la sécurité. Il intègre des protections aux épaules (D30), aux coudes et dans le dos. On apprécie les aspects pratiques, à l'image de la poche sur l'avant-bras permettant d'y glisser une carte bleue, mais aussi la grande poche arrière.

Tailles : du S au 4XL / coloris : noir, blanc / prix : 230 €

www.merlinbikegear.com



Richa Airsummer

Pensé pour les fortes chaleurs, ce blouson mise sur une fabrication en mesh très ouvert qui favorise un flux d'air constant et un vrai effet de refroidissement.

Léger et souple, il sera un allié confortable pour supporter l'été au quotidien. Sa coupe courte et ses finitions en néoprène en font un produit facile et agréable à porter.

Tailles : du S au 6XL /
Coloris : bleu, vert,
noir, gris, blanc /
Prix : 149,99 €

www.richa.eu



Spidi Race -Evo H2Out

Performance et protection peuvent rimer avec confort, et Spidi le prouve avec ce blouson textile (le plus cher de ce panel) prévu pour accompagner une conduite dynamique, quelle que soit la saison.

Imperméable et ajusté, il intègre des doubles protections aux épaules permettant, le cas échéant, d'amortir les chocs et de limiter les risques de déchirures. On retrouve aussi des coques aux coudes.

Et l'été ne vous privera pas de son utilisation puisque sa doublure thermique est amovible.

Tailles : du S au 5XL / coloris : noir et rouge, noir rouge et blanc, bleu et argent, jaune, noir / prix : 279,90 €

www.spidi.com



Held Tropic 4

Cette veste en mesh mise sur un flux d'air optimal grâce à ses larges panneaux ventilés sur l'avant, le dos et les bras. Légère et souple, elle reste confortable au quotidien via les ajustements possibles aux manches et à une coupe adaptée à la morphologie masculine. Sans oublier la morphologie féminine, puisqu'il existe un modèle spécifique pour les femmes.

L'intégration d'un gilet airbag est évidemment possible.

Tailles : du S au 5XL /
coloris : noir, gris,
gris et rouge, blanc
Prix : 159,95 €

www.held.de



Segura Natcho 2

Là où beaucoup des vestes textiles revendiquent déjà leurs capacités de ventilation, la Natcho 2 mise sur son utilité au quotidien. Elle associe softshell et ultratwill pour garantir souplesse et résistance, abordant un look polyvalent et passe partout.

Au-delà de son côté caméléon, elle mise sur des aspects pratiques et notamment ses nombreuses poches (ou encore une capuche amovible), tout en intégrant une membrane étanche et... un système d'aération pour réguler la température.

Tailles : du S au 4XL
Coloris : noir, gris, vert,
bleu

Prix : 269,99 €

www.segura-moto.com



REV'IT Eclipse 2

Ce blouson textile imaginé par le couturier italien a été développé pour l'été : léger, hautement ventilé grâce à de larges panneaux mesh sur la poitrine, le dos et les manches, il permet une ventilation complète bien agréable (et confortable) quand la température se met à l'heure d'été. Il n'oublie pas d'intégrer des protections aux épaules et aux coudes.

Tailles : du S au 4XL / prix : 149,99 €

www.revitsport.com



Blouson RST F4 D30 Textile

Plus polyvalent que beaucoup de ses « rivaux » présentés dans ces pages, ce blouson textile joue la carte de la polyvalence (à un prix placé) grâce à une membrane étanche et à une doublure thermique amovible. Il combine confort urbain et protection avec ses coques placées aux épaules et aux coudes, tout en prévoyant un emplacement pour la dorsale. Des réglages permettant des ajustements aux poignets et à la taille améliorent le confort d'ensemble.

Tailles : du 38 au 54 / coloris : noir / prix : 159,99 €

www.rst-moto.com



T.ur Elba

Ce blouson textile associe du Polystrong haute ténacité à de larges panneaux mesh pour offrir un bon compromis entre résistance et circulation d'air. Sa conception soignée intègre des réglages précis, des zones réfléchissantes et une structure pensée pour un usage intensif au quotidien, reflété dans le look général de ce blouson.

Tailles : du S au 3XL / coloris : noir, blanc, bleu /

Prix : 179,99 €

www.tucanourbano.com

DXR STREAM AIR EVO

Un petit prix pour ce blouson qui se présente avec de vraies qualités, et une technicité que pourraient presque lui envier certains de ses concurrents aux tarifs moins alléchants. Sa composition en mesh permet notamment une aération optimisée tout en garantissant une grande résistance à l'abrasion et aux déchirements. Un combo très intéressant pour rouler sans (trop) subir la chaleur estivale tout en conservant un vrai aspect sécuritaire.

Tailles : du S au 5XL / prix : 82,90 €

www.motoblouz.com



LS2 X-Master

Connu pour ses casques, la marque Chinoise LS2 s'attaque en force au reste de l'équipement du pilote, à l'image de cette veste Adventure quatre saisons qui se démarque par un look sympa (renforcé par un choix de 4 coloris), son imperméabilité totale, sa doublure thermique amovible, et ses larges aérations frontales idéales en été. On apprécie les très nombreuses poches, les serrages multiples, les coques de protection, et d'un point de vue général la polyvalence de ce produit.

Tailles : du S au 5XL

4 coloris

Prix : 389 €

www.ls2helmets.com



Dainese Avro 5 Tex

Ce blouson textile moto « sportive » combine polyvalence et confort en important notamment une doublure thermique amovible (utile par temps plus frais) et des zips d'aération pour réguler la température quand cette dernière s'envole. S'il ne fait que prévoir des emplacements pour l'équiper d'une plaque dorsale et pectorale, il intègre physiquement des protections composites logées aux épaules et aux coudes.

Tailles : du 44 au 62

Prix : 269 €

www.dainese.com



Macna Rigor

À la manière du RST F4, le Rigor de chez Macna est un blouson moto textile qui revendique une vraie polyvalence, et cette faculté d'apporter du confort quelle que soit la saison : une membrane à la fois étanche et respirante, une doublure thermique amovible et des ventilations réglables permettant de s'adapter aux variations climatiques. Il reçoit également des protections aux épaules et aux coudes et peut, lui aussi, accueillir une dorsale pour renforcer la protection.

Tailles : du S au 4XL / coloris : gris et jaune, rouge et noir, noir et gris, noir / prix : 199,95 €

www.macna.com

Dafy TRIP

Sur les routes avec vous depuis 1974 



Nouveaux guides

Découvrez nos 2 nouveaux guides :
Haute-Corse et Corse du Sud

Du Cap Corse aux Aiguilles de Bavella, chaque virage dévoile une nouvelle émotion. Les Dafy Trip Corse vous emmènent sur les plus belles routes de l'île, entre mer turquoise, montagnes majestueuses et villages perchés. Des itinéraires pensés par des motards, pour des motards, pour vivre la Corse intensément et en toute liberté.

À retrouver en magasin ou sur dafy-moto.com



PRIX TTC

6,90 €
le guide

Du cuir sur les



Held Heyden

Ce blouson au look rétro, disponible en trois coloris, a été pensé pour rouler avec confort et sécurité. Il intègre une doublure textile ainsi que des coques de protection. Veste rétro oui, mais qui s'adapte à l'ère du temps puisqu'elle propose une poche intérieure powerbank (imaginée pour y glisser une batterie externe capable de recharger votre smartphone par exemple), un petit plus indispensable à certains d'entre nous de nos jours. Tailles : du 48 au 64. Coloris : noir, noir et blanc, marron. Prix : 259,95 €

www.held.de



Alpinestars Missile V3

Là on donne dans le registre sportif. Ce blouson en cuir inspiré de la technologie MotoGP cible un public qui n'entend pas faire de compromis, en tout cas ni sur la performance, ni sur la protection. On remarque les coques proéminentes aux épaules et aux coudes comme le système DFS sans couture permettant au matériel de ne pas se désunir même en cas de forte abrasion. Des qualités qu'il affiche jusque dans son look incisif qui séduira les plus engagés d'entre vous.

Tailles : du 44 au 58. Coloris : noir, noir et blanc, noir blanc et rouge. Prix : 599,95 €

fr.alpinestars.com

All One Mystic

Ce blouson en cuir de buffle mise sur le confort notamment grâce à des manches préformées permettant de faciliter les mouvements et donc de réduire la fatigue, des poignets néoprènes ainsi qu'une doublure amovible.

Sa coupe néo-rétro soignée et ses finitions travaillées en font un modèle agréable, intégrant bien sûr toutes les normes de sécurité requises pour un équipement moto.

Tailles : du S au 3XL.

Coloris : noir.

Prix : 219,99 €

www.dafy-moto.com



DXR Skybolt

DXR joue la carte du style sportif avec une coupe ajustée et des inserts stretch qui améliorent la liberté de mouvement. Il mêle confort, avec une doublure thermique amovible et des manches préformées, et sécurité grâce à ses protections d'épaules et de coudes. Notez qu'il n'y a pas que le style de ce blouson qui est compétitif, son prix l'est tout autant. Le meilleur rapport qualité/prix parmi la sélection proposée.

Tailles : du S au 3XL.

Coloris : noir.

Prix : 175,90 €

www.motoblouz.com

Dainese Racing 5

Ce modèle est la dernière version évoluée de la gamme sportive de Dainese. Pensé pour les motards qui roulent essentiellement à la mi-saison et en été, il est disponible en trois coloris.

Ergonomique, confortable, il intègre des ventilations réglables pour permettre une conduite sereine et dynamique, d'autant que sa coupe sport favorise la mobilité. Côté protections, outre les éléments traditionnels situés aux coudes, épaules et dos, on apprécie les jolis sliders en aluminium.

Tailles : du 44 au 64.

Coloris : noir, noir et rouge, noir rouge et argent.

Prix : 569 €

www.dainese.com



épaules

Ixon Cranky Air

La collection Ixon Heritage joue la carte du style rétro tout en veillant à offrir un confort bien dans l'air du temps. Surtout quand l'air est chaud... Pour le contrer, ce blouson mise sur un cuir de vachette perforé. Et pour les temps plus frais, on peut compter sur sa doublure thermique amovible. De quoi adapter l'usage aux conditions météo. Le Cranky Air n'oublie pas les traditionnelles protections aux épaules et coudes. Tailles : du S au 6XL. Coloris : noir, marron. Prix : 339,99 € www.ixon.com



Segura Dorian 2

Avec ce blouson, Segura mise sur un style urbain qui n'oublie pas d'intégrer l'essentiel des protections pour rouler en sécurité. Conçu en cuir de buffle, il dispose de coques (homologuées) aux épaules et coudes, ainsi qu'une doublure amovible pour plus de polyvalence, ce qui représente le point fort de ce produit qui gagne ici son appellation « toute saison ».

Tailles : du M au 3XL.
Coloris : noir. Prix : 459,99 € www.segura-moto.com



Helstons Rival

Y a pas à dire, la patte du couturier français se remarque toujours sur ses réalisations. Le Rival n'échappe pas à la règle, avec son look urbain et sa capuche textile amovible. Un blouson 100 % cuir de vachette qui allie style et protection. Il reçoit des coques aux épaules et coudes, ainsi qu'une plaque dorsale. On salue la présence d'un gilet thermique amovible et l'étanchéité totale de ce blouson qui permet de le porter quel que soit le (mauvais) temps.

Tailles : du S au 6XL.
Colori : noir, marron.
Prix : 439 € www.helstons.net



Triumph Sabre

Triumph a mêlé dans ce blouson un look roadster classique et un confort moderne pour rouler au quotidien. Il reçoit une doublure thermique amovible pour la saison, des protections au niveau des articulations et des empiècements extensibles ergonomiques. Ces derniers se présentent comme l'atout majeur de ce blouson puisqu'ils procurent un confort, si ce n'est sur-mesure, disons capable de s'adapter à différentes morphologies.

Tailles : du XXS au 3XL.
Coloris : noir.
Prix : 455 €

www.triumphmotorcycles.fr



REV'IT Quadratic

Ce blouson combine look sportif et ventilation efficace grâce à de larges zones perforées sur la poitrine, le dos et les bras, tout en offrant une coupe près du corps pensée pour accompagner vos mouvements dans vos actions de pilotage. Un blouson sport qui affiche sur le papier nombre de qualités, à l'image de sa doublure thermique amovible qui lui offrira un bon confort par temps plus frais.

Tailles : du 48 au 58. Coloris : noir. Prix : 429,99 € www.revitsport.com

Les gants



Rev'it! New Heights

Parce qu'on ne transige pas avec une obligation, encore moins avec la sécurité, le faiseur italien s'adresse ici au rider urbain qui refuse de choisir entre confort estival et protection sérieuse. La chèvre perforée respire bien, le carbone méta et le slider PWRIShield sécurisent les zones critiques, quant à la mousse Temperfoam, elle absorbe les chocs. Le grip sur la paume, le touchscreen (double index) et l'ajustement soigné en font un gant polyvalent et sérieux.

Tailles : du S au XXL / coloris noir / prix : 89,99 €

www.revitsport.com



Helstons Side Perforated

Un gant qui revendique son appartenance custom sans négliger l'essentiel. Le cuir de bovin souple dispose d'aérations bienvenues par fortes chaleurs, la coque méta à mémoire de formes protège les métacarpes pendant que la paume renforcée de Kevlar résiste à l'abrasion en cas de glissade. La fermeture Velcro® au style vintage et l'homologation CE 1 en font un gant authentique et efficace, conçu pour les longues balades même quand le thermomètre grimpe.

Tailles : du S au XXL / coloris noir /

Prix : 69,90 €

www.helstons.net



Five SF1 Evo

Ce modèle SF1 Evo imaginé par le gantier français Five revendique le titre de premier gant racing court bénéficiant d'une construction sans couture intermédiaire entre le dos Syntech Skin™ et la paume en cuir de chèvre. La ventilation très étudiée apporte du confort à ce produit, comme les sliders ERGO de la sécurité sur circuit, notamment via le scratch anti-twist qui solidarise l'annulaire et l'auriculaire. Une certification CE KP1 et un prix justifié par le degré de technicité de ce gant.

Tailles : du S au XXL / prix : 129,99 €

www.five-gloves.com



Pando Moto Onyx Black 02

Ces Onyx Black 02 sont des gants estivaux qui ne lésinent pas sur la protection. Du cuir de chèvre ultra-perforé pour garder les mains au frais, des protections d'articulations souples, un rembourrage doigts et un slider paume renforcé pour la sécurité, le tout certifié CE niveau 1. Le look mat noir lui permet de passer inaperçu, sans trahir le gant technique qu'il est vraiment.

