132 pages

TOUS LES MOIS, LE MEILLEUR DE LA MOTO

moto revue



MotoGP

- Zarco de retour aux affaires
- Marquez, 10e titre en vue ?

DOSSIER

La Chine nouvelle est en marche...



Essais

- Kove 450 RR
- Kove 625X
- QJMOTOR SRK 421 RR
- Voge R625
- 5 000 km en CFMOTO 1000 MT-X

Défi

Le lac salé en Kawasaki ZX-4RR

... les nouveautés 2027 aussi

Triumph Bonneville 400

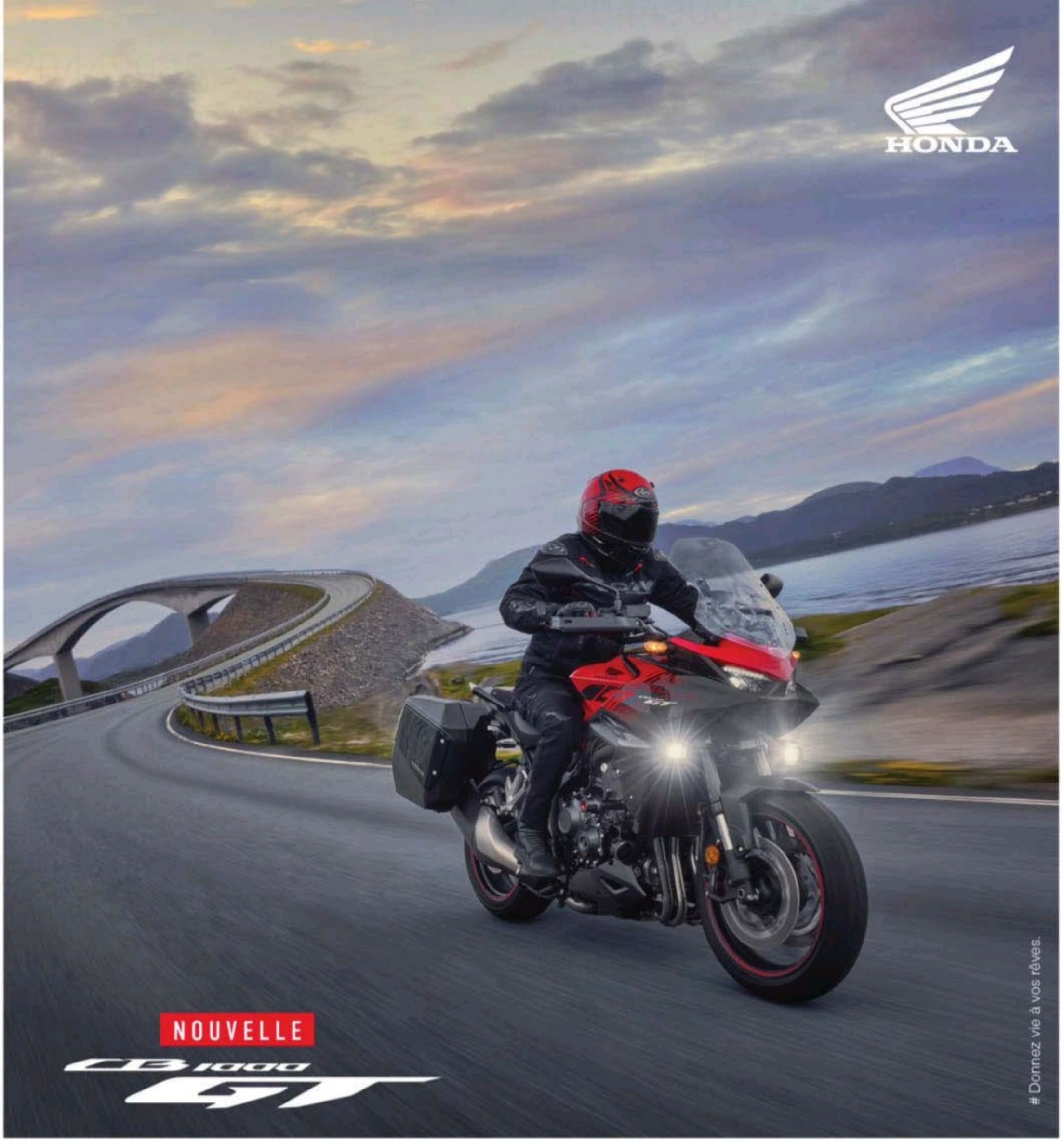
KTM 990 Adventure T

Honda V3 R 900

L 15877 - 4179 H - F: 6,50 € - RD

Editions Larivière

OCTOBRE 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



L'ESPRIT SPORT. L'ÂME DU VOYAGE.

La toute **nouvelle Honda CB1000GT** réveille le monde du sport-touring. Elle est animée par le moteur 4 cylindres en ligne de la légendaire Fireblade. Chaque accélération, chaque virage devient une source de plaisir pur, avec une réponse instantanée et une maîtrise totale. Pensée pour les grands trajets, elle offre une selle épaisse, une protection optimale, un réservoir de 21 litres, des valises latérales et un régulateur de vitesse. Tout est conçu pour rouler loin, longtemps et sans compromis. Avec ses 5 modes de conduite, son écran TFT couleur, ses commandes rétroéclairées et la connectivité Honda RoadSync, vous gardez le contrôle du bout des doigts, en toutes circonstances. Les suspensions électroniques et l'ABS en virage assurent une stabilité optimale, même sur les routes les plus exigeantes. **Ce n'est pas le voyage tel que vous le connaissiez, c'est le sport-touring réinventé.**



The Power of Dreams#.

6 ANS GARANTIE& ASSISTANCE

* Garantie jusqu'à 6 ans soumise à conditions (voir sur : moto.honda.fr / Propriétaires / Garantie 6 ans). Pour toute immatriculation de véhicule Honda neuf à partir du 02/04/2025. Les prestations d'assistance sont mises en œuvre sous le nom commercial « Honda Assistance » et sont assurées par FRAGONARD ASSURANCES, SA au capital de 37 207 660 €, immatriculée au RCS de Bobigny N° 479 065 351, siège social : 7 rue Dora Maar 93400 Saint-Ouen. Entreprise régie par le Code des assurances.

MOTUL

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ÉDITO

La revanche de Motobot

Les robots chinois de plus en plus proches de l'humain et de ses performances sportives ou pas...



Cette fois on y arrive. On y est même. Et ce n'est pas Usain Bolt qui va s'en réjouir, pas plus Yomif Kejelcha, certes moins connu que le sprinteur Jamaïcain, mais lui aussi athlète exceptionnel puisque nouveau recordman du monde du semi-marathon avec une marque établie en 56 minutes et 51 secondes. Pour « la foudre », son record du monde sur la distance reine du 100 mètres établit en 9'59 secondes en 2009 lors des championnats du monde de Berlin tient toujours... chez les humains. Chez qui ? Oui, bah oui, chez les humains... Parce qu'à partir de maintenant, va falloir vous y faire, ce sont les robots qui prennent la main, les pieds aussi en l'occurrence. Et pas des robots grimpés sur roulettes façon R2-D2 dans *Stars Wars*, non, non, mais bien plus des sortes de C-3PO qui courent debout, sur leurs deux jambes, en lançant leurs bras en avant comme des balanciers à la manière de n'importe quel coureur fait de chair et de sang. Qui courent et qui filent, vite, trop vite, puisqu'en deux jours, lors des jeux mondiaux des robots (si, si, ça ne s'invente pas) organisés à Pékin, le record du roi Bolt a été pulvérisé de 20 centièmes dans un premier temps (9'39 s), puis atomisé 4 jours plus tard en tombant la marque à 8,64 secondes ! Soit près d'une seconde de gagné sur le plus grand sprinteur « humain » de l'histoire. Quant au semi-marathon, le gap est tout aussi monstrueux puisque le 19 avril dernier, un robot a couru les 21,09 kilomètres en 50 minutes et 26 secondes, soit 6 minutes 25 secondes plus rapide que le champion Ethiopien. Et ce n'est, hélas, qu'un début. Demain, car ça n'attendra même pas après-demain, on collera sur leurs squelettes une peau synthétique, histoire de rendre ces humanoïdes encore un peu plus nous, et vue la connerie ambiante, des milliers d'humains garniront les stades pour venir encourager les robots... Pas sûr que sous les casques et les combinaisons on ne remarque la peau des robots qui prendront, quand les ingénieurs et décideurs le jugeront opportuns, le guidon d'une MotoGP ou d'une Superbike. Mais quand ils le feront, en termes de performances pures, même Marc Marquez passera pour un doux peintre... En 2017, le Motobot de Yamaha prenait une valise par Valentino Rossi, 32 secondes au tour moins rapide que l'icône italienne. Au semi-marathon, en 2025, le meilleur robot couvrait la distance en 2 h 40. Un an plus tard, c'est en un peu plus de 50 minutes. Qui pourrait encore croire que le jour ou les développeurs s'investiront dans un tel programme l'humain puisse encore rivaliser avec la machine ? Aucune chance... Motobot, ou son cousin, sera mieux partout. Pas d'émotion, pas de stress, pas de fatigue, une analyse brute de l'action à accomplir, freinage, accélération, prise d'angle, dépassement, pas d'erreur à attendre, juste une application mécanique parfaite. Est-ce que ça déchaînera les passions ? Pas la mienne en tout cas.

Trac



4_120449085

4_120449085

17 AU 20 SEPT.

2026

BOL D'OR



CIRCUIT PAUL RICARD

INFOS ET RÉSERVATIONS : BOLDOR.COM

4_120449085

Sommaire

MOTO REVUE N° 4179

Notre prochain numéro sortira à partir du 09 octobre



L'actualité

10 / Actus
Nouveautés/Business/Événements/Culture

20 / Test longue durée
Gants Five TFX1 Airflow Short

22 / Courrier
Un lecteur s'interroge sur une prise de contact de la Suzuki SV-7GX effectuée récemment dans MR

24 / Shopping
Thème du mois : tout en couleurs

130 / Cadeau du mois
Ce mois-ci, deux places pour le prochain Supercross de Paris sont proposées au tirage au sort

Dossier

42 / Les marques chinoises
Présentation des quatre principales marques de moto chinoises, suivi d'un (ou plusieurs) essais desdites machines.
- Page 44 : Kove
- Page 60 : CFMOTO
- Page 72 : QJMOTOR
- Page 80 : Voge

Essais

46 / Kove 625X
Petit trail router de 581 cm³ très exactement, la Kove 625X est proposée à moins de 5 600 €, tout en bénéficiant d'une garantie de cinq ans (ou de 60 000 km)





Vous êtes passionné de *Moto revue* ?

Découvrez la Newsletter *Moto revue*

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

TOUTES
les 400 & Trident

PROFITEZ D'UN TAUX EXCEPTIONNEL À

0%*

TAEG FIXE pendant 36 mois



SUR TOUTES LES 400 & TRIDENT

Hors Cross - Enduro - TXP - Offre non-cumulable avec les offres en cours

POUR TOUS LES STYLES DE ROUTE

L'ESPRIT TRIUMPH À VOS CÔTÉS

LIBERTÉ, PLAISIR, ÉMOTIONS



Venez choisir et essayer votre future moto

TRIUMPH AMBUTRIX
ZAR des Chavrières
01500 Ambutrix
04 74 38 17 72
triumph.strikemoto.fr

TRIUMPH LYON SUD
2, rue des Frères Louis et E. Bertrand
69200 Vénissieux
04 27 46 23 60
triumph-lyon.com

TRIUMPH MARSEILLE
227, rte des Trois Lucs à la Valentine
13011 Marseille
04 96 11 24 45
triumph-marseille.com

TRIUMPH VILLEFRANCHE
205, rue des Chantiers du Beaujolais
69400 Limas
04 56 19 08 65
triumph-villefranche.fr

TRIUMPH PARIS ÉLYSÉE
40, avenue de la Grande Armée
75017 Paris
01 40 55 83 70
elyseemotor.com

TRIUMPH

FOR THE RIDE

Plus d'infos sur **triumphmotorcycles.fr**

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

*Exemple de financement (hors assurance facultative) pour un crédit lié à une vente de moto d'un montant total de 5 945 €, après apport obligatoire de 1 783,50 € (30% du prix de vente). Montant total du crédit de 4 161,50 €, remboursable en 36 **mensualités de 115,60 €** hors assurance facultative. **Taux Annuel Effectif Global (TAEG) fixe : 0%**. Taux débiteur fixe : 0 %. Perceptions forfaitaires : 0 €. Coût total du crédit : 0 €. Le coût total du crédit est pris en charge par le magasin. **Montant total dû par l'emprunteur : 4 161,50 €**. 1ère échéance à 30 jours. Durée effective du crédit : 36 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Taux Annuel Effectif de l'Assurance (TAEA) pour un assuré (hors surprimes éventuelles) couvert à 100 % sur la base de la couverture CONFORT (incluant les garanties Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie et Incapacité Temporaire Totale de travail) du contrat « Mon Assurance de personnes » n°5035 : 3,27 % soit un coût mensuel de l'assurance de 5,83 € en sus de la mensualité indiquée plus haut et inclus dans l'échéance de remboursement. Le coût total de l'assurance sur toute la durée du prêt s'élève à 209,88 €. Contrat d'assurance facultative « Mon Assurance de personnes » n° 5035 souscrit par Arkéa Financements & Services auprès des sociétés SURAVENIR et SURAVENIR ASSURANCES, entreprises régies par le Code des assurances. Offre réservée à des crédits d'un montant minimum de 3 000€ et maximum de 10 000 € et dont la durée de remboursement est de 36 mois. Le TAEG fixe est de 0%. **Offre valable du 24/08/2026 au 30/09/2026**. Meia est une gamme de solutions de financement développée par Arkéa Financements & Services. Sous réserve d'acceptation par Arkéa Financements & Services - Siège social : 335 rue Antoine de Saint Exupéry - 29490 GUIPAVAS. SA à Directoire et Conseil de surveillance au capital de 210 000 000 Euros - RCS BREST B 338 138 795. Société de courtage d'assurances, n°Orias 07 019 193 (vérifiable sur www.orias.fr). Cette publicité est conçue et diffusée par TRIUMPH S.A.S au capital de 37 005 €, RCS Meaux n 382 521 813, Siège social : 19 Bld Georges Bidault - Croissy Beaubourg 77437 Marne la Vallée Cedex 2, qui n'est pas intermédiaire en opérations de banques et services de paiement. Les concessionnaires TRIUMPH participants à l'opération agissent en qualité d'intermédiaire de crédit d'ARKEA FINANCEMENTS & SERVICES. Ces intermédiaires apportent leur concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Ces intermédiaires peuvent également être soumis au statut d'intermédiaire en opérations de banques et services de paiement (IOBSP), dans ce cas leurs numéros d'immatriculation à l'ORIAS (consultable sur www.orias.fr) sont affichés à l'accueil. Document publicitaire dépourvu de valeur contractuelle..

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez nos offres page 129







54 / Kove 450 RR
Après le bicylindre face à la route du trail 625X, voici le quatre-cylindres en ligne de la 450 RR. Kove fait décidément feu de tout bois pour se faire une place au soleil du marché occidental

62 / Essai longue durée
Cette fois-ci, c'est la CFMOTO 1000 MT-X, plus grosse cylindrée produite à ce jour par le constructeur chinois, qui se « cogne » notre essai longue durée s'étendant sur 5 000 kilomètres

74 / QJMOTOR 421
Sur un segment des petites sportives actuellement en plein boom, cette QJMOTOR 421, motorisée par un quatre-cylindres en ligne de 421 cm³, se place sur les rangs des candidats au podium commercial

82 / Voge R625
Elle aussi vendue à moins de 5 600 €, la Voge R625 est un joli petit roadster dans l'air du temps, qui s'appuie sur un très bon équilibre général

Mag

88 / Record à Bonneville
C'est l'histoire rocambolesque d'une tentative de record effectuée sur le lac salé de Bonneville, dans l'Utah, au guidon d'une Kawasaki ZX-4RR

98 / Portfolio Bol d'or
Hommage en images au circuit Paul-Ricard, sur lequel le Bol d'or aura lieu pour la 33e fois de sa longue existence

Sport

104 / L'actualité du MotoGP
Marquée par le retour aux affaires de Johann Zarco, l'actualité estivale du MotoGP l'a également été par la « remontada » de Marc Marquez, qui vise plus que jamais un 10e titre mondial

116 / Interview Paolo Pavesio
Depuis qu'il a pris les commandes du département compétition de Yamaha, l'Italien a aussi pris la mesure du travail à effectuer pour ramener sa marque au sommet en MotoGP

124 / Actus sport
Le reste de l'actualité sportive

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

BMW R 1300 RT, R 1300 GS ET R 1300 GS ADVENTURE

AIDE À LA REPRISE EXCEPTIONNELLE*

JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE 2026



MAKE LIFE A RIDE

EN SAVOIR PLUS

AI

*Voir conditions dans le réseau BMW Motorrad participant. L'image a été générée par une intelligence artificielle.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

PAR THOMAS LORASCHI.

DUCATI INVESTIT POUR SORTIR LA CHINE DE SON ASPI

La firme bolognaise annonce débloquer une enveloppe de près de 100 millions d'euros dédiée à la recherche et au développement. Objectif avoué : faire front – avec l'État, co-investisseur – face à l'offensive asiatique.

100 bougies soufflées il y a deux mois et... 100 millions mis sur la table en cette rentrée. Enfin 100 millions : plutôt 121 si on ajoute à la grosse enveloppe débloquée par Ducati, les quelque 33,5 millions d'euros de subventions publiques alloués par l'État italien. Et à quelles fins exactement ? « *Renforcer durablement la compétitivité mondiale du constructeur de Borgo Panigale, tout en confirmant son rôle d'acteur de référence dans l'industrie internationale de la moto* », nous dit le communiqué de presse. En des termes moins châtiés : préserver l'avance technologique de Ducati face à la montée en puissance ultra rapide des constructeurs chinois (à l'exemple de CFMOTO dont la fameuse 1000 SR-RR à moteur V4 risque de bousculer le segment hypersportif). Pour cela, le gros de cette enveloppe va être injecté dans le département Recherche et Développement de la marque afin d'élargir sa gamme de produits et d'introduire des « technologies innovantes et durables ». Quelles technologies exactement ? Ducati ne donne pas de précisions à ce sujet. Ce qui est certain (et ce qui motive d'ailleurs l'aide de l'État), c'est que cet investissement massif va profiter indirectement aux sous-traitants de la firme transalpine, eux aussi italiens. Ce qui est tout aussi certain, c'est aussi que cette annonce vient à point nommé pour rassurer ceux qui craignent la mise en berne de Ducati depuis les annonces de la maison mère VW-Audi. Non : même si le groupe allemand a décidé de resserrer fortement les cordons de sa bourse, Ducati n'est – pour l'instant – pas impacté. Et pas à vendre non plus, comme l'a appris la société italienne Patritalia après une offre de rachat transmise au groupe VW durant l'été. Le chèque proposé était pourtant beau : 2,5 milliards d'euros.



Régime minceur pour la M 1000 RR



Avec 194 kg tous pleins faits, Dieu sait qu'elle n'était pas gironde mais sur un segment obsédé par la course au poids c'était sans doute trop pour Munich. Qu'à cela ne tienne : pour son prochain millésime, la M 1000 RR va perdre 1 kg et 300 grammes. Comment ? Non pas en rognant sur l'épaisseur de vernis de son carénage, mais en dotant l'engin d'un nouveau cadre périmétrique, dont l'épaisseur des parois sera par endroit affinée de 30 %. Aux dires de Béhème, l'opération ne sert pas seulement à alléger la M 1000 RR mais aussi à optimiser la flexibilité du cadre. L'allégement de ce millésime 2027 ne concernera évidemment pas le tarif qui devrait excéder les 37 000 €.





Le tour du monde en moins de 19 jours

Depuis le début du mois, Sam Sunderland, le double vainqueur du Dakar, court après un record vieux d'un quart de siècle : celui du tour du monde le plus rapide à moto.