Tailles : du XS au 2XL coloris noir .

Prix : 107 €. www.pandomoto.com



Ixon MIG 2

Pensés pour les beaux jours et une utilisation ville ou route, ces MIG 2 misent sur la légèreté et la ventilation, mais sans rien sacrifier à l'essentiel. Le dos (mesh et spandex) laisse généreusement passer l'air, la paume chèvre – bien que renforcée – assure un bon feeling sur les commandes, et la coque discrète sur le dessus protège les métacarpes. Certifiés CE 1KP, les MIG 2 bénéficient d'un index « tactile », un bon rapport qualité/prix.

Tailles : du S au 3XL / coloris noir /

Prix : 79,99 €. www.ixon.com





Alpinestars Full Bore V2

Destinés à l'off-road exigeant, ces Full Bore V2 ne font pas dans la demi-mesure. Le stretch respirant et le TPR articulaire ergonomique ont été imaginés pour faciliter le mouvement, la paume suédée pour encaisser les sessions les plus exigeantes, et les coques aérées pour évacuer la chaleur avec efficacité. Quant aux index tactiles, ils permettent de gérer les pauses « GPS » sans avoir besoin de les retirer, le tout pour moins de 50 euros.

Tailles : du S au 3XL / coloris noir / blanc / prix : 49,95 €

www.fr.alpinestars.com



Held Hamada WP

Un gant d'aventure estivale imaginé pour le trail et qui sait tout faire, sans en faire trop... Le dos en Nyspan et microfibre laisse passer l'air, la paume en cuir de chèvre accroche les poignées et le Superfabric logé au poignet pour résister là où l'abrasion se produit souvent. La doublure COOLMAX anti-transpiration a été choisie pour lutter contre les grosses chaleurs, sans oublier des protections souvent discrètes – autant que le prix – mais intégrées pour ne pas faire de la figuration.

Tailles : du 6 au 12 / coloris noir/blanc / Prix : 89,95 €

www.shop.held.de



Dainese Argon

Ce gant d'été urbain affirme avoir trouvé le bon équilibre entre respirabilité et protection, et ce sans jamais paraître encombrant. Le dos en tricot élastique laisse la peau respirer, la paume Amica suédée s'agrippe aux commandes quand la coque PU flex méta assure une protection (CE niveau 1) qui ne rigidifie pas l'ensemble. La pré-courbure des doigts, le scratch néoprène au poignet et le Smart Touch index complètent un gant pensé pour slalomer en toute décontraction.

Tailles : du XS au 3XL / coloris noir / Prix : 89,95 €

www.dainese.com



Harrison Lisbonne Air

Un gant recommandé pour les conditions estivales, avec une fabrication en cuir de chèvre entièrement perforé pour évacuer au maximum la chaleur, une coque « souple » et un slider paume CE 1KP qui assurent une protection satisfaisante sans rendre l'ensemble trop rigide. Le style noir vintage urbain leur permet de passer inaperçus bien au-delà du guidon. Reste le poignet scratch réglable pour finaliser un ajustement accessible à tous les budgets.

Tailles : du S au 3XL / coloris noir / Prix : 49,90 €

www.harrison-moto.com



Gants Macna Darko

Macna a fait simple avec ce Darko : du spandex léger et du nubuck synthétique pour proposer ce gant d'été urbain, très fin mais qui n'oublie pas l'essentiel, la protection ! Les articulations et la paume sont protégées, quant au pouce ergonomique Ergothumb, il évite les plis gênants. La doublure légère et le serrage Velcro® finalisent un gant qu'on enfle sans y penser et qu'on oublie une fois au guidon.

Tailles du S au 3XL / coloris noir / Prix : 39,95 €

www.macna.com



Les pantalons



Pantalon Bering Zephyr noir

Pensé pour maximiser la ventilation lors des escapades estivales, ce pantalon mise sur de grands panneaux mesh stratégiquement placés pour faire circuler le flux d'air en continu. Les protections CE aux genoux et aux hanches sont amovibles pour moduler la protection selon l'usage. Sa coupe ergonomique en noir offre une liberté de mouvement appréciable sur de longues étapes, sans sacrifier l'allure. Le choix malin pour envisager de voyager sous la chaleur, mais dans le confort et avec sécurité.

Tailles : du 46 au 62 / coloris : noir / Prix : 179,90 €

www.bering-moto.com



Jean Furygan K12 X Kevlar® Straight

Sur ce jean Furygan, le Kevlar monocouche couvre l'ensemble du pantalon et décroche une certification AAA, le niveau le plus élevé de la norme EN17092. Les protections aux genoux et aux hanches, souples et discrètes, devraient faire oublier leur présence. Les inserts stretch ont été positionnés pour favoriser l'aisance, et la coupe sur le bas des jambes imaginée pour chevaucher les bottes sans forcer.

Tailles : du US 26 / L30 au US 40 / L34 / coloris : medium blue ou carbone / prix : 209,90 €

www.furygan.com

Pantalon Dainese Drake 2 Super Air Tex noir

Quand la canicule s'installera, ce pantalon deviendra votre meilleur allié ! Le choix d'un mesh omniprésent garantit une ventilation maximale pour traverser les journées les plus chaudes sans (trop) souffrir, avec des protections amovibles aux genoux pour s'adapter à l'utilisation.

La doublure respirante renforce le confort thermique, et la coupe ergonomique assure tenue et liberté de mouvement. Ou comment rouler au frais sans sacrifier sa sécurité.

Tailles : du 46 au 64 / coloris : noir / prix : 199,95 €

www.dainese.com



Jean PMJ Cruise bleu délavé

L'équation réussie pour ce jean moto capable de passer du café du coin à une utilisation au long cours. Sa construction T-Stretch + Stretch Twaron en monocouche assure une protection efficace, en se passant des couches superflues qui alourdissent et gênent les mouvements. Les protections aux genoux et hanches sont amovibles pour plus d'adaptabilité. Quant à son coloris bleu délavé, il se fond dans le décor au moment de descendre de sa moto.

Tailles : du 28 au 44 / coloris : bleu délavé / Prix : 209 €

www.pmj.it





Pantalon Richa Infinity 3 noir

Le vrai couteau suisse du pantalon moto 4 saisons, capable de tout encaisser même sur des très longues distances. Sa membrane Aquashell bloque la pluie, la doublure thermique amovible gère le froid, les aérations ACS libèrent la chaleur en été, et les protections D30 CE AA sécurisent en toutes circonstances. La coupe ajustable s'adapte à toutes les morphologies, du S au 6XL, pour des runs « interminables » dans un confort que l'on annonce remarquable. Tailles : du S au 6XL / coloris : noir / prix : 269,99 €

www.richa.eu

Pantalon T-UR Niagara noir

Un pantalon Touring (à deux couches) taillé pour les aventuriers qui ne s'arrêtent pas en raison de la météo. La membrane Hydroscud® démontable assure une étanchéité et une respirabilité de haute qualité, complétée par une doublure thermique et quatre aérations zippées pour gérer toutes les amplitudes de température. La certification Easyflex CE AA aux genoux et aux hanches garantit une protection sérieuse, et la coupe ajustable s'adapte à bien des morphologies, du S au 4XL.

Tailles : du S au 4XL / coloris : noir / Prix : 259,99 €

www.t-ur.com



Pantalon Ixon M-SKD PT

Le compagnon idéal des longues virées, ce pantalon en softshell laminé haut de gamme s'adapte à toutes les saisons avec une efficacité redoutable. Étanche, il intègre une doublure thermique amovible pour s'adapter aux températures fraîches, et des zips de ventilation pour respirer lors des chaleurs estivales. Certifié CE AA, il offre un sérieux niveau de protection, et un coloris noir passe partout. Reste le prix... On dira qu'il représente un investissement pour les gros rouleurs.

Tailles : du S au 4XL / coloris : noir / Prix : 469,99 €

www.ixon.com



Pantalon Rev'it! Tornado 4 H2O noir

On parle ici de polyvalence. Un pantalon étanche développé pour traverser sans compromis les 4 saisons. Sa membrane Hydratex® garantit une étanchéité totale face aux grosses averses, tandis que la doublure thermique amovible permet de l'adapter aux temps plus frais, et même froids. Les protections CE sont positionnées aux hanches et genoux, et la coupe ergonomique épouse les mouvements garantissant un bon confort sur longs trajets.

Tailles : du 48 au 64 / coloris : noir / prix : 299,99 €

www.revitsport.com



Pantalon Alpinestars C-1 Air

Un pantalon mesh technique pensé de A à Z pour survivre aux chaleurs de l'été, que ce soit en ville ou sur route. Sa construction respirante laisse circuler l'air en continu, transformant les journées de grosse chaleur en expériences bien plus supportables. Les protections CE aux genoux et aux hanches sont amovibles selon les envies ou les besoins, et la coupe slim assure une silhouette hyper urbaine. Une option à envisager pour la période estivale.

Tailles : du 48 au 60 / coloris : noir / Prix : 159,99 €

www.alpinestars.com



Bottes et chaussures



Sidi Aria Gore

Pas pertinente par temps froid, cette botte pourrait être votre alliée la plus précieuse quand les températures s'envoleront. Largement ventilée et en cela très confortable par temps chaud, elle se montre en plus parfaitement étanche ! Jolie prouesse qui s'explique par le choix des matériaux retenus et notamment la membrane Gore-Tex®. La tige en microfibre et les panneaux de mesh renforcent le confort d'ensemble, comme les protections logées dans tous les endroits stratégiques préviennent votre sécurité. Pointures : du 38 au 49 / coloris noir / prix : 299 €

www.sidi.com



XPD X-Journey

Certifiées EN 13634, ces bottes « mi-tibias » présentent des qualités de respirabilité (et d'étanchéité) grâce à sa membrane H2OUT, avantages qu'elle conjugue avec une maille 3D pour une parfaite ventilation. Un produit de qualité puisqu'étanche à la pluie qui lui garantit un excellent confort lors de longues escapades. Confort renforcé par son chaussant à mémoire de formes qui s'associe à une semelle en caoutchouc vulcanisé. Côté protections, toutes les parties sont protégées, jusqu'aux orteils pour parer à l'empreinte du sélecteur. Pointures : du 36 au 48 / coloris noir / prix : 199,90 €

www.xpdboots.com



Alpinestars J-6

Dans le catalogue pléthorique proposée par le géant italien, nous avons retenu ces chaussures polyvalentes, que ce soit pour l'usage à moto (au quotidien en milieu urbain comme pour de plus longues sorties) comme pour sa faculté à faire oublier le produit technique qu'elle est une fois redevenus piétons. Fabriquée dans un cuir de qualité, cette « basket » dispose d'une membrane imperméable, d'une protection interne de la cheville, du talon et d'une semelle en caoutchouc pour offrir une bonne absorption des chocs. Pointures : du 38 au 48 / cinq coloris / prix : 179,95 €

www.alpinestars.com



Rev'it Jefferson

Pas pertinente par temps froid, cette botte pourrait être votre alliée la plus précieuse quand les températures s'envoleront. Largement ventilée et en cela très confortable par temps chaud, elle se montre en plus parfaitement étanche ! Jolie prouesse qui s'explique par le choix des matériaux retenus et notamment la membrane Gore-Tex®. La tige en microfibre et les panneaux de mesh renforcent le confort d'ensemble, comme les protections logées dans tous les endroits stratégiques préviennent votre sécurité.

Pointures : du 38 au 49 / coloris noir / prix : 299 €

www.sidi.com

Stylmartin Legend Evo WP

Fabriquée en cuir pleine fleur hydrofuge, secondé d'une doublure imperméable et respirante, cette botte d'origine italienne mélange les genres entre touring, rétro, et même custom. La semelle en caoutchouc Vibram avec ses gros crans devraient lui permettre de trouver du grip bien au-delà des repose-pieds. Une coupe classique qui confère à cette botte un look marqué mais en même temps indémodable. Elle intègre des protections aux malléoles et sur le coup de pied.

Pointures : du 39 au 47 / coloris noir / prix : 249 €

www.stylmartin.it





Furygan Chattan D30

Une esthétique originale pour ces bottes signées du faiseur nîmois, et une destination orientée route même si on les devine adaptées pour s'enfoncer dans quelques larges chemins.

Les semelles développées par Michelin devraient lui assurer un très bon grip, et le serrage de la botte depuis sa partie arrière un ajustement précis, sans oublier les protections D30 dont le matériau souple se fige à l'impact pour une meilleure absorption des chocs.

Étanches, respirantes, de bien chatoyantes Chattan.

Pointures : du 37 au 47 / coloris noir & gris /

Prix : 269,90 €

www.furygan.com



Ixon Midgard WP

Ces bottes courtes Touring se destinent à un usage routier, pour un temps court ou un temps long, mais routier. Un design moto assumé et des qualités de conception imaginées pour lui permettre d'affronter les 4 saisons (même si elles ne sont pas les plus chaudes du marché, ni les plus ventilées), grâce notamment à son étanchéité à la pluie.

Ces protections, elles les logent au niveau des bouts des pieds, des talons et des malléoles. Le tibia, lui, sera couvert à demi, d'où le nom de Midgard.

Pointures : du 39 au 47 / coloris noir / prix : 189,99 €

www.ixon.com



RST Hitop

Un look sympa pour ces sneakers proposés par le faiseur anglais RST. Disponible en grise ou en noire, mais aussi dans une version été ou hiver, cette basket est du genre caméléon puisque parfaitement à son aise au milieu des autres piétons une fois sa moto garée. Un air passe-partout mais incluant des protections de chevilles. La matière en cuir suédé nécessitera une bonne imperméabilisation et un brossage régulier pour conserver son éclat, certainement aussi une protection d'embout de sélecteur.

Pointures : du 40 au 48 / coloris gris suédé ou noir / prix : 119,95 €

www.rst-moto.com

Held Torrance

Réservée pour de courts trajets, cette basket mise sur sa légèreté et sa fabrication associant microfibres et tissus pour convaincre. On note la protection qui se concentre sur la cheville et les différents renforts (externes mais aussi de sélecteur). La semelle antidérapante permettra de prendre les appuis nécessaires sur les repose-pieds. L'ajustement du serrage par une boucle et finalisé par un large Velcro® devraient garantir un bon confort. Reste qu'elles ne supporteront pas la pluie puisque non étanches.

Pointures : du 37 au 47 / coloris noir / prix : 179,95 €

www.shop.held.de



Forma ADV Tourer Waterproof

C'est ce qu'on appelle un produit sérieux. Typé, il se destine à un usage Touring, que ce soit sur route ou en tout-chemin. Les nombreuses protections, les trois points de serrage (boucle et Velcro®) permettant un ajustement à toutes les morphologies, l'étanchéité totale annoncée, font de cette botte une alliée précieuse pour appréhender notre pratique. Alors bien évidemment, pas de longues marches à prévoir, mais les semelles crantées garantiront un excellent grip quand il s'agira de trouver des appuis sur sol glissant.

Pointures : du 38 au 49 / coloris noir & marron / Prix : 249,95 €

www.formaboots.com



Grands Prix du Brésil et des États-Unis

Aprilia

l'épate italienne

Intouchable ou presque depuis le coup d'envoi en Thaïlande, Marco Bezzecchi s'est solidement installé aux commandes du championnat. Mieux que ça, après trois Grands Prix, l'Italien devance Jorge Martin, son coéquipier qui a conquis ses premiers podiums avec Aprilia. En ce début de saison, un constructeur italien chasse l'autre...

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





Jamais encore Aprilia n'avait remporté cinq Grands Prix de rang, ni glissé ses deux pilotes aux deux premières places deux fois de suite. Pas plus que le constructeur de Noale n'avait un jour occupé les deux premières positions du classement du championnat, fut-il provisoire. S'il faudra bien évidemment attendre le retour du MotoGP en Europe, et les premières courses sur des circuits plus traditionnels et des conditions plus conformes à ce que les pilotes ont l'habitude de rencontrer pour se faire une idée plus pertinente du rapport de forces actuel entre les différentes machines, il est clair, néanmoins, que la RS-GP est la moto qui a le plus progressé au cours de ces derniers mois. « Nous sommes globalement dans ce que nous attendions en termes de performances, mais la vraie inconnue, c'est toujours de savoir où l'on se situe par rapport aux autres, tempère Massimo Rivola, le patron du service course Aprilia. Nous avons aujourd'hui une vision assez claire grâce à des outils d'analyse très poussés, devenus

Zarco positif

Sept points au Brésil, un seul aux États-Unis... Autant dire que le pilote Honda LCR n'a pas vraiment moissonné durant sa tournée américaine. Neuvième à Goiânia après être tombé en sprint, Johann se disait toutefois heureux d'avoir trouvé de meilleures sensations avec sa moto. « On a trouvé des petites choses qui font qu'il m'est plus facile d'enchaîner les chronos, expliquait-il. Quand tu forces moins, c'est plus facile d'être régulier. » Curieux de confirmer ses sensations au Texas, sur un circuit qu'il n'a jamais apprécié, Zarco s'est malheureusement accroché avec Fernandez dès le deuxième tour de course. Malgré une chute dans laquelle il a endommagé un appendice aérodynamique du carénage de sa Honda, le pilote LCR a pu repartir pour boucler quelques kilomètres avant de regagner les stands : « Les chronos étaient pas mal. Ça a juste confirmé qu'il y a une façon d'aller vite, mais on a une fenêtre très petite pour le faire. On doit élargir cette fenêtre pour aider le pilote à répéter de bons tours sans devoir être dans la perfection tout le temps. » Malgré un bilan

comptable plutôt maigre, Johann reste donc positif alors que la saison ne fait que commencer. « Je suis très content du Brésil, ça m'a fait beaucoup de bien. Austin est toujours une piste difficile, mais j'ai essayé de l'aborder différemment. Finalement, avec une autre approche, ce n'était pas pire. J'ai pris cette dernière course comme une expérience pour apprendre à gérer la moto et me donner des outils pour la suite. »



GP du Brésil, Bezzecchi confirme

En démonstration en Thaïlande pour l'ouverture de la saison, l'Aprilia RS-GP confirme au Brésil sa grande forme du moment en enchaînant sa quatrième victoire de rang aux mains de Marco Bezzecchi. L'Italien devient ainsi le nouveau leader du classement général. Le rendez-vous de Goiânia n'aura pas été pour autant une simple formalité pour le protégé de Massimo Rivola, confronté comme les autres pilotes à des conditions quelque peu chaotiques, le circuit et les installations étant loin d'être au point. En difficulté le vendredi sur une piste sale et jamais vraiment sèche, contraint de passer par la Q1, Bezzecchi s'est habilement rétabli samedi matin en trouvant des solutions avec son équipe technique pour arracher une place sur la première ligne de la grille de départ. Quatrième du sprint, le pilote italien a encore haussé le ton le lendemain pour s'imposer avec une belle avance sur Jorge Martin. « *Vendredi soir, je n'aurais jamais imaginé finir le week-end aussi bien, confesse-t-il. Le fait de passer sur le medium arrière pour la course de dimanche en modifiant quelques trajectoires a totalement changé la donne. Autant le podium était pour moi hors de portée samedi après-midi, autant j'ai pu gérer au mieux les 27 tours du Grand Prix.* » Derrière, c'est Jorge Martin qui s'offre son premier podium avec Aprilia. L'Espagnol devance Di Giannantonio, qui sauve les meubles pour Ducati en remportant son duel avec Marc Marquez. La veille, c'est le nonuple champion du monde qui avait eu raison du pilote VR46 pour remporter le sprint.



- 1 Les Aprilia sont intouchables en ce début de saison, et Martin (n° 89) prend désormais l'aspi de Bezzecchi, voir le précède comme lors de la course Sprint disputée au Texas.
- 2 Dans une livrée 100 % Uncle Sam, les Aprilia du team privé TrackHouse brillent en ce début de saison, emmenées par Ogura (caché derrière) et Fernandez (n° 25).
- 3 À l'écoute, Diogo Moreira (n° 11) apprend dans les règles son nouveau métier de pilote MotoGP. Il devance ici Luca Marini, lui aussi pilote Honda, mais au HRC.

MOTO2

Holgado et Alonso montent

un vrai point fort chez Aprilia. Quand nous introduisons une nouveauté, les choses se passent généralement comme prévu. Mais il faut aussi composer avec le ressenti des pilotes, et cela reste un domaine difficile à quantifier. On essaie encore d'«inventer» une manière de mesurer ce feeling, mais on ne peut pas contrôler les émotions. Parfois, même quand les chiffres sont bons, les pilotes peuvent trouver que le comportement de la moto est trop extrême. » Longtemps référence en termes d'innovations techniques, Ducati a trouvé à qui parler. Aprilia semble même avoir pris l'ascendant au niveau du développement aérodynamique. Ancien directeur sportif de Ferrari, Massimo Rivola a su impliquer dans le projet MotoGP Aprilia des ingénieurs passés par la F1, comme Marco de Luca, un aérodynamicien qui s'était illustré chez McLaren en mettant au point un système permettant de dévier dans les lignes droites le flux d'air sous la coque de la voiture et faire ainsi pression sur

Si Manuel Gonzalez a très bien négocié la première tournée outremer de la saison pour rentrer en Europe en leader, Dani Holgado et David Alonso ont, de leur côté, planté leurs premières banderilles dans un championnat qui s'annonce particulièrement indécis. Il faut dire que depuis l'ouverture, les courses sont plus que mouvementées. Entre les chutes, les accrochages, les distances raccourcies et les points réduits comme ce fut le cas en Thaïlande, difficile d'y voir clair. Une chose est sûre, comme en Moto3 avec Quiles, le team Aspar fait partie des favoris dans la

course au titre. Troisième à Buriram, Holgado s'est imposé à Goiânia avant de caler à Austin. Alonso a quant à lui mal démarré en Thaïlande en se faisant violemment percuter par Salac. Cinquième au Brésil, il a terminé au pied du podium aux États-Unis après être parti du fond de la grille, pénalisé par une pression de pneu arrière trop basse alors qu'il avait signé le meilleur temps des qualifications. « Nous avons deux super pilotes qui peuvent être champion en fin de saison, résume Nico Terol. Même s'il a eu du mal à Austin, Dani est en confiance. C'est un gros bosseur qui s'attache

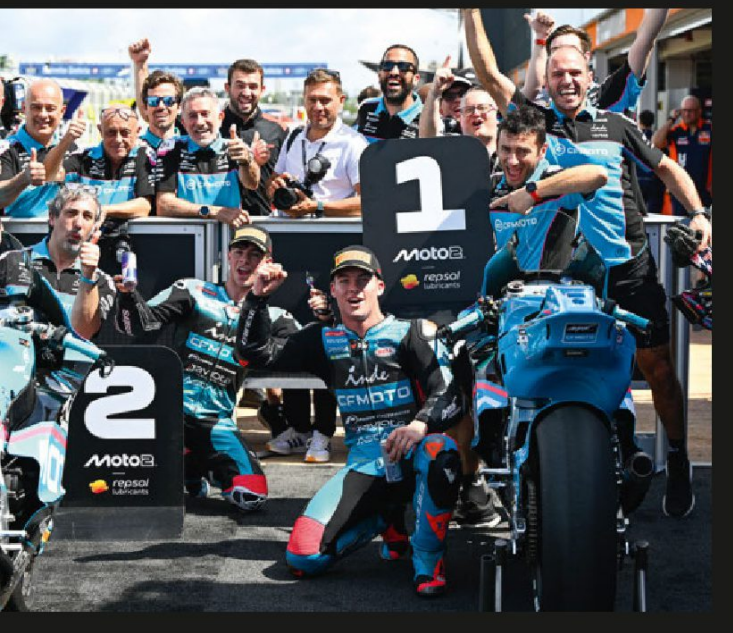
aux détails, c'est un véritable perfectionniste. Sa force est aussi de ne pas s'affoler quand il se retrouve en difficulté. David a été malchanceux en Thaïlande, mais sa cinquième place au Brésil a été très positive compte tenu du déroulement de la course. Quant à sa remontée à Austin, elle parle d'elle-même. La saison est longue, il sera là. Je sais qu'on attend beaucoup de lui après ce qu'il a démontré en Moto3, mais cela lui a coûté l'an dernier. Il voulait trop bien faire trop tôt, et la pression qu'il s'est mise ne l'a pas aidé. L'expérience a été difficile, mais elle va lui être utile cette année. »



Décomplexé depuis qu'il a croisé le fer avec Marquez au Brésil, et l'a doublé avec la manière, Fabio Di Giannantonio se montre régulier aux avant-postes. Espérons pour lui qu'il maintienne cet élan sur la durée, surtout à cette période où les signatures se décident.



en puissance



LE BILLET DE BEEFY

CHRISTOPHE BOURGUIGNON, DIRECTEUR TECHNIQUE DU TEAM LCR

À tâtons



Arriver sur un nouveau circuit sans aucune référence exige un gros de travail d'anticipation. L'an dernier, le Balatonring était venu s'ajouter au calendrier MotoGP. À la différence de Goiânia, les pilotes de tests avaient pu rouler deux journées, à la fois pour donner des infos à Michelin et pour dégrossir les réglages des motos. Une manche du Mondial Superbike avait également permis aux différents constructeurs d'enregistrer de précieuses informations sur le tracé. Cette année, nous sommes arrivés au Brésil totalement à l'aveugle. Quand on découvre une piste, la première chose à laquelle on s'attelle est l'étagement de la boîte de vitesses. On part du plan du circuit pour étudier la longueur et la largeur du tracé ainsi que le rayon et la courbure des virages.

On cherche ensuite des similitudes avec d'autres circuits pour établir des correspondances. C'est un travail que fait l'équipe, mais aussi les ingénieurs Honda avec lesquels on croise et on recoupe nos informations. On doit évidemment prendre en compte l'allocation pneumatiques Michelin. En fonction du type de pneus fournis, on sait qu'on aura plus ou moins de grip et de patinage, ce qui conditionne également l'étagement de la boîte de vitesse. Côté suspensions, on démarre la première séance avec des réglages plutôt souples, d'autant plus sur un asphalte sale comme ça a été le cas au Brésil. On attaque aussi cette séance avec deux motos réglées différemment pour cibler la direction dans laquelle il faudra avancer. Un travail de fourmi qui se fait à tâtons.



On ne peut pas dire que Joan Mir n'essaye pas. Auteur du cinquième temps au Texas, il finit sa course dans les graviers.

Massimo Rivola commence à récolter les fruits de sa méthode. Et Aprilia, le plus petit constructeur du championnat, d'inscrire actuellement les meilleurs résultats de son histoire.