Combien de temps faut-il pour boucler un tour du monde à moto, c'est-à-dire très concrètement : faire le tour du globe et revenir à son point de départ en passant par deux points antipodaux ? Depuis près d'un quart de siècle, le livre Guiness des records répond 19 jours, huit heures et 25 minutes : un record établi en 2002 par un couple de motards britanniques jusque-là anonymes – Kevin et Julia Sanders – mais qu'un autre sujet de sa Majesté et non des moindres – Sam Sunderland, vainqueur du Dakar en 2017 puis 2022 –, entend faire tomber cet automne. Depuis le 5 de ce mois, le pilote de rallye-raid est donc sur les routes, non pas au guidon d'une 450 siglée KTM ou GasGas, mais derrière celui d'une beaucoup plus gironde Triumph Tiger 1200 Rallye Explorer. Pas question, cela dit, de flâner derrière la bulle du maxi-trail anglais. Pour espérer gagner son pari, Sunderland va en effet devoir parcourir plus de 29 000 km étalés sur cinq continents en s'imposant une moyenne de quelque 1 600 km par jour ! Le tracé doit passer par Istanbul, puis l'Asie du Sud-Est (de Bangkok à Kuala Lumpur), avant de rejoindre l'Australie (Perth-Sydney) puis la Nouvelle-Zélande dans toute sa longueur. Suivra la portion la plus longue du parcours, à travers l'Amérique du Nord, où Sunderland devra notamment passer par les Bonneville Salt Flats, avant un retour vers Londres via Casablanca. Sunderland et sa Tiger 1200 Explorer ayant tous deux quelques aptitudes au off-road, la totalité du trajet se fera sur bitume, une surface évidemment plus simple à appréhender au fil de ces presque 30 000 bornes. Pour les parcourir, la Triumph a d'ailleurs été peu préparée : une petite modification des ses valises, l'apport d'une ligne Akrapovic et une peinture Red Bull, sponsor du record au côté de Triumph. Du côté de Sunderland, la préparation physique n'a pas non plus été exacerbée, le pilote britannique ayant surtout dû soigner ces derniers mois une fracture vertébrale survenue lors d'un de ses entraînements. Cela dit, l'Anglais ne sous-estime pas les difficultés à venir : pannes d'essence potentielles dans l'outback australien, retards aux frontières, problèmes mécaniques… S'y ajoute l'épreuve de la solitude et de la fatigue accumulée sur la durée, qu'il compte affronter en appelant régulièrement ses proches mais aussi Kevin et Julian Sanders, les tenants du record. Car ces derniers sont de la partie. Une geste de fair play on ne peut plus britannique, aidé peut-être par une promesse : quoi qu'il arrive et même si Sunderland explose leur record, leur nom ne sera jamais effacé des tablettes. Pour quelle raison ? Tout simplement parce que désormais le Guiness n'homologue plus de records impliquant des vitesses moyennes élevées sur routes ouvertes. En 25 ans, certains records n'ont peut-être pas bougé mais le monde, lui, a sacrément changé…



La belle au bois mourant

Aux USA, Harley-Davidson lance la Deadwood. Au programme : plateforme softail, style bobber, gros moteur et pas de couleur.



Pourquoi Deadwood ? Parce que pour Harley, il s'agit, à travers ce nouveau modèle, de faire écho à un rassemblement motard organisé dans l'après-guerre du côté de Sturgis : le Black Hills Motor Classic, qui traversait, entre autres, la petite ville de Deadwood (« bois mort » en anglais : oui, on est loin de Manhattan...). Voilà pour le petit rappel historique servi fumant par le service marketing de la marque. Au-delà de ce détail un peu nébuleux, les choses apparaissent claires. Cette Deadwood est un bobber (habillage minimaliste, assise base, robe sobre – toute noire) s'appuyant sur une plateforme Softail (trail arrière sans amortisseur apparent, donnant l'illusion d'être monté rigide) et doté d'un gros V-twin : le Milwaukee Eight 117 Classic cubant 1923 cm^3 et développant la bagatelle de 16,5 mkg de couple (pour quelque 98 chevaux). Proche, dans la gamme Harley, de la Low Rider S, la moto arrive dans les concessions américaines au tarif de 17 999 $. Mais inutile de tenter d'emblée une conversion en euros : pour l'instant, l'engin n'est pas sur les plannings d'importation vers notre continent. Si, d'aventure, la donne change, on ne manquera pas de vous en reparler en détails.

BULTACO REVIENT PAR LA CHINE

La marque catalane, qui n'avait rien produit depuis le début des années 2000, s'apprête à poser son blason sur un petit trail *made in China*.

Elle avait disparu des concessions au tout début du XXIe siècle (les dernières machines produites sous l'égide de Sherco) avant de tenter un très vague et très vain retour par l'électrique (un concept – le Rapitan – présenté à l'état de maquette en 2014 et jamais suivi d'effet). Aujourd'hui la marque catalane Bultaco s'apprête à faire son retour sur le marché. Un message posé sur Instagram l'a confirmé mi-août, dévoilant au passage les premières photos du fer de lance de ce come-back : la Rally GT 300, un petit trail monocylindre de très exactement 292 cm^3. Si Bultaco revient, c'est toutefois moins par l'Espagne que par l'Asie. Cette petite Rally GT 300 est en effet le clone d'un modèle de chez Léonart, marque ibérique certes, mais dont la production est depuis ses débuts localisée en Chine. Le monocylindre de 28 chevaux de cette nouvelle Bultaco est d'ailleurs produit par une firme que l'on connaît bien ici puisqu'il s'agit de CFMOTO, ce qui en soi peut être vu comme un gage de qualité. Le reste de la moto n'appelle pas, lui non plus, à la suspicion, s'articulant autour d'un cadre en tubes d'acier, d'un bras oscillant du même métal, de jantes rayonnées (en 19 pouces l'avant) et d'un afficheur digital couleur. Une dotation simple en cohérence avec un tarif serré : moins de 4 000 € de l'autre côté des Pyrénées. En France, l'importation de cette sino-catalane n'est, à l'heure où nous imprimons, pas d'actualité. Pas sûr que les amateurs de petits trails – plutôt tournés vers les 450 cm^3 – trouvent à s'en plaindre. Pas sûr non plus que les nostalgiques des Bultaco d'antan en soient frustrés.



CFMOTO ET BREMBO SE RAPPROCHENT AU FREINAGE

Le constructeur chinois et l'équipementier transalpin viennent de signer un partenariat.



On avait pris l'habitude de les voir freinées par des éléments J-Juan (efficaces, au demeurant). À l'avenir, les CFMOTO seront sans aucun doute stoppées par du Brembo. Dans le courant de l'été, la marque chinoise a en effet officialisé un partenariat avec l'équipementier italien. Un partenariat qui entend d'ailleurs aller un plus loin qu'un simple accord commercial. CFMOTO dit, en effet, ne pas vouloir se contenter de piocher dans le catalogue Brembo mais également codévelopper les systèmes de freinage qui équiperont ses futures moyennes et grosses cylindrées. Développements complets ou modification à la marge de produits déjà au catalogue ? Nous devrions être fixés assez rapidement avec l'arrivée (probablement en 2027), de la première hypersportive de la marque qui sera très certainement freinées par des pinces Brembo. Soit du Hypure (le très haut de gamme de la marque), soit une référence, en train d'être « codéveloppée »...



La route des Légendes passe la 3

L'actuel Dakar (enfin bon, qui se déroule en Arabie saoudite…) c'est en janvier, mais l'hommage à l'authentique Paris-Dakar, c'est en septembre. Du 25 au 27 de ce mois se tient, en effet, la troisième édition de la Route des Légendes dont le tracé fait écho à l'entame de course que connaissait le rallye africain. Comme lors des deux premières éditions de cette Route des Légendes, les participants partiront donc de la mythique place du château de Versailles pour rejoindre Sète au terme d'un périple de deux jours et demi et près de 1 000 kilomètres, ponctué de plusieurs sections off-road. Cette année encore, plusieurs grandes figures de l'histoire des rallyes seront au rendez-vous, parmi lesquelles Cyril Neveu, Serge Bacou, Philippe Vassard et Pierre Lartigue. Un départ à l'ancienne, dans l'esprit des premiers Dakar, sera donné le jeudi 25 à 14 heures, mais si vous allez y faire un tour, sachez que vous pourrez venir admirer les camions, autos et bien sûr motos engagés à partir de 10 heures. Pour toutes demandes d'infos complémentaires, un mail : route.legendes@gmail.com





INTERMOT PREND L'ASPI DE LYON

Avant ou après la grand-messe de Milan ? Voilà quelques années que les organisateurs d'Intermot – le salon de Cologne – se posent la question. La dernière édition avait été déplacée après l'Eicma début décembre, sans connaître un succès retentissant. La prochaine migre donc encore dans l'agenda pour atterrir courant février : du 19 au 21 exactement. Oui, un salon de la moto de niveau européen, organisé courant février, ça existe déjà : à Lyon. D'ailleurs les organisateurs d'Intermot ne font pas mine de l'ignorer puisqu'au-delà de la période, ils empruntent au salon lyonnais une partie des idées sur lesquelles s'est bâti son succès : piste indoor dédiée à l'essai de motos, expositions de machines de course, zone dédiée aux trails, stunt show... Une concession toutefois faite au salon lyonnais : ce dernier garde le primat de la date puisqu'il se tiendra quelques jours avant Intermot : du 11 au 14 février. Cologne prend l'aspi mais ne fait pas les freins. La courtoisie allemande en quelque sorte.



La surprise du Chief

À Sturgis, Indian a présenté une très désirable déclinaison de sa Chief vintage.



125 ans : un anniversaire qu'Indian n'en finit pas de célébrer cette année. Après une très belle Chief vintage dévoilée au premier trimestre, la firme à la tête de Sioux a profité du rassemblement de Sturgis, courant juillet, pour présenter une série spéciale encore plus exclusive : la Chief Vintage Sturgis SD Edition. Sur le plan technique, rien de bien spécifique : l'engin reprend scrupuleusement les caractéristiques du modèle de base dont le monumental V-twin Thunderstroke 116 refroidi par air (1890 cm^3 ; 15,7 mkg de couple). En revanche, c'est sur le plan esthétique que l'émancipation a lieu, sous la forme d'une splendide peinture bordeaux et crème soulignée sur le réservoir, du logo en vogue dans les années 30. Une selle solo, une plaque numéro 56 (en écho aux premières courses disputées à Sturgis) et un emblème lumineux ancré sur l'ample garde-boue avant complètent la dotation de cette série très limitée. Car il y en aura peu : 125 au total dont seulement deux pour la France. Oui, pour en obtenir une, il va falloir jouer des coudes : concrètement, les prétendants à une acquisition ont jusqu'au 30 septembre pour s'inscrire sur le site de la marque (www.indianmotorcycle.fr) et croiser les doigts. Le tarif n'a pas été communiqué mais sachant qu'une Chief Vintage de base coûte 20 990 €, les amateurs ont déjà une petite idée du nombre de tirelires qu'il va leur falloir casser pour la mettre dans leur garage…





Dafy prend soin des pistards

Avec sa marque propre All One, le réseau de distribution d'équipements du motard Dafy s'attaque cette fois à la piste, avec un ensemble cuir, bottes, gants pour moins de 900 €. Plus que le présenter, nous l'avons testé pour vous.

Par Christophe Le Mao et Thierry Traccan.

Un ensemble complet (hors casque) pour rouler sur circuit – ou sur route si vous aimez y évoluer entouré d'un maximum de sécurité – pour moins de 900 €, franchement le tableau s'annonce séduisant. Et il l'est. La cuir (vendu 529,99 €) réalisé en cuir de bovin se montre particulièrement souple, ne nécessitant aucun prérodage, la coupe plutôt large permet de recevoir sans problème un gilet airbag, mais – revers de la médaille – les protections (notamment des épaules) tendent à légèrement bouger. Un cuir épais secondé d'une doublure en polyester qui ne fait pas la part très belle à la ventilation. Quelques trous pour dire, et de grosses suées quand l'effort et les températures grimpent de concert. Vous penserez aussi à « scratcher » les sliders de genoux, non livrés à l'achat de la combinaison. Mais il fait le job ce cuir Volt Evo, avec en prime un look à la fois sobre et sympa, comme les gants Aragon Evo fabriqués pour partie en cuir de kangourou (30 %) positionné aux endroits qui réclament le plus de souplesse et de bovin (70 %) là où c'est moins nécessaire. Une coupe moins serrée que chez Five ou Spidi, et un excellent confort général proche du faiseur britannique RST, sans oublier des protections positionnées aux endroits les plus souvent impactés. Souples, ils souffrent comme la combinaison d'une ventilation perfectible passé la barre des 30 °C. Mais ils ne dépassent pas non plus la barre des 100 € (99,99 €), et ça, à qualité égale, la concurrence ne fait pas aussi bien, et ne ventile pas forcément toujours mieux. Reste les bottes Fusion R (259,99 €) : confortables, jolies, elles s'inspirent de solutions techniques retenues par des faiseurs réputés (Alpinestars, TCX). On apprécie le grip offert par la semelle permettant de prendre des appuis efficaces sur les repose-pieds. Reste des sliders de bottes dont il faudra vérifier régulièrement l'usure, la vis les maintenant étant placée sur l'avant du pied, au risque de limer la « tête » et de peiner ensuite à les démonter.



Vitedi

UNE BONNE NOUVELLE pour les jeunes permis amateurs de petites sportives : les Kawasaki ZX-4R et RR (77 chevaux à près de 14 500 tr/min) sont désormais compatibles avec la réglementation A2 par le biais d'une bride ramenant leur



puissance à 47,5 chevaux). Les petites vertes évoluent aussi sensiblement sur le plan technique avec l'intégration d'arbres à cames forgés et pour la version RR, une amélioration des suspensions.

ERRATUM
C'est ce qu'on appelle une carabistouille, une boulette, un accroc, une connerie en somme… Dans MR 4177 (SP Vacances), nous présentons dans le face-à-face qui l'oppose à la CFMOTO 1000 MT-X la Honda Africa Twin comme étant une « 1000 ». Alors ce n'est pas faux, vu qu'elle cube 1084 cm^3, mais ce n'est pas vrai non plus, puisque sa cylindrée vise la centaine d'après, et qu'elle l'assume en optant pour une dénomination commerciale 1100. Blague à part (qui nous a fait rire jaune en interne), et sans jeter la pierre ni à lui, pas plus qu'à Paul ou à Jacques, on s'excuse platement pour cette erreur heureusement sans conséquence sur le fond du sujet.

LES BASKETS SIDI Nucleus GTX sont bien, mais la conclusion de leur test, paru dans notre numéro 4178, beaucoup moins puisque celle-ci se rapporte à l'essai d'un autre produit publié le mois précédent ! Désolés pour ce bug informatique que nous avons repéré trop tard. Pour la peine, on vous passe ici le verdict original et seul qui vaille : « *La polyvalence avérée des Nucleus GTX, qui permet de les utiliser presque toute l'année, à pied comme à moto, est un sérieux argument. Reste cette absence de protection sélecteur, difficilement compréhensible.* » C'est dit.

ÉQUIPEMENT – SÉCURITÉ

AGV ou la révolution de l'anti-rotation

Présentée sur le circuit de Misano en présence des pilotes emblématiques de Dainese, la nouvelle génération du casque racing d'AGV, la marque maison, inaugure la technologie RLS, pour « Release Layer System ». Installé à l'extérieur de la calotte, ce dispositif doit réduire les forces rotationnelles transmises au cerveau lors d'un choc oblique.

Par David Dumain.

« *Nous sauvons des vies.* » En quatre mots et pas par quatre chemins, Fernandino Cervigni résume la philosophie et la mission que s'est assignée Dainese depuis ses débuts en 1971. Le directeur marketing d'AGV et Dainese n'hésite pas à comparer l'étape que franchit l'enseigne italienne avec l'adoption de la technologie RLS pour ses nouveaux AGV Pista au passage de la TV noir et blanc à la couleur. Lancé en 2011, le Pista occupe une place particulière dans l'histoire de la marque. Développé spécifiquement pour les pilotes professionnels, ce casque en carbone est devenu l'étendard technologique d'AGV.

Pour préparer cette nouvelle génération, les équipes de Recherche et Développement ont multiplié les essais en laboratoire, en soufflerie et sur circuit. Plus de 25 pilotes et pas des moindres (Rossi, Bezzecchi, Morbidelli, Aldeguer, Capirossi pour ne citer que les stars actuelles et passées du MotoGP) étaient ainsi réunis à Misano pour l'vénement Apex afin de tester, valider, améliorer plus de 80 équipements concernant les casques AGV et les équipements Dainese. Leurs retours ont ensuite été enregistrés et comparés pour orienter les derniers choix techniques, comme cela a été le cas avec le nouveau Pista RLS.

La principale nouveauté se trouve à la surface du casque. Le RLS repose sur des panneaux fixés sur la calotte extérieure avec une couche intermédiaire composée de minuscules billes. Lors d'un impact oblique, ces panneaux peuvent se déplacer, puis se désolidariser de la calotte. Une partie de l'énergie tangentielle est ainsi dissipée avant d'être transmise à la tête.

L'objectif est de limiter la rotation brutale du cerveau, susceptible de provoquer des lésions importantes lors d'une chute. Alors que d'autres dispositifs interviennent à l'intérieur du casque (citons les technologies MIPS, Wavecell, Leatt ou 6D), le RLS agit dès le premier contact avec le sol. Plutôt que de laisser la calotte accrocher immédiatement le bitume et entraîner la tête dans son mouvement, sa couche extérieure accompagne brièvement la glissade avant de se libérer.

Des essais indépendants réalisés sur des casques de vélo ont relevé une réduction moyenne de 57 à 66 % de la vitesse angulaire maximale par rapport aux mêmes modèles dépourvus du système. Ces valeurs ne peuvent pas être directement transposées à la moto, soumise à des contraintes différentes, mais elles illustrent le potentiel du concept. AGV doit désormais concilier cette protection avec les exigences propres à la compétition : légèreté, aérodynamisme, ventilation, stabilité à haute vitesse et compatibilité avec la combinaison du pilote. C'est pourquoi le casque sera d'abord utilisé en MotoGP, à commencer par Marco Bezzecchi dès le Grand Prix de Misano, avant d'être commercialisé dès le début de l'année prochaine. Le tarif de ce nouveau Pista sera communiqué en février et il devrait être salé car le Pista actuel n'est déjà pas donné, mais la sécurité n'a pas de prix, dit-on…

Le principe de la technologie RLS consiste à empêcher la rotation du casque, qui provoque des lésions au cerveau dans le cas de certaines chutes.





Fernandino Cervigni et le nouveau AGV Pista RLS, l'un des deux produits révolutionnaires en termes de sécurité que promet Dainese/AGV pour l'an prochain.



Sur cette photo de Valentino Rossi en action, qui était présent lors de cette journée Dainese Apex, on distingue bien le panneau additionnel en jaune, sous lequel des microbilles empêchent la rotation du casque.



À Carole, la FFM en reprend pour 30 ansédération

La FFM, qui assure la gestion du circuit Carole depuis 2012, vient d'être confirmée dans cette mission : son président et le préfet de Seine-Saint-Denis ont signé courant juin un nouveau contrat de concession de service public. Cette reconduction de la CSP sur une longue durée était un élément au cœur des discussions engagées avec les services de l'État, afin de permettre à la FFM d'assurer la réalisation d'importants travaux d'investissement nécessaires au bon fonctionnement et à l'amélioration du circuit francilien.

TRAILS : BENELLI EN RAJOUTE DEUX COUCHES

Y a-t-il, en ce moment, suffisamment de motos différentes sur le segment trails ? Y trouve-t-on assez de bicylindres en ligne ? La Chine nous a-t-elle envoyé suffisamment de containers remplis jusqu'à la gueule de modèles Adventure lestés de fourches Marzocchi ou Kayaba XXL et de protections tubulaires en tout genres ? Si, à ces questions, votre réponse est oui, vous pouvez aisément vous passer de lire la suite de cette petite actu. Si, en revanche, vous estimez que l'offre moto est encore un peu déficitaire sur ce segment et que quelques références supplémentaires ne seraient pas de trop pour vous aider à faire votre choix, vous serez heureux d'apprendre que Benelli vient d'en ajouter deux à la liste : les TRK 902 Stradale et Xplorer. Derrière ces deux appellations, une même base technique articulée autour d'un twin parallèle (quelle surprise !) de 904 cm^3 et 93 chevaux enserré dans un cadre en tubes d'acier et posée sur des suspensions Marzocchi réglables. Comme leur petit nom l'indique, la Stradale est orientée route (entendez par là : jantes de 17 pouces et débattements de suspensions limités à 130 mm) alors que l'Xplorer affiche des ambitions off-road (jantes rayonnées chaussées en Pirelli Scorpion trail STR, 19 pouces de diamètre pour l'élément avant, débattement de suspensions portés à 170 mm). Comme souvent avec les productions chinoises, les deux machines se caractérisent par une dotation électronique très poussée (trois modes de pilotage, ABS en courbe, Traction Control déconnectable, régulateur de vitesse, Quickshifter bidirectionnel, détecteur d'angles morts, aide au changement de voie, alerte de collision arrière, prise USB, caméra à l'avant, selle et poignées chauffantes) et donc un rapport équipement/tarif redoutable puisque la version Stradale n'exige que 8 699 € de ses acquéreurs et l'Xplorer à peine 300 € de plus. Reste à voir si, au-delà de l'équipement, le comportement de ces sino-italienne s'avère à la hauteur. Nous devrions pouvoir vous dire ça lors d'un essai cet automne. Gageons que d'ici là, la Chine aura nourri le segment trails de quelques autres nouveautés…





Nomination chez Honda



Bouleversement à la tête de la division moto de la succursale France de Honda Motor Europe avec les départs (précipités) de son directeur Frédéric Puybareaud et nouvellement remplacé, dans les mêmes fonctions, à partir du 1er octobre 2026 par Thomas Lemoine (photo), jusqu'alors directeur du SAV (auto et moto) chez Honda France, et de Julie Coriol, directrice marketing moto, dont la ou le successeur n'est pas encore connu. En quittant ses fonctions de directeur de la division moto, Frédéric Puybareaud abandonne de fait son poste de président de la CSIAM, mais là, nous ne savons pas encore qui prendra la suite pour mener les débats au sein de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle. La rédaction de *MR* souhaite à Julie et Frédéric le meilleur dans leur prochaine expérience professionnelle.





17 AU 20 SEPT.
2026

BOL D'OR

CIRCUIT PAUL RICARD

Publi-rédactionnel

INFOS ET RÉSERVATIONS : BOLDOR.COM

Le Bol d'Or est de retour pour une nouvelle édition !
Rendez-vous les 17, 18, 19 et 20 septembre 2026 sur le Circuit Paul Ricard.