GP des États-Unis Nouveaux records pour Bezzecchi

L'avantage avec Bezzecchi, c'est que s'il lui arrive encore de faire des conneries, il les réserve au samedi, voire au vendredi. Au Texas, comme en Thaïlande, Marco n'a pas franchi la ligne d'arrivée d'un sprint qu'il aurait pu remporter s'il ne s'était pas précipité. « Une erreur que l'équipe m'a encore pardonnée », lâche l'Italien qui, dans la manœuvre, a permis à son coéquipier de remporter son premier succès avec Aprilia. Une erreur qui lui a aussi remis les idées en place. « On a travaillé tard samedi soir pour chercher des petits détails afin d'améliorer le comportement de la moto, notamment au freinage. » Cela a payé même si Marco s'est compliqué la vie dimanche après-midi en s'accrochant avec Acosta en début de course. Un contact à haute vitesse alors que l'Espagnol venait de

s'écarter en sortie de virage. « Avec le vent et la moto en position basse à l'accélération, c'est très difficile de modifier sa trajectoire », explique Bezzecchi qui a dû finir la course avec un dossier de selle à l'aéro endommagé. « Cela ne m'a pas aidé car la moto est redevenue instable au freinage. Il m'a fallu faire très attention pour ne pas me faire piéger comme la veille. » Impeccable, Marco a tenu la cadence, améliorant même le record de la distance de course d'une vingtaine de secondes. Leader du championnat, il confirme son statut d'homme fort du moment. Plus que tout, c'est sa dynamique actuelle qui retient l'attention. Bezzecchi reste sur cinq succès consécutifs en MotoGP, une première pour lui, mais aussi une performance inédite dans l'histoire d'Aprilia. Dans l'ère

moderne, seuls Valentino Rossi et Marc Márquez avaient réussi une telle série, soulignant la portée de l'exploit réalisé par le pilote italien. Encore plus marquant, Bezzecchi est devenu le deuxième pilote seulement à remporter les trois premières courses d'une saison MotoGP dans l'ère moderne, rejoignant Márquez, auteur d'un début d'année parfait avec dix victoires consécutives en 2014. Il est également le premier Italien à réussir un tel départ depuis Rossi en 2001, soit un quart de siècle plus tôt, ce qui renforce encore la dimension historique de sa performance. Sa domination ne se limite pas aux victoires. Bezzecchi a également établi un nouveau record dans l'ère moderne en menant 121 tours consécutifs en course, effaçant des tablettes la référence de Jorge



Lorenzo, qui avait dominé 103 tours d'affilée en 2015. Un chiffre qui illustre parfaitement sa capacité à contrôler les débats sans partage.

l'aileron arrière afin de supprimer une partie des appuis et minimiser la traînée. Ce système, apparu début 2010, avait été interdit car il contraignait le pilote à lâcher une main de son volant pour obturer une bouche d'air dans son cockpit. Marco de Luca l'a intelligemment adapté à la RS-GP en partant du principe que les pilotes bougent sur leur moto et n'adoptent pas les mêmes positions en virage qu'en ligne droite. Il a ainsi conçu un système qui redirige le flux d'air en exploitant ces changements de position. Pour cela, le pilote vient boucher deux conduits avec ses coudes quand il se retrouve en ligne droite. Après avoir

beaucoup travaillé sur l'effet de sol pour gagner de la vitesse dans les virages, l'ingénieur italien a trouvé une parade pour retrouver les performances en lignes droites que cet effet de sol pénalisait. Au-delà des idées des ingénieurs qu'il a su habilement mélanger pour créer un groupe de travail au sein duquel l'émulation est forte, Massimo Rivola s'appuie aujourd'hui sur un groupe qui fonctionne avec une belle osmose. Marco Bezzecchi ne manque d'ailleurs jamais l'occasion de la complimenter, rappelant qu'il ne s'est jamais senti autant aimé par son équipe et qu'il n'a jamais été autant heureux depuis ses débuts

MOTO3

Quiles leader et favori



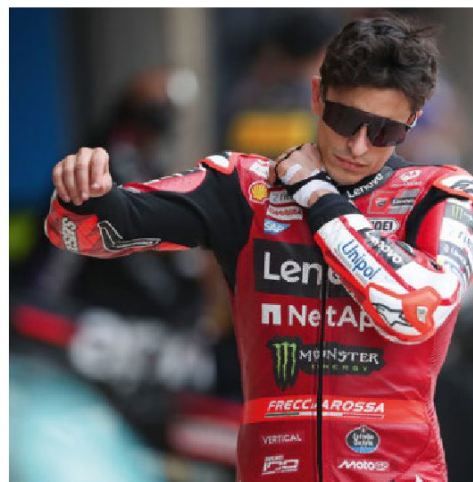
Il y a un an, Maximo Quiles disputait son premier Grand Prix sur le circuit d'Austin. Le protégé des frères Marquez avait dû attendre de fêter son dix-septième anniversaire pour pouvoir débiter en championnat du monde. Deuxième sur la grille, il s'était classé cinquième de la course. Cette saison, le pilote du team Aspar est monté sur la deuxième marche du podium texan. Une semaine plus tôt, il avait décroché la victoire au Brésil. Deuxième de l'ouverture en Thaïlande, le voilà solidement arrimé à la première place du classement général avec une avance de 23 points sur Alvaro Carpe. Ce dernier aurait pu s'imposer aux États-

Unis sans une petite erreur dans le dernier virage. Le pilote du team Ajo s'est toutefois offert son premier podium après avoir terminé quatrième à Buriram et Goiânia. Vainqueur en Thaïlande, David Almansa s'est quant à lui blessé au coude en chutant au Brésil et il n'a pu participer au Grand Prix des États-Unis. Voilà donc Quiles en tête et favori pour succéder à Jose Antonio Rueda, le champion du monde 2025. « La saison ne fait que commencer, modère Nico Terol, le team manager de l'équipe Aspar. Décrocher le titre est bien évidemment son objectif, mais il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs. Or, on le sait, Maximo est un garçon pressé

qui peut parfois faire des bêtises quand les choses ne vont pas comme il le voudrait. » Et c'est à ce niveau que son entourage s'emploie à le faire évoluer. « Maximo est bourré de talent, poursuit Terol. Dès qu'il monte sur la moto, il est à 200 %. Ce n'est pas pour rien qu'il est proche de Marquez. Il a la même forme de pilotage instinctif. Son défaut, c'est de se mettre en stress dès qu'il voit son nom dans le milieu du classement. On s'efforce de lui apprendre à aborder les problèmes calmement. Bien sûr qu'il a un peu plus d'expérience que l'an dernier, mais il est encore très jeune. » Une chose est sûre, il n'a pas fini de nous épater.



Francesco Bagnaia (n° 63) a joué devant aux USA, mais s'est écroulé en fin de course, tout le contraire de Marc Marquez (n° 93) qui sauve les meubles après avoir dû effectuer un long lap. Quant à Ena Bastianini (n° 23), il aura ferrailé sévère avec le nonuple champion du monde.



Difficile de savoir à quel point sa blessure à l'épaule continue d'handicaper Marc Marquez... Toujours est-il qu'on n'a pas encore vu du (très) grand Marc cette saison.



Habitué à voir ses Ducati dominer depuis des années, Gigi Dall'Igna se voit challengé par une autre usine en ce début 2026, italienne qui plus est...



Coup d'envoi pour les Baggers

Premier vainqueur et premier leader du classement général, Archie McDonald est entré, à Austin, dans l'histoire de la Coupe du monde des Baggers. Pas sûr toutefois que beaucoup s'en souviendront quand cette compétition sera passée aux oubliettes comme le MotoE avant elle. Nouvelle étape de l'américanisation du MotoGP, le rapprochement de la marque emblématique Harley-Davidson avec l'univers des Grands Prix convaincra-t-il le public ? Évidemment, Carlos Ezpeleta l'espère. « Nous sommes toujours à la recherche de moyens d'innover et de nous développer, tant pour les spectateurs sur les circuits que pour étendre encore davantage la portée de notre sport, expliquait-il y a quelques mois le directeur sportif de Dorna Sports. Notre défi est de rester fidèle à nos fans tout en touchant un nouveau public, et la Harley-Davidson Bagger World Cup répond à ces attentes. Elle sera un fantastique complément aux week-ends de course pour les fans présents sur place tout en connectant notre

discipline à l'une des marques lifestyle et culturelle les plus emblématiques d'Amérique du Nord et du monde entier. » L'avenir le dira. En attendant, la mise en route de cette Coupe du monde s'avère plus compliquée que certains l'avaient peut-être imaginé. Seulement quatre équipes se sont inscrites, et avec neuf pilotes, la grille a triste mine. D'autant que le niveau de ces derniers manque d'homogénéité. Mais soyons indulgents... « Nous aurions dû avoir une équipe supplémentaire avec Cecchini Racing qui devait aligner Andrea Iannone et Jordi Torres, rappelle Nicolas Goubert, passé des commandes du MotoE à la BWC. Malheureusement, leur sponsor les a lâchés au dernier moment. Une semaine avant la séance de tests organisée à Austin, nous n'avions plus le temps d'essayer de trouver une équipe supplémentaire. » Pris de court, la plupart des mécaniciens le sont aussi. « Ils doivent apprendre à travailler sur une moto très différente des machines de course

traditionnelles qu'ils ont l'habitude de mettre au point », dit Goubert. « On tâtonne », ajoute Nicolas Reynier qui travaille le reste de l'année en tant que directeur technique avec le SERT. Les pilotes aussi, hormis les Américains du team Saddlemen Racing qui connaissent ces Harley Davidson de 2,2 litres développant 220 chevaux pour un couple de 220 Nm. « C'est amusant à piloter car il n'y a pas d'assistance

électronique », explique Oscar Gutierrez, vainqueur de la deuxième course à Austin. « C'est facile, mais compliqué au niveau de la gestion des pneumatiques », ajoute Eric Granado qui a lui fini sur le podium après avoir signé le meilleur chrono des qualifications. Entamée au Texas, la BWC poursuivra sa saison au Mugello, à Assen, à Silverstone, en Aragon et se terminera en septembre en Autriche.





Avec des chronos toujours hyper serrés, le moment du départ est crucial pour espérer un bon résultat. Logique que ça frotte...

en Grands Prix. Et l'arrivée de Fabiano Sterlacchini dans le rôle de directeur technique n'y est évidemment pas pour rien. « Chacun apporte sa contribution, mais il est vrai que j'avais en tête depuis un moment le profil de Fabiano, confie Rivola. Ce que j'apprécie chez lui, c'est une approche très proche de la mienne : parler avec les gens, les impliquer, chercher à tirer le meilleur du groupe plutôt que des individualités. C'est une philosophie que je défends depuis le début. Les différences de culture, même au sein de l'Italie, jouent aussi un rôle. Entre le nord, le centre ou d'autres régions, les approches varient. L'important est de réussir à tout assembler, à canaliser les énergies et à limiter les ego pour le bénéfice collectif. » Et avec tout ça, le team Aprilia s'est trouvé un leader en la personne de Marco Bezzecchi. « Sa vitesse ne me surprend pas, dit Rivola. En revanche, je suis particulièrement satisfait de sa progression en termes de maturité. Il a changé son approche des week-ends, des problèmes, avec un engagement plus réfléchi

Quartararo résigné



Contrairement à son compatriote azuréen, Fabio a bien du mal à voir le verre à moitié plein en ce début de saison. Il faut dire qu'en ayant inscrit six points en trois Grands Prix, il y a de quoi à avoir le moral dans les chaussettes. Au Brésil, Quartararo avait pourtant réussi à briller lors du sprint en

décrochant la sixième place après avoir signé le quatrième chrono de la Q2. Un coup d'épée dans l'eau puisqu'il ne put que se classer seizième le lendemain. Évidemment, rien ne s'est arrangé au Texas. Seizième sur la grille et dix-septième à l'arrivée du Grand Prix, l'officiel Yamaha est resté tout aussi anonyme durant le sprint qu'il a conclu à la onzième place. « En termes de rythme, je ne m'attendais pas à beaucoup mieux au début, mais surtout à la fin, je ne m'attendais pas que ça soit aussi nul. » Le plus grave, c'est que chez Yamaha tout le monde semble perdu et sans solution pour la suite. « C'est compliqué de rester sans réponse pendant si

longtemps, déplore Fabio. On n'a aucune piste pour régler notre manque d'agilité. La moto ne tourne pas, on manque de feeling à l'avant, on n'a ni grip, ni puissance, ni stabilité. » Autant dire qu'il n'y a rien de positif pour lui à conserver de ces premières courses extra-européennes. « Le problème, ce n'est pas que j'attende qu'ils fassent quelque chose, c'est qu'il n'y a pas d'idée sur ce qu'ils peuvent faire. Je ne me sens vraiment pas bien sur la moto. Je pousse, mais je n'ai aucun feeling. Je roule pour rouler, je fais la course pour essayer de faire du mieux possible, mais je n'arrive pas à trouver quelque chose de positif. »

LA CHRONIQUE DE NICO

NICOLAS GOYON, TEAM MANAGER TECH3

Il fallait briller

Avec le rachat de l'équipe par un consortium d'investisseurs majoritairement américains, le Grand Prix des États-Unis est devenu pour Tech3 l'un des rendez-vous les plus importants de la saison. Et ce pour deux raisons essentielles. La première, c'est qu'avec Liberty Media désormais aux commandes du MotoGP, le marché américain fait figure d'axe de développement majeur pour le championnat. Et les espoirs sont à la hauteur de la renommée de l'entreprise. On l'a vu avec la Formule 1. À l'époque d'Ecclestone, aux États-Unis, la F1 n'intéressait personne. Aujourd'hui, que ce soit à Austin, à Miami ou Las Vegas, les Grands Prix de F1 font le plein. Pour l'instant, le MotoGP est au niveau de ce qu'était la F1 avant son rachat par Liberty Media. Il suffit de discuter avec les gens qu'on peut croiser à Austin et qui ne s'intéressent pas aux sports mécaniques. Autant

ils savent qu'il y a un Grand Prix de F1, autant ils n'ont, pour la plupart, jamais entendu parler de MotoGP. Cette différence se mesure aussi à l'affluence des spectateurs sur le circuit des Amériques. La deuxième raison qui fait de ce rendez-vous au Texas une étape majeure pour Tech3, c'est que Bolt Venture et Main Street Capital, les deux sociétés aujourd'hui majoritaires dans le capital de la société, ont depuis longtemps noté la date du Grand Prix des États-Unis sur leur agenda. Avec une quarantaine de personnes attendues, nous avons dû investir pour la première fois de notre histoire dans une hospitality sur une épreuve outremer. Günther Steiner a même fait appel à une structure spécialisée dans l'accueil des VIP pour recevoir ses investisseurs dans les meilleures conditions. Évidemment, il était aussi important de briller. Or, le week-end a très mal commencé avec, dès

le vendredi, le forfait de Maverick Viñales. Souffrant de son épaule depuis sa chute à Sepang, les médecins se sont rendu compte qu'une des vis posées en juillet dernier après sa blessure au Sachsenring était en train de se faire la malle. D'où l'urgence de se faire réopérer pour espérer revenir en meilleure forme à Jerez. Ce qui a mis Günther en rage, c'est que nous n'avions pas de remplaçant... Un truc inimaginable en F1 nous a-t-il dit. Pol Espargaro était présent et aurait pu monter sur la moto samedi matin, mais il n'avait pas d'équipement. Voilà un point qu'il va falloir travailler. Heureusement, Enea a sauvé la mise en décrochant une médaille de bronze en sprint. Une performance inattendue compte tenu des difficultés qu'il rencontre depuis le début de la saison. Mais c'est aussi cela la beauté du MotoGP. D'un jour à l'autre, on peut passer du désastre à l'exploit.



DEVIENTS UN
HEROS DE
L'OMBRE!



FORME-TOI
ET RÉPONDS À L'APPEL DE LA PISTE



Pedro Acosta (n° 37) "on fire", qui devance à ce moment Joan Mir (n° 36), Jorge Martin (derrière à droite) et Marco Bezzecchi. Le pilote KTM vise toujours une première victoire en MotoGP.



et moins instinctif en dehors de la piste. Sur la moto, l'instinct reste évidemment essentiel, mais en dehors, Marco analyse beaucoup plus. Il est aussi très ouvert, à l'écoute, et aime partager avec l'équipe. C'est quelqu'un de naturellement très collectif. » Et bonne nouvelle pour le patron d'Aprilia, Jorge Martin

semble enfin avoir trouvé ses marques et tourné la page de l'année noire qu'il a vécu l'an dernier. « Honnêtement, je pense que Jorge peut être la surprise du championnat, poursuit Rivola. Aujourd'hui, peu de gens parlent de lui, mais ce qu'il a montré dès les premiers essais et lors des deux premières

courses, après une année compliquée physiquement et sans roulage, est impressionnant. Il peut vraiment s'amuser cette saison, et nous aussi avec lui. À un moment donné, nous aurons probablement deux pilotes très rapides à gérer. » Un défi dont toute l'équipe Aprilia se réjouit déjà. ■

Le Brésil veut durer

Le retour du MotoGP au Brésil figurait parmi les rendez-vous les plus attendus de la saison. À Goiânia, le championnat a retrouvé une terre de passion, absente du calendrier depuis plus de vingt ans. Un comeback symbolique, à la fois prometteur et encore en rodage. Car sur place, tout n'a pas été simple. Les équipes ont dû s'adapter à des infrastructures parfois limites, notamment dans les stands. « À chaque averse, il nous faut lutter contre l'eau qui veut rentrer », confiait un responsable d'équipe, pointant l'absence de drainage et des garages encore imparfaits. La météo, particulièrement instable, a même provoqué un affaissement d'une portion de la piste, nécessitant des réparations en urgence. Plus grave, l'asphalte s'est dégradé au fil des jours, contraignant l'organisation à réduire la distance de la course MotoGP. Rien de rédhibitoire, mais suffisamment marquant pour rappeler que ce retour s'est construit dans des délais trop serrés, malgré

les investissements engagés. Dans le paddock, le discours reste toutefois mesuré. « Il y a des améliorations à apporter, mais nous devons être indulgents », glisse un technicien, conscient du travail accompli pour remettre le site sur pied. Tous s'accordent sur un point : l'essentiel est ailleurs. Car au-delà des aspects logistiques, le Brésil a surtout confirmé son potentiel. L'engouement populaire propre aux pays du continent sud-américain, lui, ne s'est pas démenti. Porté par la présence de Diogo Moreira, premier pilote brésilien en catégorie reine depuis Alex Barros, le public a répondu présent. « Ça fait plaisir de voir sa photo partout en ville », souriait le rookie, devenu en quelques jours le visage de ce retour. Dans les tribunes, drapeaux et maillots aux couleurs nationales ont recréé une atmosphère rare, rappelant l'attachement du pays aux sports mécaniques. Un constat partagé par Massimo Meregalli : « Nous devons tous être heureux de revenir ici. Le

Brésil est un marché très important pour nous. C'est d'ailleurs ici que Blu Cru, notre programme de formation de jeunes pilotes, est le plus actif. Il y a un énorme enthousiasme pour la course. » Côté piste, le tracé court et rapide de Goiânia a proposé un défi intéressant, avec des virages techniques et peu de gros freinages, rendant les dépassements délicats mais le rythme élevé. Un profil atypique qui, combiné à une météo

incertaine, a contribué au spectacle. Imparfait dans sa mise en place, ce retour du Brésil n'en fut pas moins riche d'enseignements. Entre passion, potentiel économique et nouvelle génération incarnée par Moreira, le MotoGP entend bien s'installer durablement en Amérique du Sud. D'ailleurs, l'an prochain l'Argentine devrait elle aussi être au programme sur le circuit de Buenos Aires qui a, lui aussi, été entièrement refait.



CAROLE (93)

16 - 17 MAI 2026



**COUPES DE FRANCE
PROMOSPORT**

**50
ANS**





Pedro Acosta

« J'ai ouvert les yeux »

En abordant le championnat sur de nouvelles bases et une sérénité qui lui faisait défaut l'an passé, Pedro Acosta s'est déjà hissé à deux reprises sur le podium. Troisième du classement général, l'Espagnol talonne même les deux pilotes Aprilia.



Pedro Acosta, en nets progrès en ce début de saison 2026, vise toujours une première victoire en MotoGP.

Pedro, qu'est-ce qui a le plus progressé chez KTM depuis l'an dernier, la moto ou le pilote ?

A ce moment, je dirais les deux. L'an dernier, en début de saison, j'étais fâché et plutôt négatif. Aujourd'hui, tout est différent car nous sommes plus performants. La moto consomme moins les pneus, elle est plus facile à emmener... Sur le terrain l'équipe est aussi plus efficace, on travaille plus vite. Et du côté de Mattighofen, tout le monde est resté à fond tout l'hiver. Le fait que la situation générale de l'entreprise soit bien meilleure a changé beaucoup de chose. Disons que la position actuelle est une combinaison de beaucoup de facteurs.

Le GP de Thaïlande a-t-il été pour toi une confirmation ou une surprise ?

Je répondrais ni l'un ni l'autre... Ça n'a pas été une confirmation, mais ça n'a pas non plus été une surprise. C'est vrai que le résultat de ce premier Grand Prix a été un peu mieux que ce que nous imaginions, mais comme je l'avais dit quelques jours plus tôt, j'espérais finir dans le top cinq. L'explication de tout ça, c'est que KTM et moi avons bien travaillé cet hiver. Et j'ajouterai pour ma part que j'ai pas mal mûri depuis l'an dernier.

La suite l'a confirmé...

Oui, deux podiums en trois courses, c'est un bien meilleur début de saison que celui de l'an passé. On sait qu'on a aujourd'hui une machine pour figurer régulièrement dans le top cinq. Et on sait aussi où il nous faut progresser pour se rapprocher de la victoire.

Qu'as-tu changé depuis ton arrivée en MotoGP en termes de pilotage, de l'entraînement, de l'approche de la course, de stratégie ?

Je pense que ma progression la plus importante, ou disons la plus significative, se situe au niveau du mental.

Mon entraînement est resté le même, mon pilotage aussi. En revanche, mon approche est différente. Le fait d'avoir beaucoup subi l'an dernier en début de saison m'a rendu plus fort.

Aujourd'hui, je vois les choses de manière différente, j'ai ouvert les yeux.

J'ai compris que tout ne pouvait pas toujours être parfait, et que gérer les problèmes faisait aussi partie du jeu. Il faut vivre des moments compliqués et surmonter les difficultés pour devenir meilleur.

Si son package n'est peut-être pas le meilleur, Pedro Acosta parvient à en tirer la quintessence en ce début de saison.



Tu dis que ton pilotage n'a pas changé... Vraiment ?

Je suis peut-être un peu moins agressif qu'avant. Mais ça n'est pas une évolution significative pour moi car je suis encore capable de dépassements incisifs comme je l'ai montré en Thaïlande. Mais c'est vrai que Carmelo Morales, le coach avec qui travaille depuis un moment, s'efforce de me faire évoluer sur la moto. Jusqu'à l'an dernier, j'avais trop tendance à essayer de faire la différence au freinage, ce qui me pénalisait en sortie de virage. Je pense qu'aujourd'hui mon pilotage est plus équilibré.

Que fais-tu de mieux ou de différent que les autres sur cette KTM ?

Je ne sais pas. Par rapport à la saison passée, je m'accorde mieux avec la moto. J'ai aussi une équipe technique qui fait du super boulot et travaille très dur pour moi. Même quand on a l'impression de ne pas trouver de solutions aux problèmes qu'on rencontre, les gars arrivent à mettre le doigt sur des détails pour améliorer les choses. C'est aussi ce qui fait la différence en MotoGP.

Quel objectif peux-tu réalistiquement tenir pour 2026 ?

Comme je te l'ai dit, l'objectif c'est de prendre les courses les unes après les autres en essayant de figurer à chaque fois dans le top cinq. L'an dernier, j'ai fait l'erreur d'en vouloir trop chaque week-end. Résultat, je suis tombé beaucoup trop souvent. Et les chutes, ça coûte des points qu'on paie en fin de saison.

À titre personnel, jusqu'où estimes-tu pouvoir encore progresser ?

Aujourd'hui je suis plus calme, plus mûr. Je me concentre sur ce qui est en mon pouvoir et n'essaie plus d'en faire trop. C'est ce qui fait que je suis plus précis dans mon travail dans le garage. Du coup, c'est toute l'équipe qui est plus efficace. Je dois poursuivre dans cette voie.

Même si tu ne peux pas encore en parler, le fait d'avoir réglé ton avenir pour les deux prochaines saisons t'aide-t-il aussi à aborder 2026 avec un autre état d'esprit ?

Pour l'instant, mon futur se limite à ce que j'ai à faire le lendemain...

La bataille que tu as livrée à Marquez à Buriram est-elle l'une de tes plus belles depuis tes débuts en MotoGP ?

Oui, certainement... Durant ce Grand Prix de Thaïlande, il y a eu aussi celle avec Martin. Disons que c'était la première fois que je me

bataillais avec les meilleurs, surtout en rivalisant au même niveau. Une chose est sûre, ça a été mon meilleur week-end depuis mes débuts en MotoGP. J'ai toujours été devant et j'ai obtenu mon meilleur résultat samedi et dimanche.

Est-ce difficile à porter d'être considéré comme le prochain prodige qui peut marquer l'histoire comme l'ont fait Rossi et Marquez ?

La clef, c'est de ne pas prêter attention à ce que les gens peuvent dire. Seul l'avenir dira si je peux écrire mon nom en lettres majuscules dans l'histoire de ce sport.

Mais cela n'ajoute pas de pression quand on est, comme toi, un jeune pilote que tout le monde attend ?

Depuis que je suis arrivé en Moto3, j'entends beaucoup de choses à mon sujet. Je sais qu'il y a de l'attente parce que j'ai fait tout de suite de très bons résultats. Tout ça fait du bruit dont je ne me soucie pas. Je l'ai dit, la clef c'est de ne pas y prêter attention.

Tu es quand même un pilote avec un gros ego et de grandes ambitions, non ?

Je sais de quoi je suis capable et je m'efforce de réaliser ce que pense pouvoir faire. Quand tu fais, c'est plus facile de pouvoir parler.

Quand Marc est arrivé en MotoGP en 2013, son objectif était de faire tomber Rossi de son piédestal. Le tien est-il de renverser Marquez ?

On ne peut pas comparer ce qu'a fait Marc il y a treize ans et ce qu'est aujourd'hui le MotoGP. Les motos ne sont pas les mêmes, et en 2013 Marc a été champion du monde dès sa première saison. J'en suis à ma troisième et je n'ai pas encore gagné. Donc pour l'instant, je suis encore loin d'avoir pour objectif de détrôner Marc Marquez.

En tout cas c'est le duel que tout le monde attend pour les années qui restent à Marc en MotoGP...

Pour l'instant, nous ne sommes qu'au début du championnat 2026...

Qu'espères-tu du prochain règlement ? Le pilotage des 850 en Pirelli sera-t-il vraiment différent selon toi ?

C'est difficile à dire. Personne ne sait ce que vaudront les machines des uns et des autres. On a le temps de penser à tout ça.

Quelle est la personne que tu respectes le plus dans ce paddock ?

La première, c'est évidemment Marc Marquez. Pas forcément pour ses victoires et



Pedro Acosta en 9 dates

- 2004 : naissance le 25 mai à Murcia, Espagne
- 2017 : champion d'Espagne PréMoto3
- 2019 : 2^e de la Red Bull Rookies Cup
- 2020 : vainqueur de la Red Bull Rookies Cup
- 2021 : Champion du monde Moto3 avec le team KTM Ajo. Il décroche 6 victoires
- 2022 : 5^e du championnat du monde Moto2, toujours avec le team KTM Ajo. Il obtient 3 victoires
- 2023 : champion du monde Moto2 avec 14 podiums dont 7 victoires
- 2024 : 6^e du championnat du monde MotoGP avec le team KTM Tech 3. Il monte sur le podium à 5 reprises
- 2025 : 4^e du championnat du monde MotoGP avec le team officiel KTM.

ses titres de champion du monde, mais pour le courage et la volonté dont il a fait preuve pour revenir au sommet après ce qu'il a vécu. Quand tu as tout gagné, que tu es riche, que tu vis avec la femme que tu aimes, que tu n'as plus rien à prouver et que tu pourrais tranquillement profiter de la vie, c'est beau de réaliser ce qu'il a accompli. Se remettre de quatre opérations au bras, quitter une usine pour aller chez Gresini et se battre à nouveau pour un titre... C'est certainement l'un des plus grands exploits de l'histoire du sport en général.

Et parmi les techniciens ?

J'ai du respect pour tous les ingénieurs avec qui je travaille, et tout particulièrement pour Paul Trevathan, mon ingénieur de piste. C'est celui avec lequel je passe le plus temps, celui à qui je parle le plus et qui doit essayer de me comprendre.

Pour finir, sur quel circuit penses-tu avoir le plus de chances de remporter ta première victoire avec cette KTM ?

C'est difficile de choisir. Le premier sera le bon. ■



Massimo Meregalli

« Tout est nouveau, peut-être trop nouveau »

Alors que Yamaha vit un début de saison très compliqué avec une moto en plein développement, Massimo Meregalli s'efforce de rester positif pour que ses troupes gardent le moral. Malgré les efforts du team manager italien, la saison risque d'être longue...

Maio, vous attendiez-vous à rencontrer autant de difficultés en ce début de championnat ?

Oui et non. Dès le départ, on pouvait s'attendre à ce que le passage à un projet totalement nouveau puisse s'accompagner de difficultés. Mais en plus de cela, nous sommes actuellement confrontés à un problème inattendu qui freine nos performances. Cela dit, nous ne regrettons absolument pas cette décision. Compte tenu du futur règlement, il n'y avait qu'une seule spécification moteur possible si l'on voulait être performant.

Tu parles de la réduction de la largeur des carénages ?

Oui, c'est ce qui fait que nous pouvions plus envisager d'utiliser un quatre-cylindres en ligne. Et c'est pour cette raison que nous avons décidé d'anticiper l'introduction du V4 afin d'être prêts pour l'année prochaine. Je comprends néanmoins le sentiment général, car même si ce travail est important pour nous, les pilotes, eux, veulent avant tout performer et gagner.