BOL D'OR
LA MANCHE DÉCISIVE

Le Bol d'Or, finale du Championnat du Monde FIM d'Endurance, s'annonce décisif : les trois titres majeurs restent à attribuer ! En catégorie reine (EWC), la lutte sera serrée. Le YART Yamaha, leader et tenant du titre, devra contenir les assauts de BMW Motorrad, Kawasaki Webike et du Yoshimura SERT Motul, ce dernier visant une 4e victoire consécutive au Castellet. Le suspense sera tout aussi intense en Superstock (Wojcik, RAC41, Team Étoile...) et en Production (Legacy, Greeteam 42...), deux catégories ultra-compétitives où la victoire se jouera au bout des 24 heures de course. Qui l'emportera ?





DÉDICACES PILOTES
PLACE DE LA LIBERTÉ

Le mercredi 16 septembre, la place de la Liberté accueillera une après-midi placée sous le signe de la moto et de la passion. Au programme, une grande séance de dédicaces en présence des pilotes de 17h à 18h, l'occasion de venir les rencontrer et d'échanger avec eux. Venez également profiter des animations de 15h30 à 15h50 puis de 16h45 à 17h, sans oublier la grande parade moto à 16h30 entre les quais de l'hôtel de ville et l'Avenue du 11 novembre 1918. La journée se poursuivra avec l'accueil et le briefing des pilotes de 18h à 19h. Un rendez-vous à ne pas manquer pour vivre les prémices de l'ambiance du Bol d'Or, au cœur de Bandol !

EXPOSITION
HISTOIRE ET PASSION MOTO

Le Bol d'Or célèbre la passion moto sous toutes ses formes ! Au Pit Building, l'exposition Japauto fera revivre l'histoire de l'endurance avec 7 motos de légende ayant marqué le Bol d'Or. Dans le même temps, le Village Classic réunira les motos clubs venus partager leur passion et mettre à l'honneur leurs machines emblématiques. Deux rendez-vous incontournables pour les amoureux d'histoire, de compétition et de belles mécaniques.



4_120449085

VILLAGE BOL D'OR

Le village du Bol d'Or s'agrandit et accueille de nouvelles marques emblématiques, avec en tête le retour très attendu de Norton, icône de la moto britannique, et l'arrivée de Five, référence du gant moto. Également au rendez-vous : Aprilia, Benda, BMW Motorrad, BSA, CFMoto, Honda, Kawasaki, QJ Motor, Suzuki, Triumph, Voge, Yamaha, Zontes, ZX Moto, Norton...

ESPACE MONSTER

Monster Energy, partenaire du Bol d'Or, s'installe dans le Village avec un espace inédit. Venez participer à des animations immersives : défiez le chrono lors du challenge de changement de roue rapide, testez vos trajectoires sur des simulateurs de pilotage (playseats), mesurez votre force brute sur la MMA Machine et profitez de dégustations inédites !

ANIMATIONS : LE BOL D'OR EN MODE SHOW !

Pendant tout le week-end, le Bol d'Or vous réserve un programme riche en animations : trial avec Chris Bruand, Stunt Monster, flyboard avec Axel Brignone, visite de la voie des stands et démonstration de Motoball. L'Xtrem Park sera également de la partie avec son lot d'activités pour petits et grands : simulateur de pilotage, défis de temps de réaction et de pit-stop, parcours quad pour les enfants, karting, mini-golf, Kid's Club, circuit RC World et paintball. Et parce que la fête ne s'arrête pas à la piste, Engine et TNT AC/DC Tribute Band mettront le feu à la scène samedi soir, avec DJ Loran aux platines pour prolonger la soirée !



TOUS PILOTES AU BOL D'OR !

Au Bol d'Or, il n'y a pas que les pilotes qui prennent la piste ! Avec Easy Monneret et ECF, le Village devient un véritable terrain de découverte et de pratique. Les plus jeunes pourront s'initier à la mini-moto dès 7 ans, tandis que les 14 ans et plus pourront découvrir le permis AM et la formation 125. Côté pilotage, ECF mettra vos talents à l'épreuve avec un Gymkhana exclusif : équilibre, précision et agilité seront de mise sur un parcours rythmé, avec démonstrations de professionnels et zone d'essai ouverte au public.

OFFRE SPÉCIALE
LECTEURS ET ABONNÉS MOTO REVUE
Profitez de l'offre Spéciale « lecteur »
jusqu'au 15 septembre.
Votre billet « Enceinte Générale - 4 jours »
à 72€ au lieu de 86€.
avec le code **BOL26**
Ne tardez pas, connectez-vous sur
boldor.com / Rubrique Billetterie.

LES TEMPS FORTS DES COURSES

JEUDI 17 SEPTEMBRE

14h50 – 15h40 :
Essais qualificatifs – Bol d'Or Classic

15h50 – 16h40
Essais qualificatifs – Bol d'Or d'Argent

17h05 – 18h55
Essais qualificatifs - Bol d'Or

20h15 – 21h15
Essais de nuit - Bol d'Or

VENDREDI 18 SEPTEMBRE

8h10 – 8h30
Essais qualificatifs – Moto Journal Super Adventure Race

8h40 – 9h30
Essais qualificatifs - Bol d'Argent

9h40 – 10h30
Essais qualificatifs - Bol d'Or Classic

10h50 – 12h40
Essais qualificatifs - Bol d'Or

13h05 – 13h25
Essais qualificatifs
Moto Journal Super Adventure Race

14h05– 17h05
22ème Bol d'Argent

17h30 – 18h55
Visite de la voie des stands

20h00 – 22h00
23ème Bol d'Or Classic - manche 1

SAMEDI 19 SEPTEMBRE

10h30 – 12h30
23ème Bol d'Or Classic - manche 2

12h40 – 13h10
Moto Journal Super Adventure Race

15h00
Départ du 89ème Bol d'Or

DIMANCHE 20 SEPTEMBRE

15h00
Arrivée du 89ème Bol d'Or

LONGUE DURÉE

PAR BRUNO SELLIER.

GANTS FIVE TFX1 AIRFLOW SHORT - 149,90 €

Un vent de protection

Déclinaison ventilée de l'un de ses modèles phares, les TFX1 Airflow de la marque française se veulent être une valeur sûre en termes de confort et de protection durant l'été. Plusieurs milliers de km – et un crash test involontaire – nous ont permis de jauger la pertinence d'un concept plus polyvalent encore.

Plus courts et plus compacts que les TFX1 GTX de la gamme trail adventure, ces Airflow sont pensés et conçus pour offrir une ventilation de qualité. Exit donc la membrane étanche Gore-Tex®, la longue manchette ou encore le tissu Ripstop™ et place au tissu 3D mesh et aux nombreuses aérations. Leur conception, avec de belles coutures semi-externes et l'emploi de matériaux alliant souplesse et solidité, inspire confiance et traduit une vraie volonté de durer. Sur notre année de test, seuls quelques petits empiècements en mesh se sont mis à pelucher. Les TFX1 s'enfilent facilement grâce à une petite patte de préhension située sur la face intérieure du poignet et offrent un confort globalement très bon, avec une souplesse bienvenue et un fitting de qualité. Petite nouveauté : la présence de pads en silicone au niveau de la paume et du pouce, censés atténuer les vibrations au guidon. Un ajout appréciable sur des gants haut de gamme, même s'il est difficile d'en mesurer les effets. La sangle de réglage du poignet à double élastique en V assure, au choix, un maintien précis ou lâche pour un ajustement parfait qui participe de l'impression très agréable de ne faire qu'un avec le gant, bien aidée par la légèreté de l'ensemble. Testés bien avant les grosses chaleurs estivales, ils sont étonnamment appréciables sous des températures dépassant à peine la quinzaine de degrés. Lorsque les températures augmentent, l'efficacité du système de ventilation, qui combine perforations, tissu en mesh et capot sur le haut de la main pour canaliser le flux d'air, impressionne. La doublure respirante en tissu Coolmax® fait également son office pour empêcher l'excès de transpiration. Bref, traverser les épisodes caniculaires de ces derniers mois en compagnie des TFX1 Airflow a été un vrai plaisir. Côté sécurité, les gants Five présentent de sérieux arguments, avec notamment une paume renforcée en Superfabric® qu'il m'aura été donné d'apprécier en tâtant du bitume sans dommage aux alentours de 50 km/h. Le reste des renforts, à l'image de la coque de protection des métacarpes, atteste de leur capacité à nous protéger. ■



Confort

Five soigne le confort avec des coussinets sur la paume et le pouce pour atténuer les vibrations du guidon.
La présence du système Touchscreen™ sur le bout du pouce et de l'index est appréciable même s'il n'est pas encore optimal.





Renforts

En plus de renforts en mousse, l'auriculaire et l'annulaire se voient liés entre eux pour limiter le risque d'écartèlement en cas de chute.

Fermeture

Le système de fermeture par élastique et Velcro® est secondé par une languette texturée facilitant sa prise en main : efficace et très pratique.



- **Finition**
- **Confort**
- **Protections sérieuses**
- **Tenue dans le temps**
- **Agréable dès 15 °C**

- **Le Touchscreen™ sur l'index et le pouce qui manque de précision**

Tailles : de XS à 3XL. Matériaux extérieurs : Nylon, tissu 3D mesh et cuir de chèvre pleine fleur.
Doublure respirante Coolmax®.
Poids : 178 g la paire en taille M.
Coloris : noir / gris / sable. Garantie : 2 ans.
Contact : www. five-gloves.com

Le verdict MR

Five maîtrise son sujet et très peu de reproches sont à faire à ces TFX1 ventilés. Bien pensés pour l'été, bien construits pour durer, on apprécie leur polyvalence sans compromis sur la sécurité qui permet de les envisager au-delà de la seule saison estivale.

ALL ONE.

VESTE

CORTINA

VENTED 3 EN 1

TEXTILE ULTRA RESISTANT

3-EN-1 TOUTES SAISONS

PRODUIT VENTILÉ

Dafy, distributeur exclusif ALL ONE | www.dafy-moto.com

Essai ou contact ?

Chouette, un essai de la nouvelle Suzuki SV-7GX dans *Moto Revue*. J'achète immédiatement le journal (pas la moto), impatient de découvrir cette machine qui a été mon coup de cœur des nouveautés 2026.
Mais je dois avouer que je suis un peu déçu du contenu de l'essai qui pour moi, tient plus de la prise de contact que d'un véritable essai.
Tout d'abord, et c'est valable pour beaucoup des essais moto, plus personne ne râle devant la quasi-absence, comme ici, de béquille centrale (même pas en accessoires) pour permettre de charger la moto (surtout que dans ce cas, cette Suz', est équipée en série d'un porte-bagages), de nettoyer la roue arrière ce qui est immanquable avec une chaîne et de tendre/graisser cette chaîne.
Bref, déjà le premier point noir. Ensuite l'essai évoque une transmission courte. Quel est le régime moteur pour une vitesse de 110 ou 130 km/h sur autoroute (l'A31 Thionville-Nancy est limitée à 110), quelle est la consommation (important en ce moment de tension internationale) ? Quid de la protection de la bulle en ce qui concerne le buste, les pare-mains, les genoux ? Qu'en est-il du confort de la suspension, de la selle, du duo ? On a droit à : « *Elle est confortable d'assise et de suspension.* » Un peu léger à mon sens ! Pas un mot sur l'entretien et la fréquence des révisions, surtout que désormais Suzuki garantit ses machines 10 ans ! J'attends donc un essai comparatif plus convaincant. Passion quand tu nous tiens.

Bernard « le Nanard » Claudel - Hagondange (57)

La réponse de la rédac'

Nos prises de contact s'effectuent la plupart du temps dans le cadre de présentations de presse, sur invitation des constructeurs, dans un laps de temps réduit, aux côtés de confrères européens et parfois venus de plus loin encore. Nous ne pouvons entrer dans le détail que lors de nos tests longue durée (voir p.62) ou dans les comparatifs que nous organisons de A à Z, et qui s'étalent en général sur trois journées. L'essai de cette Suzuki SV-7GX était plutôt une prise de contact qu'un essai complet, comme l'a remarqué Bernard Claudel.

Communication 2.0

Bonjour à toutes et à tous.
Force est de constater que la communication des pilotes de MotoGP est devenue un support commercial aussi important, sinon plus que la déco de leurs carénages. C'est dans ces médias internet que l'on apprend que Pecco va être papa, que M. Marquez réside dans une superbe villa ou encore que Jorge Martin est un accro du vélo. Ce type de communication est de toute évidence un support important pour les sponsors et les différentes marques impliquées dans le GP et le patron du MotoGP, « Liberty Media », porte bien son nom ! Mais cette communication, même porteuse commercialement, reste du virtuel. L'extrait sec comme on dit en peinture, quand les solvants se sont évaporés, sont les résultats et les commentaires des pilotes sur leurs courses et leurs machines, et là deux écoles se distinguent, les réfléchis et les impulsifs. Pour les réfléchis, quand les résultats ne sont pas au rendez-vous, ils intègrent dans leurs commentaires les difficultés à développer et à régler des motos devenues des « usines à gaz » ou leur manque de condition physique. Pour les impulsifs, « *rien n'est fait pour les aider, vraiment ! ils sont démotivés et sincèrement, ils préfèrent abandonner plutôt que de prendre le risque d'attaquer et de se faire mal* ».
À ce niveau du sport mécanique, surprenante l'attitude de ces derniers, qu'en pensent les employeurs qui les payent à coups de millions, qu'en pensent les sponsors dont ils véhiculent l'image ou encore qu'en pensent d'éventuels futurs employeurs ? Pour la prise de risques et les commentaires des impulsifs, je serais curieux d'avoir l'avis d'un certain Giacomo quand il gagnait en 1971 au TT de l'île de Man ou encore ceux de la famille Dunlop et leur détermination sans faille malgré le lourd tribut payé par la famille à ladite course.
Salutation à toutes et à tous.

Guy Samuel

La réponse de la rédac'

La gestion des réseaux sociaux des pilotes de MotoGP est laissée à leur libre arbitre, cela fait partie des changements de notre époque à présent envahie des innombrables possibilités offertes par la technologie numérique, avec ses bons et ses mauvais côtés. Quand cela déborde et que les critiques négatives sur leurs machines sont rendues publiques, on se doute que le recadrage se fait autour d'une table à huis clos et que le linge sale se lave en famille.

Pari sur l'avenir

Une question me chiffonne concernant les transferts de certains pilotes et leur avenir sportif : Quartararo quitte Yamaha (logique) mais pour Honda, avant-dernier constructeur ! Choix rationnel ? Martin, potentiel champion du monde 2026 sur la meilleure moto actuelle, quitte donc Aprilia pour Yamaha, dernier constructeur ! Choix rationnel ? Ogura, dernier vainqueur en date lui aussi sur la meilleure moto actuelle et dans un team en plein essor, laisse tomber Aprilia Trackhouse pour Pramac, dernier team du classement et dernier constructeur ! Choix rationnel ? Alex Marquez sur Ducati, moto et team qui lui ont permis de finir second du championnat 2025, part pour KTM, peu brillant en dehors de Acosta ! Choix rationnel ? Di Giannantonio, très en verve chez VR46 sur une excellente Ducati 2026, part chez KTM ! Choix rationnel ? Mais que diable vont-ils faire dans cette galère ?
Je ne vois qu'une réponse : l'argent, mais je crains que ce soit un choix à court terme qui engendre beaucoup de déceptions, comme pour Quartararo pour son contrat 2025/26 chez Yamaha, très bien rémunéré.

William Wajnberg

La réponse de la rédac'

On peut en effet penser que les montants des contrats ont dû jouer un rôle important dans ces décisions pas toujours rationnelles, mais il faut aussi rappeler qu'en 2027, tout le monde repartira de zéro – ou presque – puisque les motos seront entièrement nouvelles, avec la cylindrée passant de 1000 à 850 cm³, une interdiction des correcteurs d'assiette et une limitation drastique des appendices aérodynamiques. Quant à Ogura, ce n'est pas chez Pramac mais dans le team officiel qu'il évoluera en 2027.

Pour voir vos courriers publiés dans notre page Courrier, envoyez-les-nous à l'adresse suivante : moto-revue@editions-lariviere.com

CYCLONE RA 600CC

Une conduite sans pareille, Une harmonieuse douceur

La **RA 600** est le premier modèle grosse cylindrée de la marque Cyclone. Ce **Bobber / Cruiser** à la signature bien trempée caractérise la marque dans son sérieux et ses ambitions. Depuis mars 2026, la **RA 600** se dévoile dans le réseau Cyclone France et bâtit la renommée de la marque.
La **RA 600** ouvre de nouvelles perspectives à un public aussi bien féminin que masculin. En choisissant d'équiper cette moto d'une **transmission finale par courroie**, Cyclone tape dans le mille ! **Une moto facile** faisant naître la joie de conduire. Une **qualité de roulage** sans pareille et une **harmonieuse mélodie** à l'oreille… Cyclone trace sa route et construit son univers.

La **RA 600** dispose d'une double **homologation A2 et A**.
Prix Public TTC conseillé: 5 795 € - Garantie : 3 ans.
Retrouvez toutes les informations sur le site Cyclone France :
www.cyclonemotor.fr





DAFY au Bol d'Or

Une boutique au cœur de l'événement et des ambitions en piste !

À l'occasion du Bol d'Or, les équipes **DAFY** seront présentes sur place pour vous faire vivre pleinement l'événement… et profiter de bonnes affaires ! Installée au cœur du circuit, la boutique **DAFY** proposera une large sélection d'équipements et d'accessoires moto issus des plus grandes marques du marché, avec des petits prix spécialement appliqués pour l'évènement.
Mais **DAFY** sera également présent en piste ! Le **TEAM DAFY RAC 41 KAEDEAR HONDA** prendra le départ en catégorie Superstock avec un objectif clair : aller chercher le titre de vainqueur de la Coupe du Monde d'Endurance. En catégorie **EWC, DAFY** sera également aux côtés de Corentin Perolari, qui pilotera la Honda n°5. Un week-end placé sous le signe de la compétition et des bonnes affaires !
Ne manquez pas le rendez-vous **DAFY** au **Bol d'Or** : rendez-vous sur place profiter des petits prix spécial circuit !

GIVI présente XSPACE

La nouvelle frontière des valises moto extensibles

La nouvelle valise Monokey extensible associe compacité au quotidien et extensibilité pour les voyages au long cours, grâce à un système télescopique breveté garantissant praticité et sécurité, allié au soin artisanal et à la qualité du Made in Italy. Sur le plan technique, **XSpace intègre un système mécanique breveté permettant l'extension télescopique** de la valise, couvercle ouvert, en une seule opération, sans nécessité de retirer ou de vider le contenu. Le mécanisme est conçu **pour assurer précision des mouvements, continuité structurelle et fiabilité dans le temps**.
Le système est également conçu pour **empêcher toute activation accidentelle ou non autorisée** lorsque la moto est stationnée, garantissant un **niveau de sécurité supérieur** dans tous les contextes d'utilisation. **Double configuration, liberté maximale**. Grâce au design **XSpace**, le passage d'une configuration à l'autre s'effectue **en quelques secondes**, offrant un **équilibre parfait entre capacité et performances**.



Mode compact - 27 litres
Idéal pour les déplacements quotidiens, il conserve des dimensions contenues

Mode étendu - 36 litres
Parfait pour les voyages et les escapades de week-end

Tarifs : de **320 €** à **370 €** selon finition. Plus d'informations sur **www.givi.fr**

PAR CÉLIANE POCHON.

Tout en couleurs

Casque jet Helstons Von Dutch Big Cat
Avec son style vintage inspiré de l'univers Von Dutch, ce casque jet associe une coque en polycarbonate et une finition cuir pour un look néo-rétro affirmé. Il intègre un écran transparent, une visière solaire interne et une patte à l'arrière afin d'ajouter facilement des lunettes.
Tailles : du XS au XL
Prix : 199 €
www.helstons.net





Montre Seiko 5 Sports x Honda Motocompo
Issue d'une collaboration avec Honda, cette montre rend hommage à la célèbre Motocompo, la mini-moto pliable lancée en 1981, notamment avec son cadran jaune qui reprend la couleur emblématique de la Honda. Mais attention, il s'agit d'une édition limitée à 8 000 exemplaires.
Prix : 390 €
www.seikowatches.com



Casque GIVI X31
Ce casque jet en fibre de verre composite présente un poids réduit et une grande résistance aux chocs. Il associe légèreté, confort et protection pour un usage quotidien tout comme pour les longs trajets. Disponible en plusieurs versions, dont une en carbone. Tailles :
Prix : à partir de 129 €
www.givi.fr





Système de bagagerie SW-Motech PEAX Rackless
Développé pour l'aventure, le système PEAX Rackless offre une alternative légère aux bagageries avec supports latéraux. Il intègre deux sacoches étanches de 20 litres et une architecture évolutive avec sacoches arrière et extensions molles pour adapter la capacité selon les besoins. Disponible à partir de novembre 2026.
Prix : à partir de 570 €
www.sw-motech.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).



Veste coupe-vent Alpinestars Speeder Resolve Windbreaker
Cette veste légère à capuche est pensée pour les usages quotidiens et les superpositions en fonction des conditions météo. Sa fabrication favorise la respirabilité, tandis que la capuche et l'ourlet réglables, la fermeture zippée inversée et les poignets élastiques améliorent le confort au quotidien. Tailles : du XS au 2XL. Prix : 86,95 €
www.alpinestars.com



Casque HJC RPHA 1 Funky Diablo
Réplica du casque porté par Fabio Quartararo en MotoGP, cette édition limitée reprend la base du RPHA 1 v2 Carbon avec une coque entièrement en carbone et une homologation FIM-02. Développé pour la piste, il mise sur l'aérodynamisme, la stabilité à haute vitesse et une ventilation optimisée.
Tailles : du 2XS au 2XL
Prix : à partir de 999,90 €
www.hjchelmets.eu



Gants Cali Helstons
Ces gants vintage associent un dos de main en polyester à une paume en cuir pour gagner en souplesse et en confort. Ils intègrent une coque carbone sur les métacarpes, une paume renforcée en fibres d'aramide et une fonction tactile pour rester pratique au quotidien.
Tailles : du 8 au 13
Prix : 69 €
www.helstons.net



Casquette Alpinestars Acme Snapback
Cette casquette lifestyle reprend l'ADN racing d'Alpinestars avec une construction snapback structurée et un design inspiré du sport automobile. Sa visière courbée, ses panneaux arrière en mesh respirant et son réglage arrière permettent un port confortable au quotidien. Disponible en marron ou en noir.
Taille : taille unique
Prix : 29,95 €
www.alpinestars.com



Casque HJC RPHA 12 Mr Peeks
Inspiré du personnage Mr Peeks de Call of Duty Zombies, ce casque intégral reprend un graphisme travaillé aux détails de peluche vieillie et de coutures usées.
Basé sur le RPHA 12, il présente une aérodynamique optimisée et une ventilation ACS.
Tailles : du 2XS au 2XL
Prix : 649,90 €
www.hjchelmets.eu





Prise USB GIVI S120
Cette prise de guidon double USB et USB-C permet de recharger smartphone, GPS, caméra ou intercom directement depuis la moto. Compatible avec les guidons tubulaires de 22 à 25,4 mm, elle accepte une alimentation de 12 à 24 V et se branche à la batterie via un faisceau sécurisé avec fusible.
Prix : 30 €
www.givi.fr

Nouveautés 2027

Celles qu'on attend

Prototypes surpris en phase de test, documents d'homologation récemment édités, confidences recueillies au sein des réseaux, indices laissés par les équipementiers : durant l'été, nous avons tout recensé, examiné et évalué, afin de cerner les modèles qui, courant 2027, devraient débarquer.

Par Thomas Loraschi.



Photomontage

BMW M 1300 GS

Probabilité 80 %
Estimation tarif : 26 000 €

Lancée en 2024, la R 1300 GS va prochainement connaître une mise à jour : des prototypes valident en ce moment des tests dynamiques et laissent entrevoir un design sensiblement repensé.
Mais le plus important n'est pas là : une M 1300 GS est également en développement, très certainement plus puissante (+ de 150 ch), et plus orientée off-road. Une machine dans l'esprit de la HP2 Enduro lancée il y a plus de 20 ans et qui, si vous vous souvenez, bénéficiait d'une roue avant de 21…

BMW K 1800 GT

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 30 000 €

Une nouvelle plateforme 6-cylindres est en gestation du côté de Munich : Markus Flasch, le patron de la division Motorrad, l'a annoncé il y a quelques mois et le concept K18 a été présenté au printemps. L'orientation restera GT mais un surcroît de cylindrée est attendu (1800 cm^3). Une seule inconnue : la date d'arrivée de cette nouvelle famille de modèles. On l'espère pour 2027 mais on ne serait pas étonné qu'il faille attendre 2028.



Photomontage



BMW Nouvelle S 1000 RR

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 22 000 €

Après la présentation, il y a un peu plus d'un an, du concept RR à l'allure dénuée de toute ambiguïté, on a appris durant l'été, l'enregistrement par BMW d'une nouvelle sportive quatre-cylindres de forte cylindrée, auprès de plusieurs organismes d'homologation. Il serait très surprenant qu'il ne s'agisse pas là d'une nouvelle génération de S 1000 RR. La presse moto allemande va même jusqu'à annoncer la puissance de l'engin (215 ch) et une entrée en production au printemps prochain.

Photomontage

BMW R20

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 21 000 €

Installer l'énorme flat du custom R18 (plus de 100 kg sur la balance et près d'un mètre de large) dans une partie-cycle de roadster : c'est le pari fou que BMW a décidé d'assumer. Une présérie de quelques exemplaires a déjà été produite, autant dire que le lancement de l'engin est imminent. On l'attend pour le salon de Milan. Gros couple (de renversement) en perspective !



Photomontage



Photomontage

BMW F 450 RR

Probabilité : 80 %. Estimation tarif : 7 800 €

Le nouveau bicylindre de la petite 450 GS va évidemment être décliné sur d'autres modèles BMW et c'est une petite sportive qui devrait être la prochaine à le recevoir. Depuis le début de l'année, un prototype a en effet été aperçu plusieurs fois en phase de tests dynamiques. D'après le positionnement des demi-guidons, l'orientation sera plutôt sport-GT pour cette petite Béhème fabriquée à l'autre bout du monde, dans les usines indiennes de TVS.



Photomontage

Ducati DesertX 698

Probabilité : 70 %. Estimation tarif : 13 500 €

Et si la prochaine Ducati à moteur monocylindre était plutôt un trail orienté TT ? Une sorte de mini DesertX destinée à en remontrer à une Yamaha Ténéré 700 ? Une telle machine, légère et – relativement – accessible d'un point de vue tarifaire, ne manquerait pas de pertinence. Mais pour l'instant, rien de concret n'est venu étayer l'hypothèse d'un tel projet.

CFMOTO 1000 SR-RR

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 18 000 €

La première hypersportive CFMOTO : on en entend parler depuis des années et après avoir dévoilé le concept, le constructeur chinois vient d'en remettre une couche avec une vidéo montant un prototype franchir le seuil symbolique des 300 km/h. Une façon de dire que le modèle est prêt. Entrera-t-il en production l'an prochain ? C'est fort possible et ça risque de bousculer ce segment, jusque-là chasse gardée des Européens et des Japonais.





CFMOTO 750 SR

Probabilité : 60 %
Estimation tarif : 7 990 €

CFMOTO, qui propose déjà en France une sportive trois-cylindres de 675 cm^3, ajoutera-t-il une 750 quatre-cylindres à sa gamme ? Aucune confirmation de l'importateur hexagonal, mais une chose est certaine, le modèle existe déjà en Asie, pourvu d'un look aguicheur (silhouette futuriste, monobras oscillant…) mais affichant un rendement moteur (89 chevaux…) qui fait plutôt penser à une machine typée sport-GT.

CFMOTO
500 SR

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 6 200 €

Les petites sportives emmenées par des quatre-cylindres sont à la mode en ce moment : Kawasaki, Honda (pour l'instant en Asie) ainsi que plusieurs marques chinoises (Kove, QJMotor...) en proposent. CFMOTO vient également de sortir en Chine cette petite 500 SR forte de 79 chevaux (à chercher à plus de 13 000 tr/min). Reste à savoir si ce modèle sera importé chez nous. Nous, nous y croyons : CFMOTO peut déjà défendre ses chances avec la 450 SR, une petite sportive au twin pétillant, mais on voit mal la firme chinoise rester longtemps sourde à la tendance du moment.



CFMOTO 1000 MT Sport

Probabilité : 90 %. Estimation tarif : 9 800 €

La 1000 MT-X, machine très orientée off-road, sera très vraisemblablement rejointe l'an prochain par une déclinaison plus routière. Au programme : bicylindre en ligne de près d'un litre de cylindrée et d'un peu plus de 110 chevaux, mais trains roulants plus routiers, posés sur des jantes moulées (en 19 pouces à l'avant) et sur des suspensions aux débattements plus faibles.
Le tarif, lui aussi, devrait baisser un peu par rapport à la version X. On s'attend à un ticket d'entrée placé sous les 10 000 €.



Photomontage



Photomontage

Honda V3 R 900

Probabilité : 70 %. Estimation tarif : 13 900 €

C'est la grosse nouveauté Honda, celle qu'on attend depuis près de deux ans et qui techniquement nous intrigue énormément. Alors, ce V3 suralimenté de 900 cm^3 va-t-il mettre, par son agrément, son rendement et sa sobriété, un énorme coup de pied dans la fourmilière des grosses cylindrées ? Et si oui, est-ce que ce sera pour cette année ? On s'efforce d'y croire mais la rumeur laisse entendre que le développement a pris du retard…



Honda CB1000 GT

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 13 999 €

Elle devait être lancée début 2026 mais des soucis techniques constatés sur son quatre-cylindres en ligne (trop gourmand en huile) ont contraint Honda à revoir sa copie et à retarder la commercialisation de cette CB1000 GT. Le problème est aujourd'hui résolu et cette sport-GT au tarif très affûté devrait arriver d'ici peu.

Honda CB1000 F

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 12 000 €

Même plateforme que la CB1000 GT et donc, même soucis et même retard pour cette CB1000 F. Mais comme sa cousine sport-GT, cette néo-rétro, typée seventies, est attendue sous peu. Annoncée à un tarif agressif, elle a dans son viseur une certaine Kawasaki Z900 RS…





Honda Plateforme 400 quatre-cylindres

Probabilité : 70 %
Estimation tarif : à partir de 7 000 €

À l'instar de Kawasaki et d'une floppée de constructeurs chinois, Honda a, lui aussi, décidé de miser sur les petits quatre-cylindres en ligne. Il y a quelques mois, le numéro un mondial a ainsi présenté en Asie deux modèles articulés autour du même moteur : une CB 400 Four typée néo-rétro et une CBR 400, ouvertement sportive, comme son nom l'indique (photo ci-contre). Reste à savoir si ces deux modèles seront importés en Europe, Honda pouvant déjà s'appuyer chez nous sur une gamme 500 bicylindre largement appréciée.

Harley-Davidson Sporster 883

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 11 000 €

Dirigé par un nouveau patron, Harley-Davidson opère un virage radical dans sa gamme Sportster, avec le retour du 883 historique, dont on pensait que le V-twin refroidi par air était définitivement enterré par les normes de dépollution. Eh bien non : Milwaukee va le ressusciter pour le plus grand bonheur des fans. Reste à espérer que ce bloc en configuration Euro 5+ ne sera pas trop étouffé.



Photomontage

Harley-Davidson Sprint

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 9 500 €

En plus du Sportster 883, Milwaukee va lancer une autre entrée de gamme l'an prochain : la Sprint. Un modèle articulé non pas autour d'un V-twin, mais d'un bicylindre en ligne et produit en Inde, par la firme Hero, déjà partenaire de Harley pour des modèles distribués uniquement en Asie. Cette Sprint, dont le twin cubera entre 500 et 600 cm^3, devrait coûter moins de 10 000 €. Elle est attendue en Europe cet automne.



Photomontage

KTM 1390 Super Duke GT

Probabilité : 90 %. Estimation tarif : 23 000 €

Elle devait arriver en concessions il y a plus d'un an mais la crise traversée par KTM a retardé sa sortie. Que ses fans se rassurent : la 1390 Super Duke GT est toujours sur le planning de la marque autrichienne et devrait nous parvenir dans le courant de l'année prochaine. En boîte mécanique et aussi, en option, avec la récente boîte semi-auto déjà à l'œuvre sur la 1390 Super Adventure Evo : la fameuse AMT.



Photomontage



Photomontage

KTM 990 Adventure

Probabilité : 70 %
Estimation tarif : 16 000 €

Déjà à l'œuvre dans la Duke et la sportive RC, le twin 990 devrait équiper d'ici peu un trail : un prototype de ce qui semble fortement être une 990 Adventure R tourne en effet depuis plus d'un an. Le cadre, le bras oscillant et la disposition des radiateurs tranchent avec l'actuelle 890. Le design – moins anguleux – aussi.

KTM Plateforme 450

Probabilité : 80 %. Estimation tarif : à partir de 7 000 €

La concurrence fait rage sur le front des petits twins de moins de 500 cm³ mais KTM en est jusqu'à présent exclu, occupé à proposer du mono dans ces cylindrées. Une situation qui devrait toutefois évoluer : si l'on en croit les protos qui tournent depuis des mois, la marque orange a porté son choix sur un twin parallèle 450 (vraisemblablement développé par CFMOTO) et s'apprête à sortir au moins deux modèles : une sportive et un trail. Tous deux seront évidemment produits en Asie, comme les petites 125 et 390.





Photomontage

KTM 790 Adventure

Probabilité : 90 %
Estimation tarif : 11 500 €

Après avoir fait évoluer sa Duke 790, KTM s'apprête à faire de même avec le trail. Au programme : twin parallèle de (certainement) 95 chevaux, électronique mise à jour et design moins clivant qu'auparavant. L'idée étant d'aller chercher une clientèle un peu trop tentée, ces derniers temps, d'aller signer des bons de commande chez CFMOTO. Cette KTM, dont le tarif s'annonce ajusté, devrait arriver courant 2027 si l'on en croit les dernières photos d'un proto visiblement très avancé.

Kove 650 RR

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 8 700 €

Initialement tourné vers le tout-terrain, mais fort, depuis peu, d'une petite sportive à moteur quatre-cylindres (la 450 RR), le chinois Kove souhaite aller plus loin sur ce segment et développe depuis plusieurs mois une 650 cm³ articulée elle aussi autour d'un quatre-pattes. Selon nos informations, l'engin doit arriver courant 2027. Il aura fort à faire face à une concurrence de plus en plus dense mais Kove annonce un haut niveau de performance.



Kawasaki Versys 900

Probabilité : 100 %. Estimation tarif : 11 990 €

Prendre l'aspi de la très populaire Yamaha Tracer 900 : c'est ce qu'espère Kawasaki avec sa très prochaine Versys 900. Le modèle a été aperçu durant l'été à l'état de prototype très avancé (peut-être même une machine de présérie). Au programme : quatre-cylindres de Z 900 (environ 125 chevaux), cadre treillis en tubes d'acier, roues de 17 pouces, suspensions légèrement rehaussées, position de pilotage trail mais aptitudes clairement sport-GT.



Photomontage

Kawasaki Z 500 RS

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 6 500 €

La Z 650 RS connaît une carrière honnête mais désormais, ce sont les catégories inférieures (Triumph avec ses 400…) qui voient le néo-rétro se développer. De quoi augurer de l'arrivée d'une Z 500 RS chez les Verts ? La presse moto nippone en est convaincue. L'opération serait, cela dit, très simple pour Kawasaki : il suffirait pour cela de rhabiller une Z 500.



Photomontage



Photomontage

Moto Guzzi 500 Trip

Probabilité : 90 %
Estimation tarif : 7 300 €

Moto Guzzi s'apprête à revenir sur le front des moyennes cylindrées mais sans recourir à un twin en V. Un prototype en atteste, la marque de Mandello développe un nouveau roadster reprenant une base technique Aprilia (marque cousine au sein du groupe Piaggio). Au programme : parallèle twin de moins de 500 cm³, transmission secondaire par chaine et look néo-rétro. Appellation probable, d'après les documents d'homologation : Trip 500.



Moto Guzzi California 1100

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 16 000 €

Après une sport-GT et un trail routier, sur quel type de moto va-t-on retrouver le twin 1100 à refroidissement liquide lancé il y a quatre ans par Moto Guzzi ? Certainement un custom. La firme de Mandello a, en effet, redéposé aux USA le nom « California ». Si l'hypothèse s'avère juste, on peut s'attendre à ce que cette nouvelle Calif' soit plus compacte et légère que la grosse 1400 que Guzzi avait lancée il y a une douzaine d'années.

Mv Agusta 921 S

Probabilité : 70 %
Estimation tarif : 22 000 €

Il y a près de quatre ans, MV Agusta avait présenté cette étude de style rendant hommage aux racers que la marque produisait dans les années 60-70. Avec la prise de contrôle par KTM, le projet avait été mis sur pause, mais depuis que le groupe autrichien s'est séparé de MV, il est paraît-il relancé. De là à passer en phase d'industrialisation l'an prochain ? On ose y croire…





MV Agusta Plateforme cinq-cylindres

Probabilité : 60 %
Estimation tarif : à partir de 28 000 €

L'automne dernier, MV Agusta a dévoilé, sous forme de maquette, un moteur étonnant : un cinq-cylindres présentant trois cylindres à l'avant et deux à l'arrière. Évidemment, l'envie est grande de voir un tel projet se prolonger jusqu'à une mise en production. Mais sachant le coût de développement d'un moteur (plusieurs millions d'euros) et la situation actuelle de MV Agusta, il est permis d'en douter. Alors, coup de génie ou coup de bluff destiné à rassurer clients et investisseurs ? Réponse, on l'espère, l'an prochain.

Triumph Tiger 950

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : à partir de 16 500 €

Une poignée de cm^3 en plus pour s'accommoder des normes de dépollution sans perdre en performance ni en agrément : la recette est appliquée à intervalles réguliers par la plupart des constructeurs et d'ici peu, c'est Triumph qui – de nouveau – y sacrifiera sur sa gamme Tiger avec une 950 en remplacement de l'actuelle 900. De quoi espérer une dizaine de chevaux en plus et surtout un couple dépassant les 10 mkg.



Photomontage

Triumph Bonneville 400

Probabilité : 90 %
Estimation tarif : 6 500 €

Et de six pour la gamme 400 de chez Triumph : après le roadster, le tracker, les deux scramblers et le café racer, la marque anglaise s'apprête à sortir sur cette base moteur une Bonneville. Si le look s'annonce vintage, le niveau de performance sera aussi actuel que celui des autres 400 de la gamme : comptez une quarantaine de chevaux en bout de vilebrequin pour cette petite british fabriquée en Inde sur les chaînes de Bajaj.



Photomontage

Royal Enfield
Plateforme 750

Probabilité : 90 %
Estimation tarif : à partir de 7 990 €

Comme d'autres constructeurs, Royal Enfield majore la cylindrée de certains de ses moteurs, afin de maintenir – voire gagner – de l'agrément malgré l'effet castrateur des normes de dépollution. L'an prochain, c'est la gamme twin qui profitera de cette augmentation de cylindrée. Le bicylindre en ligne refroidi par air devrait, selon nos infos, passer à 750 cm^3, atteindre au bas mot les 60 chevaux et équiper dans un premier temps deux modèles : un café racer Continental-GT et un trail Himalayan.



Photomontage



Royal Enfield
Flying Flea

Probabilité : 70 %
Estimation tarif : 7 800 €

La Flying Flea (puce volante en anglais), première moto électrique signée Royal Enfield, ne devrait plus tarder. Actuellement, plusieurs prototypes achèvent leurs tests de validation dynamique en Inde. Deux déclinaisons sont au programme : un roadster et un scrambler, tous deux d'une puissance équivalente à celle d'une 125 thermique (mais forts d'un couple nettement plus généreux). D'après nos infos, leur tarif devrait se situer sous les 8 000 euros.

QJMotor
900 Rino

Probabilité : 90 %
Estimation tarif : 9 999 €

Le concept Rino 900 présenté au dernier salon de Milan, devrait, selon nos infos, passer en production chez QJMotor, avec une ambition dénuée de toute ambiguïté : cibler la Yamaha Tracer 9. Pour cela, le chinois s'appuie sur des trains roulants routiers, un design en provenance d'un bureau de style européen et surtout sur une motorisation inédite chez QJ : un trois-cylindres 900 de près de 120 chevaux pouvant être associé à une boîte robotisée optionnelle. Le tout pour un tarif vraisemblablement placé sous les 10 000 €.



Photomontage

Suzuki SV-7 R

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 7 800 €

Photomontage

Suzuki n'a pas mis son V-twin 650 en conformité avec Euro 5+ pour le plaisir de ne sortir qu'un seul modèle sur cette base. À la suite du très sympathique trail routier SV-7 GX, on ne serait pas étonnés que la firme de Hamamatsu sorte une petite sportive bicylindre au look affûté et au tarif serré. Une sorte de lointaine descendante de la SV 650 S qui, il y a près d'un quart de siècle, avait connu un très beau succès.

Yamaha MT-10

Probabilité : 90 %
Estimation tarif : 16 500 €

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 : la Yamaha MT-10 s'apprête à faire son retour. Le roadster 1 000 à calage Crossplane devrait officiellement être réintroduit à Milan, 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.