Quel est le problème que vous rencontrez et que vous n'attendiez pas ?

Comme tu peux l'imaginer, je ne suis pas en mesure de rentrer dans les détails. Ce que je peux dire aujourd'hui, c'est que nos principales difficultés concernent le moteur,

qui manque de puissance, ainsi que certains problèmes techniques qui ralentissent le développement. Par ailleurs, la moto ne tourne pas comme l'ancienne. Cette dernière avait quelque chose de spécial dans les virages, certainement lié au moteur. Aujourd'hui, les pilotes se plaignent régulièrement du fait que la moto ne tourne pas aussi bien que les autres.

En tant que team manager, ça n'est pas trop difficile de maintenir la motivation des pilotes ?

Globalement, l'ambiance dans le garage reste bonne, car tout le monde est conscient que le projet est entièrement nouveau et que nous découvrons encore des problèmes tour après tour. Mais comme je l'ai dit, les pilotes veulent naturellement performer au maximum et leurs attentes ne sont pas toujours les mêmes que les nôtres. Cela crée parfois un décalage. Nous avons identifié des aspects positifs et négatifs par rapport à l'an dernier, mais comme nous changeons beaucoup de choses pour essayer de trouver des solutions, nous sommes parfois obligés de revenir en arrière. Ce n'est pas une situation idéale, mais nous restons concentrés sur l'amélioration de la moto.

Le report du Grand Prix du Qatar doit vous arranger...

Oui, clairement, cela nous donne un peu plus

de temps pour travailler. Les premières courses se déroulent outremer, loin de notre base et, dans ces conditions, il est difficile d'apporter des évolutions rapidement. Le calendrier est très serré, donc toute opportunité de gagner du temps est précieuse.

Le mélange entre la philosophie japonaise et l'approche italienne fonctionne-t-il vraiment comme vous le souhaitez ?

Oui, cela fonctionne bien. Lorsque j'ai rejoint le MotoGP, il n'y avait que trois ou quatre ingénieurs dans le département d'ingénierie en Italie, alors qu'aujourd'hui nous sommes près de trente. Certaines décisions sont prises ensemble, tandis que d'autres sont gérées soit en Italie, soit au Japon. Cette organisation nous permet d'être plus réactifs qu'auparavant. Bien sûr, il est toujours possible de faire mieux, mais la collaboration s'améliore constamment. Je vois surtout qu'elle fonctionne désormais dans les deux sens alors qu'avant c'était surtout dans le sens Italie-Japon.

Trente ingénieurs en Italie, et combien au Japon ?

Je dirais une centaine... Mais c'est difficile à quantifier précisément car il y a toujours des personnes qui travaillent au R&D sur différents projets.

Les quatre pilotes Yamaha en bagarre à l'arrière du peloton, et un Toprak Razgatlioglu (n° 07 qui apprend vite le MotoGP, en bagarre avec Fabio Quartararo (n° 20). Derrière, on aperçoit Miller (n° 43) et Rins.



Concrètement, ça se passe comment entre les deux entités ?

Tout le monde travaille avec un programme bien défini et le développement en Italie prend de plus en plus d'importance, ce qui contribue à accélérer les processus.

Quels sont vos objectifs pour le prochaines semaines ?

À court terme, l'objectif est de recueillir un maximum d'informations et de terminer les courses dans les meilleures conditions possibles. Nous devons tirer le meilleur de ce que nous avons actuellement. Ensuite, la pause de trois semaines devrait nous permettre d'apporter des améliorations pour le retour du championnat en Europe.

Vous aurez des évolutions pour le Grand Prix d'Espagne ?

On devrait essayer de nouvelles choses le lundi, après la course, lors de la journée de tests officielle. Mais si tout se passe comme prévu, on pourrait aussi aligner Augusto Fernandez à Jerez avec une wild card et ainsi tester d'autres solutions en course.

Quel est l'apport d'Andrea Dovizioso actuellement ?

Même s'il ne roule pas beaucoup, ses retours sont toujours très détaillés. On a parfois l'impression qu'il est à la fois pilote et ingénieur tant sa capacité à analyser les problèmes et à lier ses sensations sur la moto

aux datas est précise. Il n'a peut-être plus la vitesse qu'il avait auparavant, mais pour le travail de développement actuel, il est extrêmement précieux. Sa collaboration avec Augusto est également très positive, car il transmet beaucoup de choses. C'est un très bon professeur.

Vous travaillez principalement sur le moteur ou plutôt sur l'ensemble de la moto ?

Nous travaillons sur l'ensemble. Tout est nouveau, peut-être même trop nouveau. Il

s'agit d'un concept différent, que ce soit en termes de rigidité, de répartition des masses ou de configuration de base. Jusqu'à Buriram, nous nous concentrons surtout sur la comparaison des pièces. Ce n'est que récemment que nous avons commencé à travailler réellement sur les réglages, et nous n'avons pas encore de base solide.

Dans ces conditions, n'est-ce pas trop compliqué d'avoir aussi à préparer la moto 2027 avec le moteur de 850 cm³ ?



Miller (sous le chapeau) facilite l'apprentissage de Razgatlioglu en MotoGP. Le team Pramac vit bien.



Non, car ce que nous apprenons en ce moment nous sera utile pour développer la moto de la saison prochaine. Le moteur tourne déjà au banc et les premiers tours de roue devraient se faire en avril au Japon.

Fabio va quitter Yamaha en fin de saison. Comment travailler intelligemment avec un pilote qui va rejoindre la concurrence alors que le championnat ne fait que commencer ?

Nous nous concentrons simplement sur le fait de boucler cette saison du mieux possible. Fabio est un compétiteur, et toutes les améliorations que nous apportons lui profitent directement. J'ai déjà connu une situation similaire par le passé avec Jorge Lorenzo qui avait signé avec Ducati dès le mois de mai. Cela n'avait rien changé au fonctionnement du garage.

En 2016, la Yamaha était performante et vous ne développiez pas une nouvelle machine. La situation actuelle de Fabio est très différente...

Jorge avait bénéficié du même soutien tout au long de la saison. La seule chose dont nous l'avions privé, c'est le test à Brno durant l'été avec le prototype 2017. Ça sera la même chose pour Fabio, il aura à sa disposition tout ce qu'on va développer pour la moto actuelle mais ne testera pas la 850. Cela n'aurait aucun sens.

Comment gérer par ailleurs la frustration de Toprak Razgatlioglu qui ne s'attendait certainement pas à vivre une telle situation pour ses débuts en MotoGP ?

Je pense que d'une certaine manière, il était préparé à cette situation. Dès le début, il savait que ce serait difficile et qu'il ne serait pas immédiatement au même niveau qu'en Superbike. Aujourd'hui, il se rapproche progressivement des autres pilotes Yamaha. Il attend peut-être plus, mais je ne vois pas de frustration. Ce qui m'impressionne, c'est sa capacité d'adaptation, l'aisance avec laquelle il est passé d'une moto à une autre avec des pneus totalement différents. De notre point de vue, nous ne sommes pas déçus. Et il bénéficie d'un excellent coéquipier en la personne de Jack, qui a un véritable esprit d'équipe. Il ne pouvait pas bénéficier d'une meilleure personne à ses côtés pour l'aider à progresser.

Yamaha a décidé de garder Jack cette saison après avoir beaucoup hésité. Son expérience avec différents V4 semble être ce qui vous a convaincu de le conserver. Êtes-vous aujourd'hui satisfait de sa contribution ?

Oui, nous sommes satisfaits, à la fois de son expérience et de son approche de ce nouveau projet. Il met en évidence les mêmes problèmes que les autres pilotes, mais il le fait d'une manière particulièrement constructive, ce qui est très utile pour le développement. Et comme je l'ai dit, il est très précieux pour Toprak. Il le conseille et l'aide énormément dans sa découverte du MotoGP.

Concernant le V4, n'avez-vous pas trop attendu pour le lancer ?

Nous avons toujours pensé que le quatre-cylindres en ligne pouvait encore performer et rivaliser avec les V4. Et cela a d'ailleurs été longtemps le cas. Mais avec l'évolution du pilotage et de l'aéro, le V4 s'est imposé comme une meilleure option. Dès les premiers essais, nous avons constaté un meilleur comportement au freinage et une meilleure souplesse. Avec le recul, nous aurions peut-être dû effectuer ce changement plus tôt, en tout cas, c'était clairement le bon moment.

Tu ne peux encore en parler mais nous savons tous que Jorge Martin remplacera Fabio l'an prochain. Peut-on imaginer Toprak Razgatlioglu passer dans l'équipe officielle ?

Rien n'est stipulé dans son contrat à ce sujet, mais cela n'est pas pour autant impossible. Nous n'avons encore rien décidé à ce sujet.

Avec une nouvelle réglementation et le changement de manufacturier de pneumatiques, il semble opportun pour une équipe comme Pramac d'aller chercher de jeunes pilotes en Moto2. On sait que Gino Borsoi a gardé des liens avec le team Aspar et qu'il est proche de David Alonso et Dani Holgado...

Plusieurs options sont à l'étude. Nous pouvons effectivement lancer deux jeunes pilotes ou bien associer un jeune à un pilote plus expérimenté... Là-encore, rien n'est décidé pour l'instant. Nous avons des discussions, mais nous ne sommes pas les seuls à chercher.

Tu n'es pas déçu que Francesco Bagnaia ait préféré s'engager avec Aprilia plutôt qu'avec Yamaha ?

Déçu, oui. Mais je peux comprendre. ■

Massimo Meregalli digest

Né le 21 janvier 1971 à Monza, Massimo Meregalli appartient à cette génération de pilotes dont la carrière, sans être jalonnée de titres mondiaux, a débouché au plus haut niveau dans le management. Meregalli se révèle dès 1990 en remportant la manche de Monza du championnat d'Europe Supersport. Il fait ensuite ses premières armes sur la scène mondiale en championnat du monde Superbike, participant à plusieurs épreuves européennes jusqu'en 1995. Fidèle à Yamaha, il marque régulièrement des points, avec pour meilleur

résultat une neuvième place à Misano en 1994. Meregalli marque l'histoire en 1997 en remportant la toute première course des World Series, compétition qui deviendra deux ans plus tard le championnat du monde Supersport. Longtemps en lice pour le titre, il va finalement se classer cinquième du championnat, position qu'il réédite en 1998 avec deux podiums supplémentaires. Ses dernières saisons en Supersport, jusqu'en 2000, sont plus discrètes, même s'il décroche encore un podium à Misano en 1999.

Il met un terme à sa carrière sportive après une ultime apparition en championnat italien en 2001. Resté dans le giron de la course, Meregalli réussit une reconversion exemplaire en endossant des responsabilités managériales. Son parcours, construit sur la fidélité à Yamaha et l'expérience du terrain, l'a progressivement conduit vers un rôle clé en MotoGP, au sein de l'équipe officielle de la marque aux trois diapasons, où il met aujourd'hui à profit sa connaissance de la compétition et des pilotes.

RESULTATS

GRANDS PRIX DU BRÉSIL

▶ LA COURSE SPRINT : GP DU BRÉSIL

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------|
| 1. Marc Marquez, 15 tours, 19'41"982 | 6. Fabio Quartararo à 7"728 |
| 2. Fabio Di Giannantonio à 0"213 | 7. Alex Marquez à 8"153 |
| 3. Jorge Martin à 3"587 | 8. Francesco Bagnaia à 8"342 |
| 4. Marco Bezzecchi à 4"061 | 9. Pedro Acosta à 9"096 |
| 5. Ai Ogura à 4"994 | |

▶ LA COURSE MOTOGP : GP DU BRÉSIL

- 1. M. Bezzecchi (I-Aprilia), les 23 tours en 30'19"760 (174,4 km/h)**
- | | |
|--|---|
| 2. J. Martin (E-Aprilia) à 3"231 | 9. J. Zarco (F-Honda) à 12"907 |
| 3. F. Di Giannantonio (I-Ducati) ... à 3"780 | 10. R. Fernandez (E-Aprilia) ... à 16"370 |
| 4. M. Marquez (E-Ducati) à 4"089 | 11. L. Marini (I-Honda) à 18"529 |
| 5. A. Ogura (I-Aprilia) à 8"403 | 12. F. Morbidelli (I-Ducati) à 19"980 |
| 6. A. Marquez (E-Ducati) à 8"918 | 13. D. Moreira (BRA-Honda) ... à 21"322 |
| 7. P. Acosta (E-KTM) à 10"687 | 14. A. Rins (E-Yamaha) à 22"699 |
| 8. F. Aldegier (E-Ducati) à 11"359 | 15. E. Bastanini (E-KTM) à 23"840 |

Meilleur temps en course : M. Bezzecchi (I-Aprilia), 11^e tour, 1'18"654 (175,5 km/h)

▶ LA COURSE MOTO2 : GP DU BRÉSIL

- 1. D. Holgado (E-Kalex), les 26 tours en 35'46"382 (167,2 km/h)**
- | | |
|--|--|
| 2. D. Muñoz (E-Kalex) à 1"226 | 9. C. Vietti (I-Boscoscuro) à 11"890 |
| 3. M. Gonzalez (E-Kalex) à 3"916 | 10. I. Ortola (E-Kalex) à 12"718 |
| 4. A. Escrig (E-Forward) à 4"497 | 11. A. Lopez (E-Kalex) à 16"218 |
| 5. D. Alonso (COL-Kalex) à 8"652 | 12. A. Huertas (E-Kalex) à 18"439 |
| 6. I. Guevara (E-Boscoscuro) à 8"778 | 13. M. Aji (INA-Kalex) à 18"932 |
| 7. T. Arbolino (I-Kalex) à 9"683 | 14. B. Baltus (B-Kalex) à 19"696 |
| 8. C. Veijer (NL-Kalex) à 11"198 | 15. F. Salac (CZE-Kalex) à 19"697 |

Meilleur temps en course : D. Holgado (E-Kalex), 5^e tour, 1'21"920 (168,5 km/h)