Zontes
Roadster 703 R

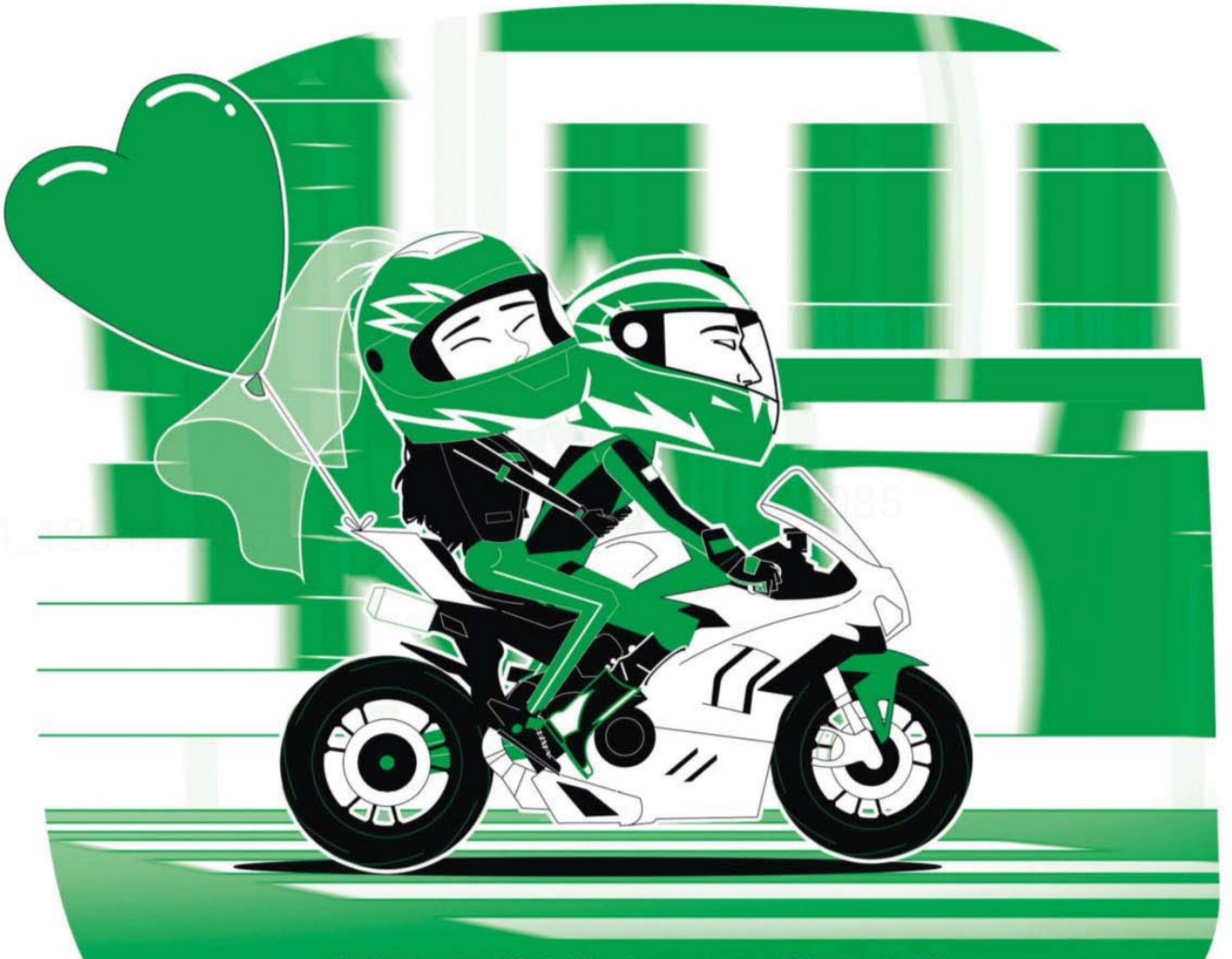
Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 6 590 €

Le chinois Zontes propose actuellement en France deux modèles articulés autour de son trois-cylindres en ligne : un trail (décliné en plusieurs versions plus ou moins routières) et une sportive. Mais d'autres modèles sont en développement, notamment un roadster et un power cruiser. Notre petit doigt nous dit qu'au moins l'un des deux (le roadster…) arrivera en concessions l'an prochain.

4_120449085

AMV

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



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

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

TESTEZ NOS TARIFS SUR AMV.FR

*Offre soumise à conditions voir amv.fr/mentions légales. AMV - 2 rue Miguel de Cervantès 33700 Mérignac - SAS au capital de 280200 € - RCS BORDEAUX B330540907 - N°ORIAS 07000513 (orias.fr) - Courtier en assurances soumis au contrôle de l'ACPR - 4 place de Budapest - CS92459 - 75436 Paris cedex 09. AMV - Service Réclamations clients - 33735 Bordeaux cedex9 - Compagnie souscriptrice L'Equité - Generali Bike.

4_120449085



ZXMOTO 820 RR

Probabilité : 100 %. Estimation tarif : 9 800 €

ZXMOTO : un petit constructeur chinois qui a toutes les chances de faire grand bruit en France cette année. Portée au firmament par Valentin Debise en Mondial Supersport, la 820 RR s'apprête en effet à débarquer dans les concessions hexagonales (dans le courant de l'automne). La fiche technique est alléchante (trois-cylindres en ligne de 135 chevaux, cadre périmétrique en alu, suspensions réglables, centrale inertielle, Traction Control, ABS virage…), tout comme le tarif qui devrait pointer sous les 10 000 € pour le modèle de base.



ZXMOTO 820 X

Probabilité : 80 %
Estimation tarif : 9 300 €

Après sa sportive 820 RR, le chinois ZXMOTO développe sur la même base mécanique un trail de moyenne cylindrée. Le prototype dévoilé en décembre dernier donne une idée précise de ce à quoi s'attendre : un trois-cylindres en ligne d'un peu moins de 120 chevaux (et près de 9 mkg de couple) enserré dans un cadre tubulaire en acier et posé sur des jantes rayonnées de 17 et 19 pouces. Le tout pour un poids de 218 kg à sec. Oui : un trail chinois de plus et visiblement pas plus original que les autres. Reste à savoir quand il abordera nos côtes, et à quel prix. Pour l'instant, aucune info à ce sujet.

ZXMOTO 500 RR

Probabilité : 100 %
Estimation tarif : 7 600 €.



À l'instar d'autres constructeurs chinois (QJMOTOR, Kove…) et japonais (Kawasaki), ZXMOTO va proposer une petite sportive emmenée par un quatre en ligne. Au programme : 470 cm³ et 84 chevaux à quelque 13 500 tr/min. Le tout enserré dans un cadre tubulaire en acier assorti d'un beau monobras oscillant. De quoi rendre une Kawa ZX-4R verte de jalousie…

ZXMOTO 500 F

Probabilité : 100 %. Estimation tarif : 6 500 €



En plus du sport, ZXMOTO compte abattre une carte néo-rétro avec cette petite 500 F. Une puce qui reprend la base technique de la 500 RR mais en l'assagissant un peu. Le petit quatre-pattes monte un peu moins dans les tours et ne sort plus que 73 chevaux (ça reste respectable !). Les suspensions un peu moins sophistiquées et l'habillage minimaliste vont permettre à l'engin d'être proposé à un tarif très ajusté : on entend parler de 6 500 € environ.

SV-7 GX

ENCHAINEZ LES KILOMETRES AVEC FACILITE

DISPONIBLE DÈS À PRÉSENT À PARTIR DE 7 999 € !

Que ce soit pour des déplacements quotidiens en solo ou pour partir en voyage en duo avec des bagages, adoptez la SV-7GX et son package complet alliant confort, technologies et maniabilité. En plus d'intégrer le célèbre moteur V-Twin dans un cadre tubulaire agile et compacte, le crossover mid-size de Suzuki se distingue par la hauteur de selle la plus basse de sa catégorie ainsi que ses équipements électroniques comprenant notamment un écran TFT connecté et un shitfer Up&Down.

JUSQU'À 10 ANS GARANTIE SUZUKI KILOMÉTRAGE ILLIMITÉ

ECSTAR huile officielle Suzuki

MOTO.SUZUKI.FR

SUIVEZ-NOUS

SUZUKI

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

Dossier Chine

Dynamisme forcené ?

En tout cas la Chine a l'air de bien le livrer, cet engagement massif dans notre cœur d'activité. Toujours mieux, toujours plus, l'occasion de le vérifier avec quatre de ces marques dont nous vous proposons plusieurs essais.

Par la rédaction.



SOMMAIRE

P. 44 Présentation Kove
P. 46 Essai Kove 625 X
P. 54 Essai Kove 450 RR
P. 60 Présentation CFMOTO
P. 62 Essai 5 000 km CFMOTO 1000 MT-X
P. 72 Présentation QJMOTOR
P. 74 Essai QJMOTOR SRK 421 RR
P. 80 Présentation VOGE
P. 82 Essai VOGE R625

ROADS OF LIFE

70th ANNIVERSARY

TRACER 9 GT

TRACER 9 GT - Bien plus que du voyage

199€/MOIS(1)

ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE

PENDANT 37 MOIS EN LOA
APRÈS UN 1ER LOYER DE 3 175,60 €

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

(1) Exemple de Location avec Option d'Achat (LOA) et assurance facultative You Value Protect incluse **(Garantie Perte Financière)** pour une Yamaha Tracer 9 GT neuf au prix de 15 799 €TTC pendant 37 mois et 14 800 km (kilométrage fin de contrat). Le coût de la Location avec Option d'Achat (LOA) : Dépôt de garantie : **0 €TTC**. **1er loyer** à la livraison hors assurance : **3 159,80 €TTC** suivi de **36 loyers de 183,16 €TTC** hors assurance. **Coût total des loyers : 9 753,56 €TTC**. **Option d'achat finale : 8 973,83 €TTC**.

Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 18 727,39 €TTC.

Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 15,80 €TTC par mois en plus du loyer mensuel indiqué plus haut. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la Location avec Option d'Achat (LOA) s'élève à 584,60 €TTC. Contrat d'assurance facultative négocié par Yamaha Motor Finance France SAS auprès de la société Allianz IARD, entreprise régie par le code des assurances.
Le locataire devient propriétaire du véhicule après paiement intégral de l'option d'achat finale.
Cette Location avec Option d'Achat est distribuée par votre concessionnaire Yamaha qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de Yamaha Motor Finance France SAS apportant son concours à la réalisation d'opérations de crédits sans agir en qualité de Bailleur. **Offre sur la base du tarif au 01 janvier 2026**, réservée aux particuliers, sous réserve de modification et d'acceptation par Yamaha Motor Finance France SAS, 98 bis Boulevard Héloïse, 95100 Argenteuil, au capital de 45 000 000 € - RCS Pontoise 844 539 197 – N° ORIAS 19 006 547 (www.orias.fr). Société soumise à l'autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) 4 Place de Budapest CS 92 459 75436 PARIS CEDEX 09.
Vous disposez d'un droit de rétractation.

5 ANS GARANTIE

www.yamaha-motor.fr

YAMAHA MOTOR SERVICES | YAMALUBE | YAMAHA MOTOR FINANCE

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

YAMAHA
Revs Your Heart

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Conquête express

KOVE

Avant-dernière marque chinoise arrivée sur le marché français (la dernière en date étant ZXMOTO durant ce second semestre 2026), Kove a réussi en un rien de temps à trouver sa place. Chouchou des concessionnaires selon l'enquête diligentée par nos confrères de *L'Officiel du Cycle*, la marque, qui célébrera l'an prochain ses 10 ans, soigne son identité, son réseau, et son catalogue.

Par Céliane Pochon & Trac.

Kove n'a pas toujours été Kove. Née Tibet New Summit Motor Co. Ltd, la marque a connu plusieurs appellations selon les marchés approchés : Colove et Excelle en Asie, mais aussi Daytona en Grèce, Lexmoto en Angleterre ou encore Macbor en Espagne et au Portugal pour les 510 X et 510 F. Une multiplication des noms qui prendra fin en 2022 avec le choix final de Kove pour l'exploitation internationale. Imaginée pour proposer une large panoplie de cylindrées, la marque tient sa parole et dévoile un catalogue actuel allant de petites 125 aux grosses 800 cm^3 tout en passant par les 350/450 cm^3 et les mid-size de 600/700 cm^3. Un large choix de cylindrées certes, mais également de segments : sportives, trails, mais aussi rallye et même motocross… La marque chinoise ne se montre pas timide, au contraire très conquérante, c'est même là l'une de ses grandes forces. Dès 2023, soit 5 ans seulement après sa création, la marque s'engage officiellement au Dakar. Un engagement qui fait sens et surtout qui va porter tout le marketing de la marque. En décidant de participer au Dakar, et en prouvant la fiabilité de ses modèles en le terminant, Kove a fait bien mieux que tous les plans marketing classiques. D'autant plus que conjointement à ces compétitions, le modèle de série de rallye se monnaye au tarif d'une moto d'enduro d'occasion (et près de 4 fois moins cher qu'une KTM Rallye), tout en permettant à ses propriétaires de se montrer compétitifs en rallye – et mieux, de les finir. Un ADN maison hérité de son fondateur, ancien pilote de tout-terrain, Zhang Xue, qui a depuis quitté Kove (tout en conservant des parts dans l'entreprise), pour créer ZXMOTO. En 2025, sur le Dakar, Kove décroche une 15e place au général et début 2026, trois victoires d'étapes



(en catégorie Rally2) grâce au Français Neels Theric. Le rallye est la meilleure vitrine d'exposition de la marque, mais constitue aussi un terrain d'essai propice pour améliorer le matériel. Et au-delà du Dakar, c'est aussi sur l'Africa Race que le constructeur débarque, avec ses 450 évidemment, mais aussi avec ses bicylindres de 800 cm³, puisque le règlement le permet et réserve une catégorie aux trails. L'occasion de faire toujours plus fort, et de surfer sur cette image empreinte de dynamisme. Une image de constructeur aventureux qui contribue à différencier Kove (mais ZXMOTO arrive exactement sur le même terrain, en y ajoutant la vitesse avec Valentin Debise deuxième du Mondial Supersport) dans un paysage chinois de plus en plus concurrentiel. Les années qui ont précédé cette première participation au Dakar ont d'ailleurs joué un rôle important dans la montée en puissance de Kove : 4 700 motos vendues en 2019, 9 800 en 2020, 18 900 en 2021, 33 000 en 2022, environ 40 000 en 2025. Des chiffres qui ne cessent d'augmenter, portés par près de 800 employés répartis dans ses usines de Chongqing et de Chengdu et dont plus de 25 % (250 ingénieurs) sont affectés à la Recherche et Développement. Une proportion qui témoigne d'ailleurs de l'importance accordée au développement technique, dans une industrie où la capacité à renouveler rapidement les modèles est devenue un véritable avantage concurrentiel.
Kove, une marque qui ne produit que des produits récréatifs, pas d'utilitaires, et l'idée de continuer de porter cette passion insufflée par son créateur. En France, la distribution de Kove se répartit entre deux importateurs : le segment rallye et cross travaillé par TRC, les trails et autres routières par la filiale espagnole Motos Bordoy. Une stratégie de gamme qui ne manque pas de dynamisme et qui repose, comme souvent chez les nouveaux constructeurs chinois, sur un rapport équipement/prix particulièrement travaillé.
La recette qu'utilise Kove est connue, mais elle fonctionne. Beaucoup d'équipement, un positionnement tarifaire agressif et des cylindrées capables de répondre aux usages les plus variés. Mais au-delà de cette politique tarifaire, Kove cherche à faire reconnaître ses motos pour leurs qualités propres. Reste à savoir quelle stratégie la marque adoptera à l'avenir, son fondateur historique étant parti créer sa propre marque (et reprenant ses initiales) en utilisant les mêmes codes.
Parti pour divergences de vues quant au développement futur ? De là à imaginer que Kove puisse jouer une carte plus consensuelle ? Plus généraliste ? Il est vrai que son volume actuel reste faible (on parle de 40 000 motos à l'échelle mondiale), et que la rentabilité (inconnue à ce jour) semble bien fragile… Une marque qui nous met des paillettes dans les yeux, mais reste à voir quelle stratégie elle adoptera pour faire de l'or…

KOVE en 10 dates

2017 : création de l'entreprise par Zhang Xue
2018 : mise en vente de la première moto Kove : la 500X
2019 : Kove présente son premier prototype de la 450 Rally
2022 : lancement sur le marché chinois de la 450 Rally
2022 : choix définitif du nom KOVE comme identité internationale
2022 : première présentation mondiale à l'EICMA
2023 : première participation au Dakar
2024 : séparation avec son créateur et PDG Zhang Xue
2024 : arrivée de Kove sur le marché français
2026 : victoires d'étape au Dakar



4_120449085

Kove 625X

Fausse jumelle pleine d'ambition

Avec sa 625X, Kove poursuit son offensive sur le marché français et vient se frotter à l'un des segments les plus disputés de la production actuelle. Avec ce trail de 581 cm³ au tarif contenu, Kove fait une proposition qui ne manque pas d'arguments, à condition d'accepter de faire quelques concessions.

Par Christophe Le Mao. Photos DR.

La 625X avait déjà su attirer les regards lors du dernier salon de Lyon. Présentée sous forme de présérie, elle dévoilait alors dans les travées du plus grand salon hexagonal une esthétique immédiatement identifiable, ou presque. Car à défaut de chercher l'originalité absolue, Kove a visiblement préféré puiser dans les codes qui font aujourd'hui le succès des trails. Peu de doutes quant au parti pris suivi par les designers de la 625X qui, dans cette livrée bleue, évoque immédiatement certaines productions allemandes. Un bec de canard, des écopes latérales en forme de boomerang, une partie arrière qui reprend elle aussi quelques codes connus et voilà un trait de crayon qui semble avoir fait le tour et les détours du marché avant de se poser sur la feuille… En même temps, difficile de demander à un constructeur de réinventer le trail lorsque le segment compte déjà autant de représentants. Les Italiens parviennent encore à imposer leur propre style, mais Kove a choisi une approche plus consensuelle, plus rationnelle aussi. La 625X n'est donc pas véritablement singulière, mais elle reste agréable à regarder et son gabarit lui confère une présence certaine. Sans bouleverser les habitudes, l'ensemble tient bien son rang, surtout compte tenu du tarif. Un tarif expliqué très simplement. Ici, le plastique règne en maître et certains éléments semblent avoir été dessinés pour limiter les coûts de fabrication. Ainsi le couvre-réservoir composé de plusieurs panneaux (en plastique) plutôt qu'une seule et unique pièce en acier en est un parfait exemple. Eh oui, un réservoir en acier bien formé coûte forcément plus cher à produire. En outre, les autocollants ne sont ici pas tous vernis, mais le traitement global reste sérieux. Et à moins de 7 000 €, la 625X affiche un équipement difficile à challenger pour la concurrence. D'autant que la 625X ne donne pas l'impression d'être une moyenne cylindrée. Son gabarit évoque bien plus celui d'une Honda Transalp 750 ou d'une Suzuki V-Strom 800. Un sentiment renforcé par une hauteur de selle de 820 mm et une masse de 221 kg en ordre de marche. Ce poids n'est pas léger pour la catégorie, surtout que Kove nous a déjà montré pouvoir faire mieux,



comme en témoigne la 800 X Pro annoncée à 190 kg tous pleins faits. Différence notable toutefois, cette dernière repose sur une base moteur – particulièrement compacte et légère – dérivée de chez KTM, ce qui n'est pas le cas avec cette 625X. Pourtant, une fois la béquille latérale repliée, la petite chinoise fait oublier une partie de ses kilos. La centralisation des masses, bien répartie, permet de manipuler aisément la moto. C'est cependant le travail de l'arcade à l'entrejambe qui trahit encore certaines limites face aux productions japonaises ou européennes, qui parviennent à mieux réduire la largeur à cet endroit, et donc permettent de poser les pieds au sol malgré une hauteur de selle importante. La Kove, elle, réclame davantage de longueur de jambes.

On apprécie tout de même une position confortable et naturelle à ceci près que le guidon propose un cintre marqué et très relevé. C'est souvent le cas sur les motos chinoises où l'on souffre d'un manque de sensation d'appui, ce qui n'aide pas à ressentir le train avant. En parallèle, la position est polyvalente entre la station assise et celle debout. De bon augure pour les petites escapades dans les chemins.
Le grand TFT couleur de 6,75 pouces trône derrière le carénage et peut même être incliné sur 20°... pourquoi pas… Son défaut principal réside au niveau des informations secondaires regroupées autour du schéma de la moto, ce qui rend leur lecture compliquée. L'affichage principal reste toutefois lisible, avec le rapport engagé et la vitesse instantanée bien détachés visuellement. Calé à 270° et pourvu d'un balancier d'équilibrage, ce twin de 581 cm^3 propose des cotes de 76 mm d'alésage pour 64 mm de course. Des cotes « super carrées » assez habituelles dans la catégorie. Des données parfaitement identiques à celles de la Voge DSX 625. Autant de similitudes ne laissent planer guère de doute sur le fait que ces deux motos partagent la même mécanique issue du motoriste fabricant Loncin (maison mère de Voge). Lors de la conférence de presse, l'équipe de Motos Bordoy n'avait pas évoqué ce point avant que l'on ne pose la question, faisant rapidement remonter la vérité à la surface. En réalité, il s'avère que les dirigeants de Kove et de Loncin (Voge)



1 Petit coffre logé dans la partie avant du réservoir pour recevoir un badge de parking ou un ticket de péage par exemple. C'est juste génial d'avoir ça sur une moto de ce genre.
2 Tableau de bord TFT couleurs de 6,75 pouces qui comporte des signaux lumineux pour informer le pilote d'une collision possible, par l'arrière ou sur les côtés à l'arrière. Typiquement en cas d'interfile.
3 Une fourche KYB de 43 mm multiréglable et qui porte un duo d'étiers 4 pistons à montage radial au rendement intéressant.
4 Système d'alerte de rapprochement au niveau des angles morts + système d'alerte anticollision par scintillement du feu arrière pour les véhicules qui se rapprochent trop rapidement. Ce système est inédit à ce niveau de gamme et pourrait, selon nous, être efficace lors des conditions difficiles (nuit, brouillard, etc).
5 Le bloc de 581 cm^3 est dans son élément sur le réseau secondaire et sur les 2 voies limitées à 110 km/h, au-delà il peine et vibre. Sabot moteur en acier, un peu léger pour les chocs, mais il est là.
6 Béquille latérale et commandes aux pieds en alliage d'aluminium sont de la partie. Point de Quickshifter ici, pas même « up » pour ce twin parallèle à commande de gaz par câbles.


1


4



2



5


3



6



Moto confortable et réglée très souple d'origine, elle propose un équilibre parfait pour l'usage envisagé tout en se révélant réglable de partout.

s'entendent très bien et il n'est pas impossible que des transferts de moteurs se reproduisent à l'avenir entre les deux marques.
Mais peu importe la provenance, ce sont les sensations qui comptent. Et sur ce terrain, la 625X commence plutôt bien. Le calage à 270° lui donne un rythme de battement mécanique proche de celui d'un bicylindre en V. La sonorité est plaisante, suffisamment présente pour contribuer au plaisir sans se montrer trop bruyant. Première, seconde, sans shifter en raison de l'accélérateur par câble (pas de Ride by Wire et son électronique associée), les vitesses passent très bien. Une excellente sélection assortie de commandes souples et douces, voilà qui sera plaisant au quotidien. Sur les petites routes comme sur les voies rapides limitées à 110 km/h, le moteur s'avère disponible, bien rempli et agréable à exploiter, aimant être emmené sur le couple. Avec 62,5 ch et 5,7 mkg, ce n'est certes pas un avion… le wheeling en seconde sur un coup de gâchette façon Yamaha Tracer 7 (équipée du CP2) ne sera pas envisageable. Sans doute que le poids de la moto ne l'aide pas, sans doute que la géométrie non plus. Et c'est une fois les 7 000 tr/min atteints que les choses se gâtent. Malgré son arbre d'équilibrage, le twin commence à transmettre davantage de vibrations. Les accélérations répétées dans les hauts régimes deviennent moins agréables et changer de mode n'y fait pas grand-chose. Le mode Eco n'a qu'une fonction : rendre le moteur plus mou. Le paradoxe est d'autant plus étonnant que la 625X possède le gabarit et la protection d'une machine destinée à voyager. On imagine naturellement pouvoir avaler les kilomètres à vitesse stabilisée. Pourtant, le moteur donne déjà à 130 km/h l'impression d'approcher sa limite de confort. Une démultiplication plus longue aurait permis d'abaisser le régime moteur, mais aurait pénalisé les reprises… alors un compromis semble difficile. Il n'empêche qu'avec 581 cm³, nous étions en droit d'attendre davantage de sérénité à haute vitesse, surtout lorsque certaines Honda de 100 cm³ de moins se montrent plus à l'aise à 130 km/h. Avec 200 kg à sec, 221 kg tous

La liste des équipements de série de la Kove 625 X

- **Tableau de bord TFT couleurs de 6,75 pouces**
- **Modes de conduite Sport et Eco**
- **ABS Déconnectable sur la roue avant (ou sur les deux roues)**
- **Contrôle de traction déconnectable**
- **Selle et poignées chauffantes**
- **Système de démarrage keyless**
- **Prises USB A et C et prise 12 volts dans le carénage, prise USB A sous la selle et connecteur EC5 pour utiliser un booster de démarrage si la batterie est fatiguée.**
- **Éclairage full leds**
- **Système d'alerte de rapprochement au niveau des angles morts + système d'alerte anticollision par scintillement du feu arrière pour les véhicules qui se rapprochent trop rapidement**
- **Système TPMS pour informer de la pression et de la température des pneus**
- **Protections latérales (crash bars) en acier**
- **Pare-brise ajustable en hauteur par double molettes**
- **Protection arrière du capteur ABS, un accessoire souvent monté en after market**
- **Béquille centrale**
- **Pads autocollants sur les flancs de réservoir pour aider au maintien des cuisses**
- **Petit coffre logé dans la partie avant du réservoir pour recevoir un badge de parking ou un ticket de péage par exemple.**

PIRELLI

PIRELLI SCORPION™ TRAIL III.

LE SCORPION™ LE PLUS SPORTIF SUR ROUTE.

Une adhérence remarquable, sur route sèche comme mouillée. Entrez dans une nouvelle dimension de la performance sportive.

EN SAVOIR PLUS SUR **PIRELLI.COM**



Roulez en toute sécurité et respectez le code de la route.

SCORPION™ TRAIL III



pleins faits et jusqu'à 239 kg avec les trois valises, la 625X n'est clairement pas une plume. Mais il ne faut pas toujours se fier à la fiche technique… Car à basse vitesse, elle ne donne jamais la sensation de vous embarquer. Une fois lancée, les kilos semblent s'envoler et la 625X prend rapidement un rythme agréable. La Kove s'inscrit naturellement dans les courbes et conserve une bonne stabilité. Pas de réaction parasite, pas de mouvement inquiétant, juste une moto qui fait ce qu'on lui demande. Un sentiment en bonne partie dû aux suspensions Kayaba. Plutôt souples, elles privilégient le confort et absorbent correctement les irrégularités. Au freinage, la fourche plonge franchement mais conserve suffisamment de contrôle pour ne jamais talonner. Même en relâchant brutalement le frein, la suspension conserve une bonne tenue. L'hydraulique fonctionne et la qualité des suspensions permet de soigner le confort. Malgré tout, cela correspond bien à la philosophie de la 625X, à la fois typée touring et usage quotidien. Parce que des motos qui se prétendent sportives, il y en a déjà sur le marché. Là, sans renier un certain dynamisme, la Kove 625 X se présente comme une moto polyvalente et voyageuse. Les Pirelli Scorpion Rally STR à gros pavés assurent une adhérence correcte sur le bitume, même si le dessin spécifique limite un peu le retour d'informations sur l'angle. Au moins, pour évoluer sur chemins blancs, ils seront efficaces. Les purs routards pourront en revanche opter pour une monte pneumatique plus routière. ■

Verdict

À 6 597 €, la Kove 625X se dévoile munie d'une arme désormais bien connue des constructeurs chinois : le rapport équipement/prix appuyé par la garantie de 5 ans (ou 60 000 km). Dans sa globalité, la recette fonctionne bien. Reste ce moteur qui, passé 7 000 tr/min, manifeste un peu de rugosité. Et puis le style. La 625X est correctement dessinée, bien fabriquée pour son tarif, mais elle ne possède pas cette petite étincelle qui permettrait de la reconnaître immédiatement au milieu d'une meute de trails. Pour résumer, la Kove 625X est une moto sérieuse, complète et cohérente, mais pas encore une moto qui raconte une véritable histoire. Reste à savoir si cela suffira dans un segment qui déborde de propositions. Mais son prix de vente sonne comme un argument canon.

Fiche technique — Kove 625X / 6 597 €

MOTEUR

Type	bicylindre parallèle,
Distribution	4-temps, refroidi par eau double arbre à came, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	581 cm³ (76 x 64 mm)
Taux de compression	11,5 : 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

PUISSANCE ET COUPLE

62,5 ch à 8 500 tr/min

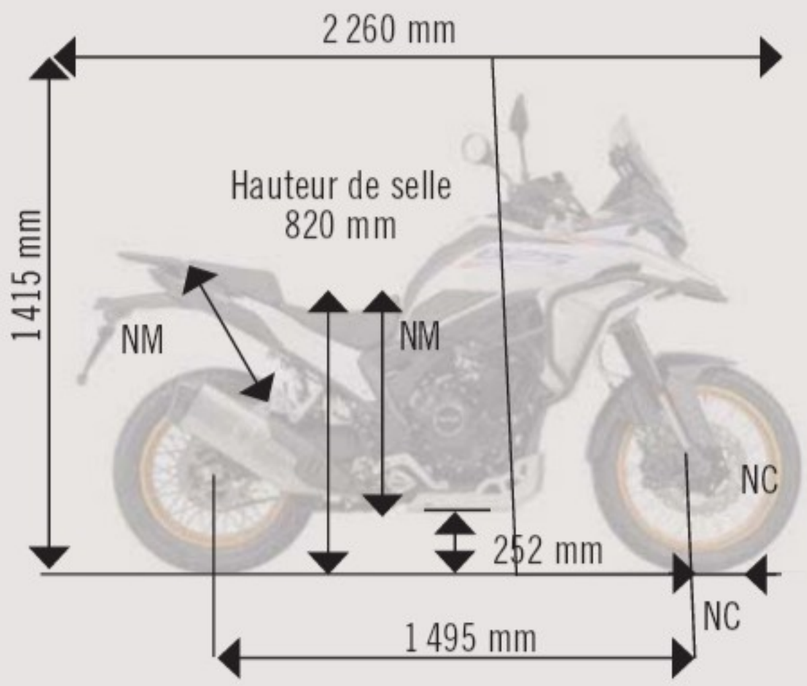
(compatible version permis A2 après bridage)

5,7 mkg à 5 250 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	treillis tubulaire en acier
Suspension AV	fourche inversée KYB diamètre 43 mm, déb. 180 mm, triple réglage
Suspension AR	monoamortisseur KYB, déb. 230 mm triple réglage
Frein AV	2 disques diamètre 300 mm, étriers 4 pistons
Frein AR	1 disque diamètre 220mm, étrier 1 piston
Pneus AV/AR	110/80 x 19 – 150/70 x 17
Réservoir (réserve)	21 litres (env. 3 litres)
Garantie	5 ans pièces et MO
Coloris	Bleu – Jaune – Noir

DIMENSIONS



Diamètre de braquage
NM

Poids
200 kg à sec
221 kg en ordre de marche

LES ÉQUIPEMENTS

✔ : disponible. ✔*disponible (UP): ✘ : pas disponible.

Afficheur couleur	✔	Horloge	✔	Ordinateur de bord	✔	Commodos éclairés	✘	Emplacement antivol sous la selle passager	✔
Jauge à essence	✔	Modes moteur	✔	Indicateur de rapport engagé	✔	Poignées chauffantes	✔	Crochets d'arrimage	✘
Voyant de réserve	✔	Température moteur	✔	Prise USB	✔	Amortisseur de direction	✘	Système Keyless	✔
Compte-tours numérique	✔	Température extérieure	✘	Quickshifter	✘	Réglage du levier d'embrayage	✔		
Compteur numérique	✔	Warning	✔	Régulateur de vitesse	✘	Réglage du levier de frein	✔		

VOGE
Far & Beyond Quality*

*Notre Qualité, notre savoir faire..

DS800 X RALLY

Voyager, se déplacer, rouler,
sans se poser de questions.

La DS800 X Rally, c'est plus de 200 tests techniques et **400 000 km d'essais en conditions réelles et EXTRÊMES.**

LAST SUMMER DAYS VOGE 2026

7 995,00 € TTC* au lieu de **8 995,00 €**

137,73 €/mois (1) au lieu de **154,96** €/mois

(1) LOA 37 mois avec 1er loyer majoré
(voir conditions sur le site)
*** Tarif public TTC conseillé - Opération du 1er au 30 septembre en fonction des stocks diponibles**

TCS (contrôle de traction) et ABS déconnectable - Feux antibrouillard - Selle chauffante - Poignées chauffantes - Caméra frontale HD - Screen Mirroring et bien plus encore ...

Offre LAST SUMMER DAYS 09/26 valable dans les magasins participants
Liste sur le site vogefrance.fr

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

Essayez la 800 Rally...

3 ANS GARANTIE PIECES&M.O

PERMIS A

Importateur exclusif France
www.dip.fr

Kove 450 RR Charmeuse

de tympans

La proposition sportive 400/500 cm³ se poursuit, frénétiquement. Distinguons toutefois les prétendantes en fonction de leur motorisation : monocylindre, twin parallèle ou 4-cylindres en ligne, ça ne turbine pas exactement pareil. La Kove 450 RR mise justement sur un 4-pattes de 443 cm³ capable de près de 70 chevaux et 14 000 tr/mn, de quoi régaler nos oreilles et susciter notre curiosité.

Par Medhi Bermani & Bertrand Gold. Photos DR.

Kove 450 RR / 6 497 €

+ 180 km/h • 66,6 ch* – 3,8 mkg* • 165 kg tous pleins faits*

**Données constructeur*









Elle n'est pas encore bridable A2 (rendez-vous en octobre, sinon prenez la 350 RR au twin de 48 ch) et vient enrichir la grisante proposition 4-cylindres sur le segment des sportives de petites cylindrée après les Kawasaki ZX-4R & RR, la QJMotor SRK 42, en attendant la CFMoto 500 SR. Alors d'accord, ces petites turbines à soupapes n'inventent rien : des sportives 4-cylindres de moins de 500 cm^3, le Japon en fabrique depuis des lustres, abaissant le cubage jusqu'à 250 cm^3, signant un savoir-faire inégalé, capable de régimes de rotation stratosphériques (jusqu'à 20 000 tr/mn!) pour des machines de grande série. Ici en France, en fouillant dans notre mémoire commune, on y trouve la Honda CB 500 Four des années 70 (48 chevaux tout de même), la VF 400F au moteur V4 de 399 cm^3, la VFR 400 type NC30, cette mini RC-30 toute délicieuse et aussi les Bandit 400, ZXR 400, FZR 400 du début de la décennie 90. Le concept nous est finalement réapparu en 2023, année choisie par Kawasaki pour nous livrer ses ZX-4 R & RR : 77 chevaux, 16 000 tr/mn en pointe ou cette mélodie de folie ! Autant la génération des 300/400 twin type Ninja 300 puis 400 Yamaha R3 n'avait pas suscité un entrain formidable, autant les petites à 4-pattes, on en raffole ! Ceci dit, il est encore un peu tôt pour causer de succès sur le marché, étant donné que la catégorie en est encore à se façonner sa place. Au cours de cette année, la ZX-4 RR est passée par notre essai longue durée, s'exposant sur un quotidien mené durant plus de 3 000 kilomètres pour un verdict qui lui aura finalement été absolument favorable ! Évidemment, elles avouent leurs limites au moment de s'embarquer en duo ces petites bestioles alors qu'en usage solo, on s'en régale ! Et ce n'est pas l'essai de la QJ SRK 421 rapporté dans ce même numéro qui opposera le contraire ! Mais revenons à cette Kove 450 RR.

Sacrées références !

Kove, une marque chinoise née sous le nom Colove en 2017 et sous l'impulsion du gars Zhang Xue. Le même bonhomme a depuis abandonné son bébé pour en porter un autre vers les sommets : ZX Moto. Ça vous cause, hein ? Forcément, sa 820 RR 3-cylindres s'est imposée sur des courses en Mondial Supersport aux mains du Français Valentin Debise dès sa première année de participation, comme la Kove 450 Rally s'était illustrée sur le Dakar, là encore avec un Français aux commandes, l'immense Neels Théric ! Autrement dit, le mec a du génie, lui qui a su construire un environnement industriel des plus favorables partout où il a décidé de construire des motos. Privée de ce fameux Zhang Xue, Kove n'a pas pour autant baissé pavillon et c'est justement tout l'inverse qui se produit aujourd'hui. Après ses monocylindres de rallye-raid, Kove nous a épaté depuis sa gamme trail bicylindre, jusqu'à remporter le Mondial Supersport 300 avec le jeune Benat Fernandez sur sa 350 RR ! Gamin talentueux que l'on retrouve cette année dans la nouvelle catégorie World Sportbike, logiquement au guidon de la Kove 450 RR, celle-là même que l'on essaye pour vous ici. Un rendez-vous donné par le filiale sud-européenne représentée par Motos Bordoy, importateur dédié à l'Espagne (son pays d'origine), au Portugal et à la France. Un essai réalisé tout proche du siège Motos Bordoy, soit dans la région de Barcelone, sur le circuit de Castelloni tracé à flanc de colline et joyeusement constitué de montés et descentes !

Petite charmeuse

Au premier regard, l'oeil identifie une inspiration stylistique plutôt inspirée et venue des Panigale V4, ZX-10R et CBR 1000 RR-R. Des références pour le moins flatteuses. Le coup des ailerons en revanche passe à ça de discréditer la petite chinoise, pourvue rappelons-le d'un 4-cylindres certes, mais de seulement 443 cm^3. Mais c'est tendance, alors… En laissant le regard s'étendre, nous relevons une belle fabrication d'ensemble, avec des peintures et autres revêtements de surfaces simples mais bien apposées, des assemblages parfaitement convaincants. En visant plus spécialement les équipements présents à bord, la fourche KYB aux tubes de 41 mm et revêtue de noir apparaît elle aussi très qualitative, idem concernant les gros étriers radiaux 4 pistons à l'avant (des Taisko pour le moins inspirés des Advics de chez Yamaha). Derrière, le bras oscillant, fait d'acier

La Kove 450 RR en bref

- **La troisième sportive 4-cylindres inférieure à 500 cm^3 du marché, après la Kawasaki ZX-4R et la QJMotor SRK 421 RR**
- **Une mini-sportive aux maxis appuis aérodynamiques (pour quoi faire ?)**
- **C'est la moto qui marque l'arrivée de Kove sur le WorldSportBike, après un long investissement en tout-terrain, des participations au Dakar et un titre en WSSP300**
- **C'est une moto dont le cadre acier ne pèserait que 7 kg (poids de la machine TPF = 165 kg)**
- **Une moto distribuée par Motos Bordoy, importateur espagnol pour la marque Kove jusqu'en France et au Portugal**
- **Moto équipé d'un Quickhifter uniquement à la montée des rapports**
- **Un 4-cylindres en ligne 443 cm^3 de 66 chevaux qui sera proposé en version bridée A2 au mois d'octobre 2026**
- **Une « petite » équipée d'un système d'admission Ram Air en façade qui, comme les grandes, lui ferait gagner 3 chevaux à partir de 150 km/h (66 + 3 = 69 chevaux)**
- **Une petite sportive équipée du Launch Control de série (à quoi ça sert?)**
- **Une petite sportive équipée d'un amortisseur de direction de série, pour compléter ses éléments de suspension signées Kayaba.**
- **Un prix contenu de seulement 6 497 €**



1 Dans les standards du moment, l'afficheur regroupe tout un tas d'informations mais celle que l'on retient, c'est la butée placée à 16 000 tr/mn. Mais pour 14 000 tr/mn maxi, soyons raisonnables, un peu... 2 Peut-être pas indispensable cet amortisseur de direction vu la puissance contenue, mais qui peut le plus vaut toujours mieux. 3 Storm Black ou Crimson White, les deux coloris proposés par Kove 450 RR, lequel vous sied le mieux ?

comme le cadre, se voit suspendu par l'intermédiaire d'un monoamortisseur KYB également mais dénué de mécanisme de progressivité. Des suspensions multiréglables précisons-le. La moto se révèle super accessible et c'est encore heureux ! Fine, sa hauteur de selle fixée à 790 mm, pas trop lourde, des demi-guidons fixés sous le té supérieur mais relevés, pas trop bas par rapport à la selle et finalement assez ouverts. Dès le mètre 75, les jambes du pilote sont largement repliées, suggérant qu'une paire de commandes plus reculées aurait été appréciée. On bouge aisément autour du réservoir malgré la compacité de la machine et puis on jouit d'un bel environnement de bord.

Il faut dire que l'instrumentation TFT de 5 pouces (connection Bluetooth®, fonction mirroring) est bien réalisée, faisant la part belle au compte-tours dans sa partie supérieur. Les commodos, inédits également, sont de belle facture, à l'instar de l'amortisseur de direction qui trône au dessus du té supérieur. En la présence d'une pompe émettrice de frein avant à poussée radiale, le petit bocal de liquide de frein se distingue dans cet équipement très racing. Honnêtement, tout ça, on aime bien !

Ludique !

Pourquoi le 4-pattes c'est bien, ou plutôt, pourquoi est-ce plus sympa qu'un twin parallèle dans cette tranche de cylindrée ? Pour les performances maxi d'abord ET l'ambiance mécanique pardi ! Ce petit moteur de 443 cm^3 tutoie les 70 chevaux à 13 250 tours grâce à son alimentation par air forcée et voit son rupteur fixé à 14 000 tr/min (16 000 tr/mn pour une ZX-4RR !). Bien entendu, avec un couple maxi mesuré à seulement 3,8 mkg et dont le pic se manifeste à 11 000 tr/mn, c'est creux en bas. Sauf que ces petits berlingots, on les fait tirer court et puisque les internes du moteur sont petits, les voilà donc également légers, ce qui autorise des montées en régime super rapides. OK ça impose de jouer de la boîte mais un twin 450 de 45-50


1


2

Bonne bouille, bel équilibre, mécanique ludique, la Kove 450 RR signe une belle entrée en matière.

chevaux le réclame également, lui qui va en revanche saturer dès 9 000 tr/mn avec potentiellement un maximum de 10 000 tr/mn en pointe. Petit bémol ici en ce qui concerne la sélection ou plus précisément le Quickshifter. Qu'il ne soit disponible qu'à la monté des rapports puisque la moto ne dispose pas de commande de gaz type Ride by Wire, passe encore, sauf que la coupure se révèle définitivement trop longue. Sur route, peut-être mais sur piste, c'était frustrant. Dommage pour cette petite meule enivrante et qui finalement nous régale depuis sa masse contenue (165 kg tous pleins faits) et sa finesse. Cette 450 RR reste gérable à tout instant, simplifiant au maximum les phases de pilotage, comme une parfaite compagne de piste. De quoi se concentrer sur les trajectoires, dans lesquelles cette 450 s'inscrit d'ailleurs avec brio. Un gros freinage ? La moto reste parfaitement en ligne, autorise d'emmener du frein sur l'angle, le train avant est limpide et puis la moto permet de corriger tout excès avec facilité, via la pédale de frein arrière. Avec ses deux grands disques avant Taisko de 300 mm coiffés d'étriers radiaux 4 pistons du même fournisseur, la petite 450 fait dans la démesure ! Ce sur-dimensionnement assure du mordant et une très bonne dosabilité, avec en outre sa pompe émettrice à poussée radiale sur le frein avant qui optimise ce ressenti. Reste que ce système d'origine manque d'endurance, comme nous l'avons constaté au bout des 20 minutes que comptait notre session d'essai… Les suspensions KYB entièrement réglables sont à la fête, d'ailleurs nous ne changerons rien aux réglages proposés par nos hôtes lors de ce trop court contact. Les pneumatiques ? Une référence bi-gomme, sculptée, issue du catalogue CST et nommée Ride Migra S3 autorisant de pousser la moto sans arrière-pensée négative. Dernier point avant d'en terminer : se caler parfaitement derrière sa bulle courte dans les bouts droits n'est pas permis à tout le monde, entendons par « tout le monde » ceux de plus d'1 m 75 au moins, ce qui fait quand même du monde. ■



1 Cadre et bras en acier, suspensions arrière exempte de mécanisme de progressivité, ça tire le prix mais ça fonctionne. Et en plus c'est joli. 2 Une KYB de 41 mm multiréglable, c'est un premier signe de sérieux que les disques 300 mm aux étriers radiaux 4 pistons imitant les Advics Yamaha viennent renforcer. 3 Oui, il y a une fonction « Launch Control » mais calmez-vous, la meule ne fait que 66 chevaux ! Vu le demi-guidon relevé ? Et le bocal de frein déporté synonyme de pompe émettrice à poussée radiale ?