▶ LA COURSE MOTO3 : GP DU BRÉSIL

- 1. M. Quiles (E-KTM), les 5 tours en 7'19"821 (156,9 km/h)**
- | | |
|---|--|
| 2. M. Morelli (ARG-KTM) à 0"143 | 9. C. O'Gorman (IRL-Honda) ... à 2"894 |
| 3. V. Pratama (INA-Honda) à 1"650 | 10. H. Danish (MAL-KTM) à 3"083 |
| 4. A. Carpe (E-KTM) à 1"741 | 11. B. Uriarte (E-KTM) à 3"158 |
| 5. G. Pini (I-Honda) à 1"786 | 12. J. Kelso (AUS-Honda) à 3"791 |
| 6. R. Salmela (SF-KTM) à 1"842 | 13. A. Cruces (E-KTM) à 4"001 |
| 7. V. Perrone (ARG-KTM) à 1"949 | 14. R. Yamanaka (J-KTM) à 4"374 |
| 8. A. Fernandez (E-Honda) à 2"522 | 15. E. O'Shea (GB-Honda) à 4"750 |

Meilleur temps en course : M. Morelli (ARG-KTM), 2^e tour, 1'26"252 (160,0 km/h)

▶ LA COURSE SPRINT : GP DES ÉTATS-UNIS

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| 1. Jorge Martin, 10 tours, 20'19"546 | 6. Ai Ogura à 7"183 |
| 2. Francesco Bagnaia à 0"755 | 7. Raul Fernandez à 8"634 |
| 3. Enea Bastianini à 3"199 | 8. Pedro Acosta à 10"484 |
| 4. Alex Marquez à 3"638 | 9. Johann Zarco à 10"574 |
| 5. Luca Marini à 5"521 | |

▶ LA COURSE MOTOGP : GP DES ÉTATS-UNIS

- 1. M. Bezzecchi (I-Aprilia), les 20 tours en 40'50"653 (161,9 km/h)**
- | | |
|--|--|
| 2. J. Martin (E-Aprilia) à 2"036 | 9. L. Marini (I-Honda) à 14"471 |
| 3. P. Acosta (E-KTM) à 4"497 | 10. F. Bagnaia (I-Ducati) à 14"544 |
| 4. F. Di Giannantonio (I-Ducati) à 6"972 | 11. F. Aldegier (E-Ducati) à 21"063 |
| 5. M. Marquez (E-Ducati) à 8"100 | 12. B. Binder (RSA-KTM) à 22"062 |
| 6. E. Bastianini (I-KTM) à 8"243 | 13. D. Moreira (BRA-Honda) ... à 22"201 |
| 7. A. Marquez (E-Ducati) à 11"253 | 14. F. Morbidelli (I-Ducati) à 24"371 |
| 8. R. Fernandez (E-Aprilia) à 13"129 | 15. T. Razgatioglu (TUR-Yamaha) ... à 25"549 |

Meilleur temps en course : A. Ogura (I-Aprilia), 9^e tour, 2'02"037 (162,6 km/h)

▶ LA COURSE MOTO2 : GP DES ÉTATS-UNIS

- 1. S. Agius (AUS-Kalex), les 10 tours en 21'10"744 (156,1 km/h)**
- | | |
|--|--|
| 2. C. Vietti (I-Boscoscuro) à 0"497 | 9. J. Roberts (USA-Kalex) à 7"761 |
| 3. I. Guevara (E-Boscoscuro) à 0"908 | 10. T. Arbolino (I-Kalex) à 8"740 |
| 4. D. Alonso (COL-Kalex) à 1"843 | 11. I. Ortola (E-Kalex) à 11"485 |
| 5. M. Gonzalez (E-Kalex) à 2"729 | 12. A. Huertas (E-Kalex) à 11"828 |
| 6. B. Baltus (B-Kalex) à 3"251 | 13. A. Canet (E-Boscoscuro) à 12"152 |
| 7. A. Lopez (E-Kalex) à 5"003 | 14. D. Muñoz (E-Kalex) à 14"246 |
| 8. A. Escrig (E-Forward) à 6"830 | 15. J.A. Rueda (E-Kalex) à 20"119 |

Meilleur temps en course : D. Alonso (COL-Kalex), 6^e tour, 2'06"456 (156,9 km/h)

▶ LA COURSE MOTO3 : GP DES ÉTATS-UNIS

- 1. G. Pini (I-Honda), les 14 tours en 31'20"489 (147,7 km/h)**
- | | |
|---|---|
| 2. M. Quiles (E-KTM) à 0"056 | 9. M. Bertelle (I-KTM) à 15"240 |
| 3. A. Carpe (E-KTM) à 0"254 | 10. S. Ogden (GB-KTM) à 15"570 |
| 4. V. Perrone (ARG-KTM) à 0"445 | 11. E. O'Shea (GB-Honda) à 16"204 |
| 5. A. Fernandez (E-Honda) à 9"192 | 12. M. Morelli (ARG-KTM) à 17"274 |
| 6. R. Salmela (SF-KTM) à 15"075 | 13. H. Danish (MAL-KTM) à 18"513 |
| 7. B. Uriarte (E-KTM) à 15"105 | 14. M. Uriarte (E-KTM) à 20"559 |
| 8. A. Cruces (E-KTM) à 14"914 | 15. J. Rios (E-Honda) à 27"200 |

Meilleur temps en course : G. Pini (I-Honda), 6^e tour, 2'13"417 (148,7 km/h)





CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOCP		EUROPE						MONDIALE									
		ESPAGNE	ITALIE	FRANCE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ROYAUME-UNI	ARAGON	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	M. Bezzecchi (I/Aprilia)	25	31	25													81
2.	J. Martin (E/Aprilia)	18	27	32													77
3.	P. Acosta (E/KTM)	32	10	18													60
4.	F. Di Giannantonio (I/Ducati)	12	25	13													50
5.	M. Marquez (E/Ducati)	9	25	11													45
6.	R. Fernandez (E/Aprilia)	23	6	11													40
7.	A. Ogura (J/Aprilia)	17	16	4													37
8.	A. Marquez (E/Ducati)	0	13	15													28
9.	F. Bagnaia (I/Ducati)	8	2	15													25
10.	L. Marini (I/Honda)	6	5	12													23
11.	E. Bastianini (I/KTM)	4	1	17													22
12.	B. Binder (RSA/KTM)	13	0	4													17
13.	F. Morbidelli (I/Ducati)	8	4	2													14
14.	F. Aldeguer (E/Ducati)	-	8	5													13
15.	J. Zarco (F/Honda)	5	7	1													13
16.	D. Moreira (BRA/Honda)	3	3	3													9
17.	F. Quartararo (F/Yamaha)	2	4	0													6
18.	A. Rins (E/Yamaha)	1	2	0													3
19.	J. Mir (E/Honda)	3	-	0													3
20.	T. Razgatlioglu (TUR/Yamaha)	0	0	1													1
23 classés																	

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO2				THAILANDE	BRESIL	ETATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ROYAUME-UNI	SARAGON	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	PORTUGAL	QATAR	VALENCE	TOTAL
1.	M. Gonzalez (E/Kalex)	12,5	16	11																					39,5
2.	I. Guevara (E/Boscoscuro)	10	10	16																					36
3.	D. Holgado (E/Kalex)	8	25	0																					33
4.	C. Vietti (I/Boscoscuro)	5	7	20																					32
5.	D. Muñoz (E/Kalex)	4	20	2																					26
6.	S. Agius (AUS/Kalex)	0	0	25																					25
7.	D. Alonso (COL/Kalex)	-	11	13																					24
8.	A. Escrig (E/Forward)	2	13	8																					23
9.	A. Lopez (E/Kalex)	4,5	5	9																					18,5
10.	I. Ortola (E/Kalex)	6,5	6	5																					17,5
11.	T. Arbolino (I/Kalex)	1,5	9	6																					16,5
12.	C. Veijer (NL/Kalex)	5,5	8	-																					13,5
13.	B. Baltus (B/Kalex)	1	2	10																					13
14.	A. Huertas (E-Kalex)	-	4	4																					8
15.	J. Roberts (USA/Kalex)	-	0	7																					7
16.	A. Canet (E/Boscoscuro)	2,5	0	3																					5,5
17.	D. Ōncü (TUR/Boscoscuro)	3,5	0	0																					3,5
18.	A. Sasaki (J/Kalex)	3	-	0																					3
19.	M. Aji (INA/Kalex)	-	3	-																					3
20.	F. Salac (CZE/Kalex)	0	1	0																					1
27 classés																									

[illegible]

LE SITE LEADER

DE L'INFO 2 ET 3 ROUES

MOTO STATION ROUTE TOUT-TERRAIN SPORT SCOOTER

NEWSLETTERS NOS MAGAZINES

ACTU ESSAIS EQUIPEMENT PRATIQUE PERMIS A2 DOSSIERS VIDEO MAXI TEST GUIDE D'ACHAT FORUM



MOTO-STATION.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS



MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.



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

www.moto-station.com

Président du conseil de surveillance :
Patrick Casanovas.

Présidente du directoire :
Sophie Casanovas.

Directeur général : Frédéric de Watrigant.
Éditrice : Stéphanie Casanovas.

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

RÉDACTION

Directeur de la rédaction : David Dumain.
Rédacteur en chef : Thierry Traccon (31 89).
Rédacteur en chef adjoint : Christian Batteux (31 90).
Rubrique actualités : Thomas Loraschi (32 67).
Rédacteurs-photographes :
Bertrand Gold (32 13), Bruno Sellier (32 64).
Directeur artistique : Olivier Mallardeau (34 37).
Chef de studio : Valérie Comandré-Mareau (31 82).

www.moto-station.com

Alexis Delisse (31 88) et Christophe Le Mao.

PHOTOGRAPHIE

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

Ont participé à la réalisation de ce numéro :
Michel Turco (LBSM),
Céline Pochon Jacques Vivant,
Loris Guinoiseau, Eloi Boué, Pat for ever.

PUBLICITÉ MAGAZINE ET WEB

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

SERVICE CLIENTS ABONNEMENTS,

VENTE PAR CORRESPONDANCE : tél. : 03 44 62 43 79.
E-mail : abo.lariviere@ediis.fr

Correspondance :

Moto Revue - Service abonnements
45 avenue du Général Leclerc 60643 Chantilly Cedex.
Tarifs : France : 67 € (1 an / 12 numéros
version papier + numérique). Tarif abonnement 2026
en prélèvement : 4,99 €/mois.

Autres pays et par avion : nous consulter.
Directeur des abonnements : Nicolas Guidarini (34 47).

Promotion / abonnements :

Kahina Houist 01.47.56.54.43.
Service des ventes/chef de produit
(réservé aux diffuseurs et dépositaires) :
Emmanuelle Gay 01.41.40.34.99 (34 99) ou
Jennifer John Newton 01.41.40.56.95 ou
Anne-Sophie Sanches 01.41.40.41.06

Directrice de la publication :
Stéphanie Casanovas.

Moto Revue est une publication des Éditions Larivière,
société par actions simplifiée au capital de
3 200 000 euros. RCS Nanterre B 572 071 884.

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2026.

Commission paritaire : n° 0328K82835
N° de TVA intracommunautaire : FR 96 572 071 884
N° ISSN : 1275-9341

Impression : RotoFrance Impression 77185 Lognes.

Papier issu de forêts gérées durablement.

Origine du papier : Allemagne. Taux de fibres recyclées : 63 %.
Certification : PEFC / EU ECO LABEL. Entropication : 0,003 kg/tonne.

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.



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



1 AN D'ABONNEMENT



12 NUMÉROS

4 HORS-SÉRIES

VERSION DIGITALE OFFERTE

85€



ABONNEZ-VOUS
EN UN
FLASH

Découvrez toutes nos offres sur [BOUTIQUELARIVIERE.FR](https://boutiquelariviere.fr)

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

✚ simple ✚ rapide, abonnez-vous en ligne sur : boutiquelariviere.fr/MORP4174

► Je m'abonne pour :

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

► Je choisis de régler par :

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

Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/MORP4174

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

► Mes coordonnées:

MORP4174

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

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

INDISPENSABLE POUR LA LECTURE DE VOTRE VERSION NUMÉRIQUE

► E-mail** (en majuscules) :

☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Revue.

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

*Prix de vente au numéro ** Champs obligatoires. Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2026. Vous disposez d'un délai de 14 jours à compter de la réception de votre magazine pour exercer votre droit de rétractation en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont enregistrées dans notre fichier à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse email sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/1978 modifiée et au RGPD du 27/04/2016, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Votre numéro de téléphone portable pourra être utilisé pour vous envoyer des SMS concernant vos abonnements. Vos coordonnées postales et téléphoniques pourront être utilisées à des fins de prospections commerciales par les Editions Larivière. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par email à dpo@editions-lariviere.com ou par courrier au 6 rue Clot Palme 92507 Cligny Cedex, en justifiant de votre identité. Vos coordonnées postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux (éditeurs, associations, vente par correspondance). Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher cette case ☐ ou de nous en informer à l'adresse ci-dessus. En envoyant le formulaire de commande, vous acceptez les CGV accessibles à : <https://boutiquelariviere.fr/cgv.html>. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.fr

Cadeau du mois À vous de jouer !

24 lots à gagner avec Japauto

Moto Revue y a pas à dire, c'est vraiment au-dessus ! Mais pour ce numéro 4174, l'événement est exceptionnel : notre partenaire Japauto Moto fête ses 60 ans ! Pour célébrer six décennies de passion, nous avons réuni une dotation hors norme. Équipement, pneumatiques, protection... C'est Noël au printemps pour les lecteurs les plus assidus.

JAPAUTO
PARIS

60
ANS



Liste des lots :

- 1 CASQUE ARAI QUANTIC** : Le fleuron du confort et de la sécurité Sport-Touring. Homologué ECE 22.06, ventilation optimale et aérodynamisme de pointe (Valeur : env. 650 €).
- 1 VESTE REV'IT! TRAFALGAR 2 (NOIR)** : La veste urbaine par excellence. Look sobre, protection discrète et membrane imperméable pour rouler chic par tous les temps.
- 2 TRAINS COMPLETS DE PNEUS BRIDGESTONE T33** : La toute nouvelle référence Sport-Touring du manufacturier japonais. Longévité accrue et grip exceptionnel sur sol mouillé.
- 2 PAIRES DE GANTS REV'IT! MOSCA 2 (NOIR)** : Légèreté et protection. Idéals pour l'été avec une ventilation optimale et une paume résistante à l'abrasion.
- 3 ANTIVOLS U AUVRAY XTREM** : La protection haute sécurité certifiée SRA pour dormir sur ses deux oreilles.
- 3 BLOC-DISQUES AUVRAY B-LOCK 10** : Compact, robuste et dissuasif avec son alarme intégrée.
- 12 KITS MOTUL HELMET CLEAN PACK** : Tout le nécessaire pour garder votre casque comme neuf (nettoyant extérieur, intérieur et lingettes microfibres).



Comment participer ?



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

Ils ont gagné !

Dans le *Moto Revue* n° 4173, 3 jeans Spidi J-Fit Superslim étaient en jeu. Les extraits des phrases à retrouver étaient en pages 80, 46 et 32. Le tirage au sort a désigné Christophe Lapoutge, de Blagnac (31), qui roule sur une KTM 1290 Adventure S, Patrick Bizien, de Lanrivoaré (29), qui roule sur une Honda Transalp et Sylvie Buret, de Taulignan (26), qui roule sur une Brixton 125 Cromwell. Merci à tous et rendez-vous dans notre prochain numéro, qui sortira à partir du 09 mai.

Coupon-réponse « Cadeau du mois »

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

Nom : Prénom : Âge :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : Adresse e-mail :

Moto possédée : oui — non Marque : Type :

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

QUESTIONS* :

1. Combien de fois l'équipe JAPAUTO a-t-elle remporté le Bol d'Or ? une fois / deux fois / trois fois
2. Quelle est la cylindrée de la moto avec laquelle l'équipe JAPAUTO a remporté le Bol d'Or de 1973 ? 750 cm³ / 850 cm³ / 950 cm³
3. Au pied de quel monument emblématique de Paris la concession JAPAUTO se trouve-t-elle ? La Tour Eiffel / L'Arc de Triomphe / La Grande Arche de la Défense

*Entourez la bonne réponse

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

WORLD SUPERSPORT À PORTIMAO (PORTUGAL)

Debise et la Chine



WORLD SUPERBIKE À PORTIMAO (PORTUGAL)

OLIVEIRA SUR LE PODIUM, BULEGA SUR ORBITE

Transfuge du MotoGP où il a échangé sa place avec le triple champion du monde Superbike Toprak Razgatlioglu, on se demandait combien de temps il faudrait à Miguel Oliveira pour se mettre dans les pas de son illustre prédécesseur auquel il a emprunté la BMW championne du monde. Pas bien longtemps finalement. Même s'il n'a pas encore la cadence du pilote Turc. Mais disons que le pilote n° 88 prend date, et que s'il nous a fait

comprendre en Australie qu'on allait pouvoir compter sur lui pour sa nouvelle carrière en Superbike, il l'a confirmé sur le tracé de Portimao. Un circuit qui lui tient particulièrement à cœur, non seulement parce qu'érigé sur ses terres natales, mais également parce que c'est ici qu'il y a remporté sa première victoire en MotoGP, lors de la saison 2020 alors qu'il roulait pour le team Tech3/KTM. Trois fois sur le podium lors de ce round

portugais 2026, Oliveira laisse cependant une nouvelle fois la vedette à Nicolò Bulega, qui se montre aussi intraitable qu'impressionnant en ce début de championnat. Avec déjà 56 points d'avance sur son second, disons que l'Italien peut commencer à voir venir. Pour l'intérêt de la série, ce serait surtout sympa que ce soient ses adversaires qui se mettent en position de le voir autrement que de dos. Au rayon des bonnes surprises

(mais en est-ce vraiment une quand on connaît la performance de la Ducati dans ce championnat ?), on note la seconde place au provisoire d'Iker Lecuona qui a abandonné à l'intersaison une Honda avec laquelle il peinait à performer. À noter d'ailleurs qu'exception faite de Bimota largement soutenu par Kawasaki, on ne compte que des marques européennes dans les 10 premiers du provisoire.

s'offrent un doublé

Ce qui est bien avec Valentin Debise, et en cela on peut dire que Toulousain détone avec la grande majorité des autres pilotes, c'est qu'il dit les choses quand elles sont bien, mais aussi quand elles ne sont pas bien. Pas le genre de la maison à se cacher derrière une excuse quand il manque de performance et qu'il estime que c'est sa responsabilité de pilote, pas le genre non plus à épargner une équipe s'il considère que le boulot n'est pas fait, ou pas au niveau de l'exigence que réclame selon lui le niveau mondial. Un caractère entier et une honnêteté intellectuelle qui lui ont forcément causé du tort durant sa carrière, le microcosme des paddocks motos s'accommodant de la mauvaise foi à condition de garder sous silence des errances dérangeantes. Et certainement qu'avec un peu plus de « si » et un peu moins de « ça » Valentin aurait eu l'occasion de performer davantage, et plus tôt. Pas de quoi toutefois lui faire regretter quoi que ce soit, parce que ce cheminement, entier, c'est ce qu'il est. Entier comme ce choix que l'on imaginait plus qu'audacieux de rejoindre en début d'année le constructeur chinois ZXMOTO. Un constructeur nouvel entrant dans une série hyper relevée, et les résultats encore timides de QJMOTOR durant la saison 2025 pour seule référence chinoise... Bref, un choix pour le moins osé, sauf pour Valentin qui nous le confiait il y a quelques mois : « *Je voulais retrouver mon team Evan Bros avec qui j'étais*

en 2024, c'est le meilleur team du plateau Supersport et pour moi c'était essentiel d'intégrer de nouveau cette équipe. Ils ont décidé de rejoindre ce constructeur et je les ai suivis. Pour performer en compétition, la première chose c'est la qualité du team. Mais quand en plus tu y ajoutes une bonne moto, là ça devient parfait. Et quand j'ai vu la qualité de fabrication de la moto, la motivation du constructeur, j'ai compris que j'avais fait le bon choix. Nous n'en sommes encore qu'au début des essais, mais c'est plus qu'encourageant. Pas au point d'espérer gagner dès la première épreuve en Australie, à moins qu'on fasse tous ensemble un boulot de fou d'ici là, mais on va être très vite dans le coup. » Pour le coup, on ne va dire que Valentin aura manqué de lucidité. Dans le coup en Australie pour le round inaugural – où il était placé en première ligne avant d'être victime d'une chute en première manche et de faire un mauvais choix pneumatique dans la seconde –, il réalise le week-end quasi parfait au Portugal. Pour faire simple, il ne lui aura manqué que la pole. S'élançant depuis la seconde position, c'est avec malice et autorité qu'il s'offre le premier doublé de sa carrière, et la première victoire pour un constructeur chinois dans une course de championnat du monde de vitesse. Avec ce doublé, Valentin Debise entre dans l'Histoire du sport moto, propulsant dans son aspi ZXMOTO

sur le toit du monde dans son épisode portugais. Un succès qui va bien au-delà des 50 points emmagasinés par Valentin – même si ceux-ci lui permettent de se replacer idéalement au championnat, 15 points derrière Albert Arenas (Yamaha) et à 21 unités du leader provisoire Jaume Masia (Ducati) – mais un succès qui marque une amorce de tournant dans le sport moto, et la considération que l'on peut désormais porter à un constructeur chinois quant à sa capacité de performer au plus haut niveau. Alors il reste encore du chemin, mais disons que depuis Portimao 2026, une bonne partie a été entamée. Les constructeurs japonais et européens sont désormais prévenus, et la résistance va s'organiser, tant mieux pour le sport, et on compte sur Lucas Mahias (3^e lors de la première manche), pilote de la Yamaha du GMT94, pour venir jouer crânement sa carte tout au long de la saison 2026.

Résultats

Classement provisoire (après 2 épreuves sur 12) :

1. Jaume Masia (ESP-Ducati), 71 pts ; 2. Albert Arenas (ESP-Yamaha), 65 ; 3. Valentin Debise (FRA-ZXMOTO), 50 ; 4. Philipp Oetti (ALL-Ducati), 45 ; 5. Roberto Garcia (ESP-Yamaha), 41 ; 6. Lucas Mahias (FRA-Yamaha), 37 ; 7. Alessandro Zaccane (ITA-Ducati), 31 ; 8. Can Öncü (TUR-Yamaha), 30 ; 9. Jeremy Alcoba (ESP-Kawasaki), 28 ; 10. Matteo Ferrari (ITA-Ducati), 27... 23 classés.

Oliveira (n° 88), au milieu de la patrouille Ducati, s'offre son premier « triple » podium de la saison.



Résultats

Classement provisoire (après 2 épreuves sur 12) :

1. Nicolo Bulega (ITA-Ducati), 124 pts ; 2. Iker Lecuona (ESP-Ducati), 68 ; 3. Axel Bassani (ITA-Bimota), 60 ; 4. Miguel Oliveira (POR-BMW), 56 ; 5. Alex Lowes (GBR-Bimota), 48 ; 6. Sam Lowes (GBR-Ducati), 43 ; 7. Lorenzo Baldassarri (ITA-Ducati), 40 ; 8. Danilo Petrucci (ITA-BMW), 31 ; 9. Yari Montella (ITA-Ducati), 30 ; 10. Alvaro Bautista (ESP-Ducati), 27... 23 classés.

MOTOCROSS MONDIAL

Retour réussi pour Vialle

Trois épreuves ont eu lieu et d'ores et déjà, le premier bilan à tirer de cette tournée Argentine-Espagne-Suisse est à mettre au crédit de l'équipe officielle Honda, qui par l'intermédiaire de Jeffrey Herlings (en Argentine) et Tom Vialle (en Suisse), a marqué ce début de saison de leur empreinte. Nouveaux venus au sein du team portant les couleurs prestigieuses du HRC, ils ont confirmé leur adaptation à leur nouvelle machine, Herlings s'imposant dans le sable argentin tandis que Vialle surnageait dans la boue suisse, avec un peu de réussite cependant (Lucas Coenen, parti aux côtés de Vialle en 1^{re} manche, a déraillé puis s'est fait disqualifier pour aide extérieure alors que Herlings a lui aussi

déraillé quelques minutes plus tard, dans le même virage, alors qu'il était deuxième derrière son coéquipier français). Revenu en Europe disputer les Grands Prix en catégorie reine après trois saisons aux USA et deux titres décrochés en SX 250 côte Est, Vialle a semble-t-il déjà les codes pour réussir en 450. Mais Coenen, vice-champion 2025 derrière Romain Febvre, n'a rien perdu de sa vitesse de pointe et paraît en mesure de contrarier les plans stratégiques du team officiel Honda. Pour le moment un peu en retrait, le Slovène Tim Gajser (parti chez Yamaha rejoindre Maxime Renaux) devra encore monter le curseur pour se mêler à la lutte... Le championnat est parti sur les chapeaux de roue.



Résultats

Classement provisoire après 3 épreuves (sur 19) : 1. Lucas Coenen (B-KTM, 136 points ; 2. Tom Vialle (F-Honda), 129 ; 3. Jeffrey Herlings (NL-Honda), 124 ; 4. Maxime Renaux (F-Yamaha), 117 ; 5. Tim Gajser (SLO-Yamaha), 116 ; 6. Romain Febvre (F-Kawasaki), 113 ; 7. Andrea Adamo (E-KTM), 84 ; 8. Ruben Fernandez (E-Honda), 83 ; 9. Calvin Vlaanderen (NL-Yamaha), 73 ; 10. Kay De Wolf (NL-Husqvarna), 63...

SUPERCROSS US

LAWRENCE A EU CHAUD

Vainqueur à Indianapolis et à Birmingham, Hunter Lawrence semblait lancé dans une spirale positive irrésistible, quand dans le même temps Eli Tomac, relégué à plus de trente secondes à Birmingham (un gouffre), paraissait nettement en-deçà du niveau qu'il affichait depuis le début de la saison. Et pour Ken Roczen, incapable de rattraper Lawrence en finale à Birmingham, on ne voyait pas



comment il allait quant à lui grappiller les dixièmes de seconde manquants vis-à-vis du pilote Honda, sur un nuage ces derniers temps. C'est toujours la même histoire : la confiance grandit au fil des bons résultats et alors qu'il avait longtemps attendu pour décrocher sa première victoire, ses deux succès de suite remportés à Indianapolis et à Birmingham étaient de nature à le faire rouler sur un véritable tapis rouge jusqu'au titre suprême. Seulement voilà, à Detroit, la « mouche dans le lait » a fait un peu dérailler ce joli scénario : victime d'une gamelle brutale à la sortie des whoops alors qu'il était dans la roue de Chase Sexton (de retour après une blessure à la hanche et au bas du dos à l'entraînement), l'aîné des Lawrence n'allait ensuite pas pouvoir faire mieux que 18^e, frein avant endommagé (mais heureusement pas blessé). De leader confortable devant un Tomac toujours méconnaissable (et lointain cinquième de cette finale de Detroit), Hunter Lawrence repassait en deuxième position, à 4 petits points de ce dernier. Roczen vainqueur, il restait au moment de boucler ce numéro de *Moto Revue* pas moins de six épreuves pour départager les trois hommes de tête, avec un avantage restant selon nous au « métronome » Lawrence, malgré ce petit bug de Detroit.

Résultats

Classement provisoire après 11 épreuves (sur 17) : 1. Eli Tomac (USA-KTM, 229 points ; 2. Hunter Lawrence (AUS-Honda), 225 ; 3. Ken Roczen (ALL-Suzuki), 215 ; 4. Cooper Webb (USA-Yamaha), 203 ; 5. Justin Cooper (USA-Yamaha), 176 ; 6. Chase Sexton (USA-Kawasaki), 144 ; 7. Joey Savatgy (USA-Honda), 138 ; 8. Malcolm Stewart (USA-Husqvarna), 127 ; 9. Jorge Prado (ESP-KTM), 113... 11. Dylan Ferrandis (F-Ducati), 102 ; 12. Aaron Plessinger (USA-KTM), 99... 16. Jason Anderson (USA-Suzuki), 84...



PREMIUM HELMETS



FEARLESS
FEARLESS
FEARLESS

NXR2

PURENESS REFINED

WWW.SHOEI-EUROPE.COM

ECCE 2206

NOUVEAU
FIVE RSX

YOUR FUTURE IS IN YOUR HANDS*

EN SAVOIR PLUS



Notre vocation, nous appuyant sur plus de vingt ans d'expérience du pilotage moto au quotidien et en compétition : offrir le compromis idéal entre confort et protection, avec des gants au design exclusif procurant un maximum de plaisir au guidon. Notre collection compte plus de 100 modèles différents : un pour chaque style de pilotage. Votre avenir est entre vos mains. Confiez-les au spécialiste du gant.



FIVE-GLOVES.COM

FIVE