Verdict

Il apparaît évident que cette nouvelle génération de petites sportives, peu gourmandes en consommables et pneus, très largement accessibles pécuniairement, notamment en ce qui concerne les productions chinoises, va régaler son monde. Cette nouvelle famille de sportives exploitant ces savoureux petits 4-cylindres en particulier. Parfaites compagnes de circuit, elles ne servent pas moins de sensations sur la route et avec en prime, la délicatesse de réduire le danger qui menace nos permis. La Kove 450 RR, à 6 497€, garantie 5 ans, voilà une proposition qui mérite l'attention et qui régale nos tympans dans les tours.

Fiche technique — Kove 450 RR / 6 497 €

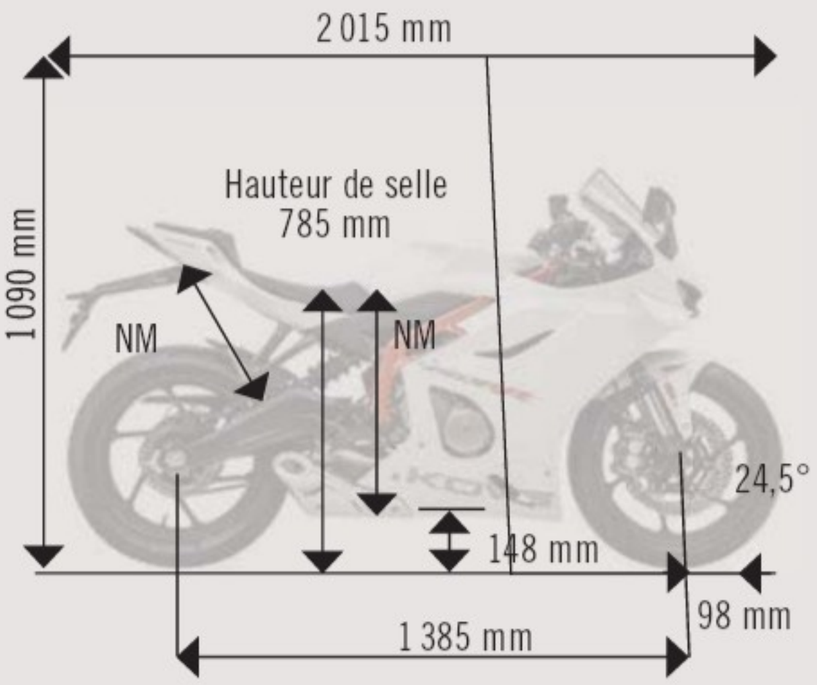
MOTEUR

Type Distribution	4-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau double arbre à came, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	443 cm³ (59 x 40,5 mm)
Taux de compression	12,9 : 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre	treillis tubulaire en acier
Suspension AV	fourche inversée KYB diamètre 41 mm,déb. 112 mm, triple réglage
Suspension AR	monoamortisseur KYB, déb. 140 mm, triple réglage
Frein AV	2 disques 300 mm, étriers 4 pistons
Frein AR	1 disque 220mm, étrier 1 piston
Pneus AV/AR	120/70 x 17 – 160/60 x 17
Réservoir (réserve)	15,4 litres (env. 3 litres)
Garantie	5 ans pièces et MO
Coloris	Crimson White – Storm Black

DIMENSIONS



Diamètre de braquage
NM

Poids
NC à sec
165 kg tous pleins faits

PUISSANCE ET COUPLE

67 ch à 13 250 tr/min –
3,8 mkg à 11 000 tr/min

LES ÉQUIPEMENTS

✔ : disponible. ✔* disponible (UP): ✘ : pas disponible.

Afficheur couleur	✔	Horloge	✔	Ordinateur de bord	✔	Commodos éclairés	✘	Emplacement antivol sous la selle passager	✔
Jauge à essence	✔	Modes moteur	✔	Indicateur de rapport engagé	✔	Poignées chauffantes	✘	Crochets d'arrimage	✘
Voyant de réserve	✔	Température moteur	✔	Prise USB	✔	Amortisseur de direction	✔	Système keyless	✘
Compte-tours numérique	✔	Température extérieure	✘	Quickshifter	✔*	Réglage du levier d'embrayage	✔		
Compteur numérique	✔	Warning	✔	Régulateur de vitesse	✘	Réglage du levier de frein	✔		

Leader d'opinion



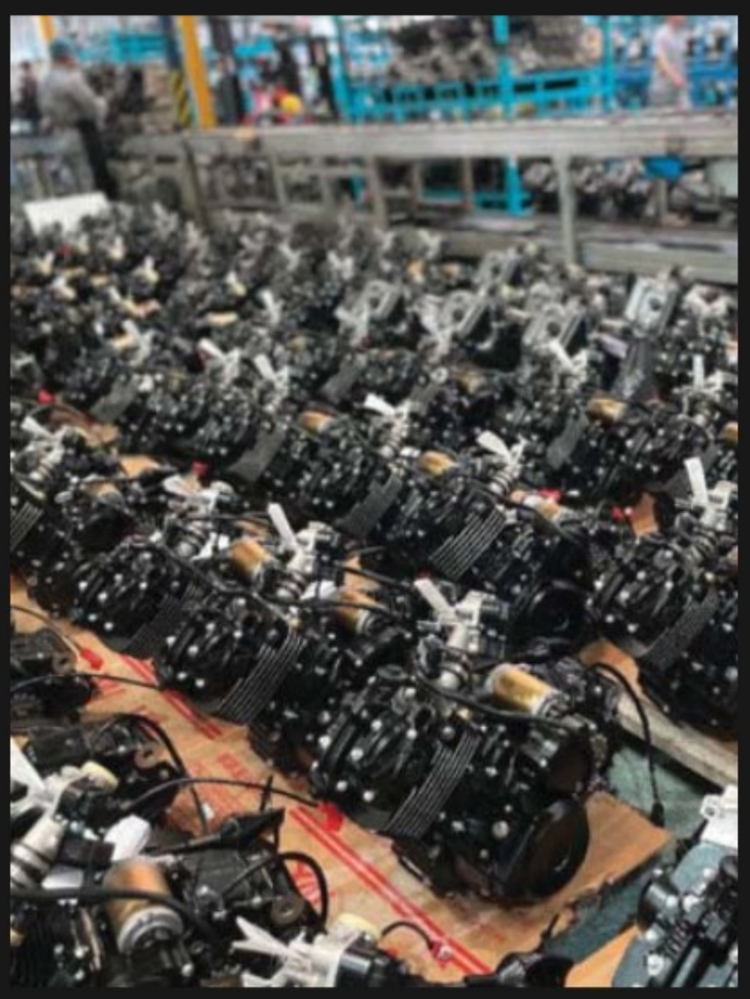
Si on voulait jouer la provoc', on dirait que CFMOTO est dans l'inconscient collectif motard français la marque la moins chinoise parmi tous les chinois… Née en 1989, du côté d'Hangzhou, du petit atelier spécialisé en production et vente de pièces détachées, CFMOTO s'est construit en une petite quarantaine d'années une réputation solide portée par son association avec KTM au début des années 2010 (avant la vraie joint-venture établie en 2017 lors de laquelle CFMOTO prendra la majorité du deal à hauteur de 51% des parts). Avec des mécaniques développées en collaboration avec la firme autrichienne, CFMOTO s'est offert une histoire, des performances, une légitimité. Si Kove, QJMOTOR, Voge, Zontes ont encore besoin de se faire connaître avant de prétendre être reconnues (mais c'est en bonne voie, et ça ne devrait plus mettre très longtemps, en attestent les chiffres de vente récents et le positionnement sur le marché du deux-roues motorisé), ce travail est fait pour CFMOTO. Et pour beaucoup de motards entrant dans la marque, c'est la garantie de produits aboutis, élaborés et développés avec des partenaires industriels d'envergure, et pour certains le raccourci de se dire qu'ils roulent avec l'équivalent d'une KTM, mais moins chère et souvent mieux équipée. Un succès qui se traduit années après années dans les chiffres de ventes. À fin juillet 2026, CFMOTO occupait le 6e rang du classement constructeur, derrière Honda, Yamaha, BMW, Kawasaki et Triumph, mais devant Suzuki, KTM, Zontes, Voge, Ducati… Mais c'est certainement à la 5e place que la marque chinoise va terminer l'année, puisqu'elle talonne Triumph (avec un différentiel de 700 unités qui ne cesse de se réduire avec la marque britannique qui recule de - 12 % sur les 7 premiers mois quand CFMOTO accroît sa progression de + 40 %). Un top 5 qui serait historique, en attendant mieux – et de partir à la chasse de Kawasaki dès l'année prochaine. Pour y parvenir, la marque tire tous azimuts, accompagnant sa montée en gamme de modèles « vitrines » à l'image de l'hypersportive V4 SR-RR mue – comme on dit – par un 4-cylindres en V maison qui aura déjà passé le mur des 310 km/h avant de pousser, prochainement, la porte des concessions. Prouver, séduire, et ainsi convaincre. Une formule qui fait mouche et que la marque continuera de pousser à l'avenir, abordant tous les univers du

D'opinion et d'immatriculations ! De toutes les marques chinoises présentes dans l'Hexagone, CFMOTO est incontestablement celle qui dispose de la plus forte notoriété, tout en assurant le plus gros volume jusqu'à occuper aujourd'hui le 6e rang au classement national. Une marque qui challenge les historiques, et qui entend se donner les moyens de les dépasser à l'avenir.

Par Trac.



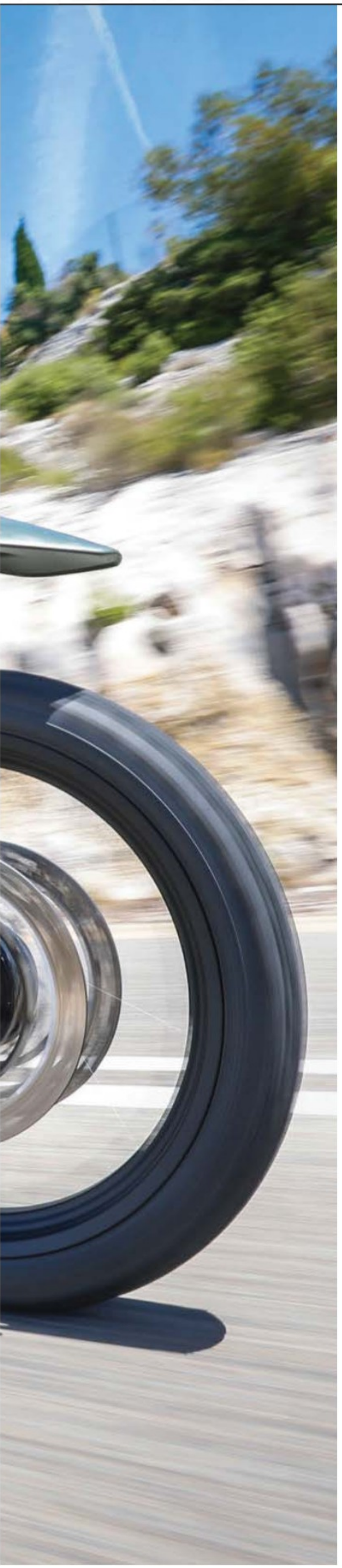
deux-roues motorisés ou quelques-uns de ces modèles jouent déjà un rôle clé, à l'image des 450 MT et 800 MT chez les trails (avec une 1000 MT-X qui rencontre déjà un joli succès), ou des 675 et 800 NK pour les roadsters. Un succès qui se traduit par un chiffre d'affaires qui s'élève à 1,7 milliard d'euros à la fin du premier semestre 2026 (+ 35,82 % par rapport à la même période en 2025). Une évolution constante durant laquelle la marque est passée de 44 000 unités vendues en 2019 à plus de 240 000 en 2025. Bref, CFMOTO, c'est du solide, et un coup d'avance pris sur les autres constructeurs chinois, même si à l'aspi du leader, les progressions pour ses rivaux sont à deux chiffres, voire à trois chiffres pour certains (QJMOTOR + 130 %, Benda + 180 %, KOVE + 214 %).



CFMOTO en 10 dates

1989 : date de création de l'entreprise par Lai Guoqiang
1992 : début de la production de ses propres moteurs
2004 : lancement des premiers véhicules, des quads et ATV
2007 : début de l'implantation des filiales à l'international
2011 : début du rapprochement avec KTM
2017 : introduction officielle à la bourse de Shangaï
2017 : joint-venture avec KTM, CFMOTO devient actionnaire majoritaire avec 51 % des parts
2023 : joint-venture industrielle avec Yamaha pour la production locale en Chine
2025 : 242 000 unités vendues
2026 : chiffre d'affaires qui atteint 1,7 milliard au premier semestre


brembo



Essai 5 000 km

LONGUE DURÉE

CFMOTO 1000 MT-X

Projetant la 1000 MT-X tel le synonyme d'une montée en gamme qui se poursuit chez CFMoto, nous avons souhaité évaluer à quel point le constructeur chinois était en mesure d'assumer son arrivée chez les grosses cylindrées. Après un match perdu de peu face à la Honda Africa Twin dans MR n° 4177, la 1000 MT-X parviendrait-elle à nous convaincre en usage quotidien tout au long de cet été 2026 ?

Par Bertrand Gold, Rocco et Bruno Sellier. Photos Bruno Sellier.

La 1000 MT-X a ainsi poussé la cylindrée au plus fort de ce que le constructeur chinois sait proposer à ce jour. Sans le moindre doute, sitôt un avenir proche, le cubage progressera encore chez CFMoto jusqu'à peut-être, un jour, dépasser les 1800 cm³ d'une Honda GoldWing voire les 2500 cm³ d'une Triumph Rocket III ! En attendant, CFMoto vient de jouer un pion majeur, celui de prendre à son compte le twin LC8 946 cm³ qu'elle est en charge d'assembler pour le désormais indo-européen KTM (souvenez-vous que KTM est depuis peu passé aux mains de l'indien Bajaj Auto International Holding B.V), un partenariat technique passé sous l'ère Pierer Industries AG. Ce twin parallèle au calage d'allumage fixé à 285° afin de rapprocher son tempérament de celui des V-twins KTM ouverts à 75° et ici aux cotes internes fixées à 92,5 x 70,4 mm pour 946,18 cm³ , est apparu sur le marché à compter de 2024 et dans le cadre de la KTM Duke 990, succédant à Duke 890.
En 2026, KTM exploite trois déclinaisons de ce fameux Twin Parallèle LC8 : 790 (Duke et Adventure), 890 (Adventure & R et SMT) et 990 (Duke & R et RC R). Dans le même temps, CFMoto exploite le bloc 790 dans ses roadsters NT 800, ses trails 800 MT (Sport, Explore, MT-ES et MT-X) et dorénavant, ce bloc 990 (946,18 cm³) qu'elle dédie à cette 1000 MT-X et dans une configuration fixée à 112 chevaux (127,8 chevaux dans le 990 des Duke & R et RC R).

Une 1000 cm³ largement équipée au prix d'une 700

Cette moto, cela ne vous aura pas échappé, va au-delà d'un simple emprunt mécanique à la gamme KTM, elle reprend également de nombreuses solutions techniques propres à la KTM 890 Adventure. Voyez-y pour preuve l'architecture et autres points d'ancrage du cadre ainsi que la double disposition latérale basse des deux réservoirs. Ceux-ci atteignent d'ailleurs un cumul portant la capacité totale à 22,5 L contre 20 L à la KTM 890 Adventure tandis que 1000 MT-X s'annonce pour 222 kilos en ordre de marche et avec réservoir d'essence plein contre 215 kilos en faveur de la KTM suivant les mêmes conditions de mesure de masse. Bosch (injection et ABS), KYB (suspensions) et même Brembo (étriers de frein avant) se sont invités à bord de cette chinoise de bon gabarit, elle qui propose tout un tas de bons équipements tels une double prise USB (A & C) sous la console digitale TFT couleur tactile de 8 pouces, un sabot en alu, un amortisseur de direction, une bulle réglable, des poignées chauffantes, selle chauffante, un régulateur de vitesse, un Quickshifter bidirectionnel, des commodos rétroéclairés, des feux à LEDs, des capteurs de pression des pneumatiques, des roues Tubeless à rayons tangentiels chaussées de Pirelli Scorpion Rally STR, 4 (et même 5) modes de gestions moteur, un contrôle de traction, etc. Le tout en échange d'un billet de 10 600 €, sacrée promesse ! Dans *MR* 4177 d'août dernier, la 1000 MT-X a toutefois trébuché face à l'Africa Twin 3 900 € plus chère. Il n'empêche, une 1000 largement équipée, forte de 112 chevaux au prix d'une 700, il fallait juger sur le long cours, pour plus de 5 000 km. ■

LA PRISE EN MAIN

Premières impressions

★★★½☆

Elle en impose et ce à tous points de vue. En termes de volumes pour commencer : cette CFMoto est un gros trail, haut et large, une impression renforcée par ce double réservoir à essence qui descend bas sur les flancs. La 1000 MT-X en impose également en termes de look et d'équipement. Le père Rocco, impressionné : « *Le sabot très couvrant, la grosse fourche KYB, les Pirelli Scorpion Rally STR, tout ça renvoie l'image d'un produit sérieux, voire intimidant si l'on porte l'attention sur son volume.* » Volumineuse tant en épaules qu'en hauteur, la machine profite d'un design à l'avenant, tout en suggérant une finition de qualité, même si quelques passages de câbles ici et là peuvent apparaître disgracieux. Une 1000 MT-X qui reprend les codes esthétiques de sa frangine 800 MT-X, elle-même plutôt bien accueillie par le public ciblé. Pour Bruno, « *elle a le gros mérite de ne singer personne, même si la filiation avec la marque KTM est évidente, avec son moteur et ces gros réservoirs caractéristiques qui descendent bien bas et de chaque côté. L'équipement est au niveau : suspensions KYB, étriers radiaux Brembo, amortisseur de direction, chauffage à tous les étages, grand tableau de bord TFT, capteurs de pression des pneumatiques, rétroéclairage des commodos, etc. L'équipement de cette CF se veut pléthorique et doit donner quelques sueurs froides à la concurrence au regard du tarif affiché* ». Oui, sans aucun doute Bruno et rappelons au passage que cet afficheur TFT s'étale en vertical sur une surface cocasse de 8,00" et qu'il est tactile !

Poids & encombrement

★★☆☆☆

Non seulement elle est volumineuse mais en plus, elle n'est pas franchement légère cette 1000 MT-X. La fiche technique indique 222 kg en ordre de marche avec les deux réservoirs remplis mais au-delà de la valeur de masse pourtant pas spécialement scandaleuse, il y a la réalité des faits, ce que l'on ressent réellement. Prenez Rocco, frais quinqua d'à peine plus d'un mètre soixante-dix : « *Perso, sur les manœuvres moteur coupé, j'ai eu l'impression de ressentir chacun des kilos de la moto. C'est étrange, parce que malgré ce réservoir qui descend bas, j'ai l'impression qu'il reste quand même pas mal de poids sur le haut de la moto. Ça incombe, à mon avis, aux valises latérales mais aussi à la hauteur de selle, pour le moins conséquente. Ce n'est pas un trait propre à cette 1000 MT-X (une Suzuki 1050 DE m'avait laissé le même souvenir) mais pour mon mètre 73, c'est un peu trop, notamment au moment du relever de béquille* ». Un ressenti qui ne s'adresse certainement pas qu'à lui, même depuis un plus grand gabarit, la 1000 MT-X exigeant que l'on soit impliqué dans la moindre manœuvre. Et même ainsi, il suffit que la moto soit un tout petit peu engagée dans un dévers pour que tout devienne plus précaire. Une situation pouvant nécessiter une aide extérieure afin d'éviter d'empirer la situation avec une moto qu'il faudrait relever seul depuis le flanc droit ou gauche. Et Bruno d'acquiescer : « *C'est haut tout ça ! Large et lourd également ! Mon mètre 70 se trouve un poil juste pour être vraiment à l'aise, que ce soit pour la manœuvrer à l'arrêt avec notamment ce large guidon haut perché, ou pour espérer avoir les deux pointes de pied qui touchent le sol une fois en selle. Dans les faits, et avec un petit déhanchement, un seul peut y prétendre.* » À ce stade, la perspective d'une utilisation off-road peut légitimement causer quelques suées.

Poste de pilotage & commandes ★★½☆☆

Le grand écran couleur tactile avec interface également organisée autour d'un joypad façon KTM, incluant les commodos éclairés, en met d'abord plein la vue puis, dans le détail, suscite la critique. Bruno : « *L'accueil à bord est agréable avec cette étonnante vision de l'ensemble bulle-tableau de bord loin devant nous. Ça offre un champ de vision très dégagé où trône ce monolithe qu'est le grand écran TFT vertical. Au chapitre des petits manquements, si l'on a à notre disposition la température du moteur, du pneu avant et du pneu arrière (ndlr : en plus de la pression), je n'ai en revanche pas trouvé d'indication de température extérieure.* » Une sensation de chaud-froid que ne dément pas l'animal Rocco : « *Je m'attendais à quelque chose de convaincant, d'autant que sur de précédents trails de la marque, notamment la 450 MT, CFMoto avait déjà montré ses compétences en la matière. Eh bien, sur ce coup-là, la marque chinoise ne met franchement pas dans le mille. Le souci, ce n'est pas l'écran, plutôt lisible. Le souci, c'est l'interface, que j'ai trouvée confuse, peu intelligible. Rien que pour remettre le trip journalier à zéro, c'est une galère.* » Dans l'absolu, ça revient à une question d'habitude mais force est de reconnaître qu'à nous trois, nous avons eu du mal à nous y faire et ce, malgré un partage de temps en compagnie de cette 1000 MT-X non négligeable. Concernant les commandes, c'est plus évident et même globalement convaincant. Les leviers sont réglables, nous adorons les commodos rétro-éclairés, eux-mêmes simples d'utilisation, le réglage de bulle se fait simplement, etc. À un détail près et sur lequel insiste Bruno : « *Une fois sur deux, en appuyant sur le rappel de clignotant, je me suis vu appuyer également sur la flèche du bas du commodo. Un détail qui n'en est pas un quand on sait que ce dernier désactive instantanément le contrôle de traction, avec le danger que cela comporte d'avoir désactivé une aide sans le savoir* ». Autre point de questionnement façon « pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué » : l'appli téléchargeable permettant de connecter un smartphone à la moto (condition nécessaire pour profiter de la navigation) impose de créer un compte. Non seulement ça ne sert en rien le client (voyons ceci comme façon pour la marque d'avoir une adresse mail via laquelle communiquer) mais en outre, cette inscription s'avère laborieuse (en tout cas de notre point de vue). Un bilan interface mitigé et clairement nettement moins bien que ce que propose KTM, marque à laquelle CFMoto est industriellement liée. Un truc super en revanche : la double prise USB (A & C) étanche et placée juste sous le tableau de bord, à gauche.»



C'est plus moderne que sur la Honda, plus lisible également, plus sympa tout court, même si on pense qu'il y avait mieux à faire qu'à occuper l'essentiel de l'espace offert par cet écran couleur de 8 pouces d'une large vue de la moto pour afficher le niveau de contrôle de traction comme de la pression dans les pneumatiques. Là aussi on pourra remplacer tout ça par son interface de téléphone.

CFMoto 1000 MT-X / 10 599 €

+ 200 km/h • 112 ch – 10,7 mkg • 222 kg tous pleins faits*

Disponibilité immédiate





Beaucoup de détails sur une seule image et que l'on vous laisse apprécier.

Essai

5 000 km CFMOTO 1000 MT-X

LONGUE DURÉE

Son terrain, c'est la route, sur laquelle elle fait montre de sérénité et stabilité. Question vivacité en revanche, il faudra repasser.



EN DYNAMIQUE

Confort, protection et ergonomie générale

★★★☆☆

Cette 1000 MT-X offre une bonne protection des jambes face au vent comme à la pluie, y compris les pieds. De quoi reconnaître l'intérêt de ces échancrures dessinées par les proéminents flancs latéraux et soulignées par l'apport de protection inférieure par les réservoirs. Un duo de réservoir qui, en termes de protection, offre quasiment les mêmes avantages que les cylindres à plat d'un flat BMW. Relativisons toutefois en ce qui concerne la protection en partie haute, comme le souligne Rocco : « *Je n'ai pas été très emballé par la bulle d'origine qui, même en position haute, laisse passer beaucoup d'air au niveau du casque et des épaules. Et pas un simple flux d'air constant, non, il y a des turbulences.* » Exact, il faudrait voir quel pourrait être le rendu avec une bulle haute, mais avec cet élément standard, effectivement, ça n'est pas optimal, bien que pas si éloigné de ce que la concurrence peut offrir ici. L'appréciation de Bruno quant à ceci : « *La bulle protège correctement mon mètre 70 en position haute mais, située assez loin devant le pilote, elle nous place sous le vent de cette dernière et engendre de jolies turbulences aéro, fatigantes à la longue. À noter que son réglage à une main est évident.* » Et de poursuivre concernant la position et le confort de selle : « *Autant la machine est haute pour mon gabarit, autant j'ai trouvé la position très ergonomique depuis un triangle selle/guidon/repose-pieds idéalement configuré. Le confort de selle, quoiqu'un peu ferme, m'a autorisé de longue session sans soucis.* » Un jugement de selle contrasté entre nous, globalement bon mais Rocco tenait à livrer ses sentiments à ce propos : « *Non seulement la selle est haute, mais elle en plus est large (ce qui rend la moto un peu délicate sur les manœuvres à très basse vitesse pour mon mètre 73). Je ne sais pas si c'est cette largeur ou le manque de tenue de la garniture, mais au bout d'une petite heure, je ressentais systématiquement une gêne à l'intérieur des cuisses.* » Plaçons au passage un mot vis-à-vis de l'ensemble valises optionnelles, très qualitatives, qui se placent et se retirent facilement, sans forcer, se manipulent sans peine et se voient revêtues d'une doublure interne soyeuse. Reste un gros point noir à souligner : la chaleur dégagée par le moteur, celle canalisé par l'extracteur gauche de la moto. En février, nous aurions potentiellement jugé cela cela sympa mais là, c'en était assez insupportable, un point à corriger de toute urgence.

Équilibre & retour d'informations :

★★½☆☆

Une moto suspendue sur de longs débattements de suspension et notre moto d'essai d'être réglée assez souple d'origine, notamment devant. C'est donc sans grande surprise que nous retrouvions un train avant largement plongeant à la prise de freins, d'autant que ces derniers, au mordant bien présent, ne manquent clairement pas de puissance. Puisque la moto dispose de tout un panel de réglages, il est permis de freiner la vitesse de plongée par le biais de quelques clics sur la voie de compression hydraulique. Mais retenons que dans l'ensemble, cette 1000 MT-X se révèle être plutôt très bien suspendue. La question légitime toutefois de la part de Rocco : « *Y a-t-il un intérêt à disposer d'autant de débattement de suspensions sur une moto aussi volumineuse et aussi lourde ? En tout cas, moi, perso, je n'en ferais pas grand-chose, je n'aurais pas franchement envie de m'aventurer dans du tout-terrain sévère au guidon d'un tel engin. Mais bon…* » Off-road dans le lequel, effectivement, elle se révèle très exigeante, toujours trop prête à nous embraquer un peu fort là où bon lui semble. Le même Rocco lui reconnaissant ceci : « *J'ai trouvé la moto convaincante sur route, neutre de comportement, bien équilibrée. Les Pirelli Scorpion Rally STR fonctionnent bien dessus, comme souvent avec ces enveloppes.* » Ça, c'est net, ces pneus fournissent toujours du bon boulot, tout en se révélant potentiellement un peu bruyants, engendrant le petit ronron d'un balourd au rythme des pavés de gomme venant mordre l'asphalte. Mais rien de très gênant considérant la polyvalence de ses excellentes enveloppes, résistantes à l'usure qui plus est. Des pneumatiques qui, aussi neutres et performant soient-ils, ne peuvent contenir la lourdeur d'ensemble de ce train avant. Exact, la 1000 MT-X n'est pas toute légère et renvoie une franche inertie de mouvement. Toujours super stable, elle se réclame à l'inverse d'une certaine lourdeur au placement ainsi qu'au changement d'angle, mais franchement ! Bruno l'a d'ailleurs parfaitement cernée : « *Dynamiquement, je l'ai trouvée très saine, qui plus est avec cette très bonne monte pneumatique Pirelli Scorpion Rally STR. Cette 1000 MT-X aime être emmenée avec douceur, en enroulant ses trajectoires qui, à ce rythme, restent précises. Quand on augmente la cadence, on découvre un tempérament moins rigoureux avec des changements d'angle plus fainéants et une machine qui demande globalement plus d'engagement.* » Une moto aux commandes de laquelle l'improvisation n'est pas reine.

LE GROUPE MOTOPROPULSEUR

Caractère et sonorité

★★½☆☆

Sous l'ordre du starter, le twin CFMoto se lance dans un ralenti franc et au timbre sonore viril. La 1000 MT-X s'empare de l'espace où elle se trouve béquillée, comme pour marquer son territoire. Viril mais pas assourdissant, bien présent mais pas non plus envahissant. C'est une 1000 (enfin… 946 cm³) à la cylindrée unitaire respectable donc oui, ça sonne franc jeu dès le ralenti et plus encore au coup de gaz. À l'usage, on s'attend à une forte personnalité, c'est pourtant un tempérament contrasté auquel on a affaire, un caractère pas franchement typé trail au final. Bruno, ayant vu clair en ce twin : « *Le bloc ne donne que peu de sensations sous les 4 500 tr/min, se réveille ensuite pour s'encanailler haut dans les tours, non sans offrir son lot de bruits métalliques et de vibrations. Cette rugosité, je trouve, amoindrit le confort et le plaisir de conduite.* » Effectivement, ce qui pourrait s'apparenter à du caractère en fait surtout un moteur relativement pointu. Rocco pour étayer tout ça : « *Je suis assez partagé : le twin marche bien, sonne plutôt bien également, je le trouve plutôt rapide à la prise de tours, assez tonique dans la seconde partie du compte-tours, mais en bas, sous les 4 000 tr/min, je le trouve un peu creux. Et je trouve surtout qu'il manque de rondeur.* »

Disponibilité & rendement ★★☆☆☆

Aucun doute sur le fait de pouvoir disposer de puissance avec ce twin CFMoto 946 cm³, or, dans les bas régimes, on ne dispose pas d'énormément d'agrément, ce qui, à nos yeux, compte majoritairement à bord un gros trail comme celui-ci, typé Adventure. C'est en effet davantage l'agrément, la rondeur et la disponibilité dès les plus basses révolutions que la puissance brute dont on se fait demandeur. Bruno n'y va pas par les chemins de traverse pour se prononcer : « *Clairement le point le plus frustrant de cette CF. Un gros 1000 moderne, pour moi, ça doit avant tout faire la différence dans les bas régimes, avec un couple généreux, une souplesse et une rondeur bien présentes.* » Rocco, qui était du face-à-face 1000 MT-X & Africa Twin 1100 il y a de cela deux numéros, refait le match en ces mots : « *Le face-à-face avec l'Africa Twin était à ce titre saisissant : le twin Honda est nettement au-dessus en termes d'agrément. Et sur des roulages prolongés, il s'avère plus reposant. Donc oui, ce bloc CFMoto est plutôt bien, mais moi, ça n'est pas exactement ce que je recherche sur un trail Adventure.* » Un twin parallèle en effet pas vraiment « élastique », qui réclame du régime pour se révéler et donc, par là même, impose de jouer de la boîte en ville comme en campagne quand c'est vallonné. Une sélection de boîte équipée d'un quickshifter bidirectionnel pour le moins viril et accrocheur. Il faut engager franchement et ce quel que soit le régime. Attention également au réglage de hauteur du sélecteur qui, trop haut, peut compromettre un bon verrouillage, jusqu'à occasionner quelques faux point morts, notamment au passage de la 5e vers la 6e. Constat auquel nous pouvons également reprocher une connexion poignée/moteur manquant de précision ainsi qu'une progressivité seulement moyenne sous 6 000 tr/mn avec une courbe de montée en régime oscillante, comme manquant d'essence sur cette plage justement normalement dédiée à l'onctuosité, la rondeur. Rocco d'insister : « *Là encore, l'Africa fait bien mieux.* » Et Bruno d'en finir : « *En bref, un agrément mécanique en demi-teinte pour un moteur que je qualifierais de "juste sympathique".* »

Un commodo bien fourni et qui intègre la commande du régulateur de vitesse. Des commodos rétroéclairés soit dit en passant.





Du bon et du moins bon. Le bon : la moto offre de la place au passager (selle longue, repose-pieds placés bas) et l'amortisseur arrière supporte le poids d'un second occupant sans dégrader l'assiette de la moto. Le moins bon : cette selle passager, il faut l'atteindre, ce qui demande un peu plus de méthode qu'avec une moto moins haute. Autre détail, plus préjudiciable : les poignées passager ne sont pas idéalement placées : on a tendance à leur préférer les poignées souples des valises latérales (ce qui est à déconseiller si une valise est mal arrimée). Dernière chose : la connexion moteur-poignée et la transmission très rêche enlèvent, elles aussi, un peu de confort. Bref : on peut partir au longs cours à deux sur cette CF et cela sans que ça suscite de grimaces. Mais sur le segment trail, on trouve mieux.

4_120449085



Visez un chemin simple et au grain fin sans quoi votre expérience off-road pourrait bien vous embarquer vers des galères, la 1000 MT-X ne se prêtant pas spécialement facilement à l'exercice.

Équipements d'origine

- Ecran TF Couleur Tactile de 8,00"
- 5 modes de conduites
- Quickshifter bidirectionnel
- Régulateur de vitesse
- Commodo rétroéclairés
- Double prise USB (A & C)
- Amortisseur de direction (20 positions)
- Capteurs pression pneumatiques
- Eclairage full LEDs
- Bulle réglable
- Roues Tubeless à rayons tangentiels
- Etriers de freins Brembo
- Suspensions KYB multiréglables
- Sabot moteur enveloppant en alliage d'aluminium
- Protège-mains
- etc.



Pneus Pirelli Scorpion Rally STR, frein Brembo, fourche KYB, ça cause pas ici mais ça n'empêche la lourdeur générale ressentie au guidon.

LES ÉQUIPEMENTS	
Afficheur couleur	✔
Jauge à essence	✔
Voyant de réserve	✔
Compte-tours numérique	✔
Compteur numérique	✔
Horloge	✔
Modes moteur	✔
Température moteur	✔
Température extérieure	✔
Warning	✔
Ordinateur de bord	✔
Quickshifter bidirectionnel	✔
Régulateur de vitesse	✔
Commodos éclairés	✘
Poignées chauffantes	✔
Selle chauffante	✘
Prise USB A & C	✔*
Amortisseur de direction	✔
Hauteur de selle réglable	✘
bulle réglable	✔
Réglage du levier d'embrayage	✔
Réglage du levier de frein	✔
Béquille centrale	✘
Emplacement antivol sous la selle passager	✔
Crochets d'arrimage	✘
système keyless	✘

✔: disponible.- ✘: pas disponible. ✔*disponible (A & C)

Essai

5 000 km CFMOTO 1000 MT-X

Amortisseur de direction

Un amortisseur de direction qualitatif, implanté de façon à être parfaitement accessible. Attention de ne pas trop brider la direction de cette moto déjà sujette à une certaine inertie dynamique.



Bouchon fourche

Très souple dans sa livrée d'origine, la 1000 MT-X propose de multiples réglages, notamment pour contenir plus efficacement la plongée au freinage.



Valises

Les valises de 35 et 36 L apparaissent très qualitatives, un set proposé en option chez CFMoto.





Précharge déportée

Encore un détail qui compte, la molette déportée de réglage de précharge de l'amortisseur.



- Moto valorisante
- Niveau d'équipement flatteur
- Image de marque avec vent en poupe
- Garantie constructeur 5 ans (3e à 5e année sur cadre et moteur/boîte uniquement)
- Moteur puissant mais...

- Relativement pointu
- Progressivité moteur en bas et mi-régimes perfectible
- Sélection pas franchement conviviale (dure et accrocheuse)
- Fort dégagement de chaleur moteur au niveau des tibias (surtout à gauche)
- Constante sensation de masse haut perchée
- Guidage engageant en tout-terrain

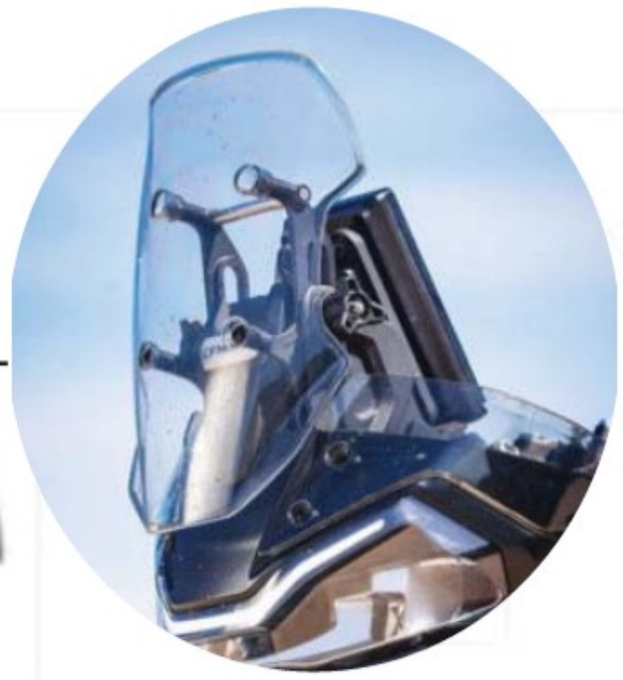


Sabot

Un intéressant travail d'intégration des réservoir, du radiateur ainsi que du sabot de protection. Dommage que la ventilation moteur redirige à ce point l'air chaud vers les tibias, notamment le gauche.

Bulle réglable

Simple et efficace, le réglage de hauteur de bulle contribue à la belle dotation en équipement.



Sélection

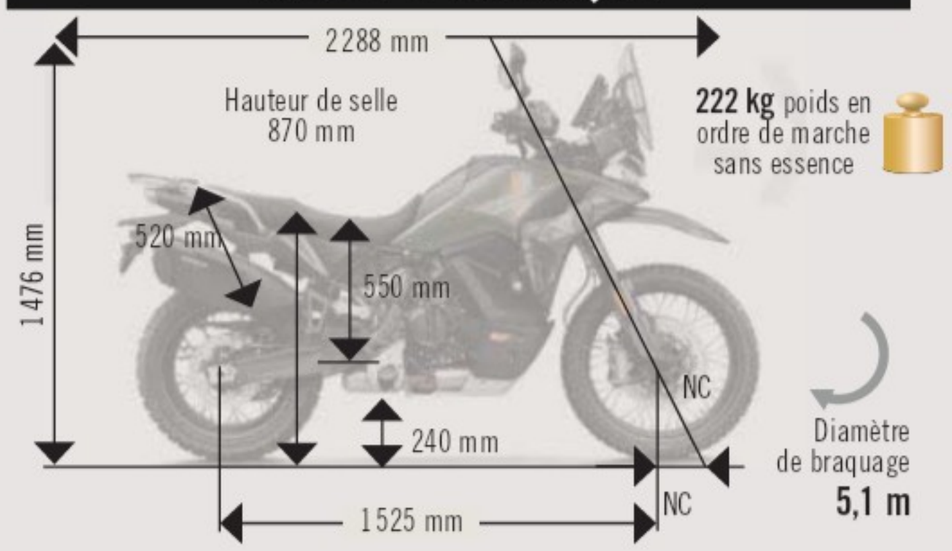
Une sélection qui, si elle profite de série d'un quickshifter bidirectionnel, se révèle dure et accrocheuse.



LE BILAN

Vis-à-vis de son tarif fixé à 10 600 €, de son niveau d'équipement et bien entendu de sa cylindrée, force est de reconnaître en la 1000 MT-X un rapport prix/placement produit pour le moins ravageur. Une fiche technique et un tarif qui annonçaient le glas de bien des concurrentes mais comme disait Rocco : « **Si ça va chauffer pour la concurrence ? En fait non : ça chauffe juste franchement pour le pilote et éventuellement son passager. Sans rire, la moto a des arguments : une partie-cycle bien équilibrée et freinage et un moteur puissant. Mais à mes yeux, elle cumule trop de lacunes pour être convaincante.** » *L'évacuation des calories moteur mal gérée, la transmission primaire particulièrement rêche, l'interface pilote-machine insuffisamment claire, une selle ultra haute, large et manquant de confort, une progressivité contestable sur la première moitié du compte-tours, cette lourdeur généralement constatée au guidon, effectivement, ça en fait beaucoup pour une seule machine. Rocco encore :* « **Comme l'impression que cette moto est sortie trop vite , qu'elle manque de mise au point. Avec 10 500 balles, je partirais plus volontiers sur une japonaise d'occasion ou je prendrais la petite sœur, la 800 MT-X, toute aussi apte aux longues distances, pas beaucoup moins puissante et chauffant nettement moins.** »

FICHE TECHNIQUE



112 ch à 8500 tr/min – 10,7 mkg à 6250 tr/min

6 l/100 km

MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau, calé à 285°. **Distribution :** double arbre à cames, 4 soupapes par cylindre. **Cylindrée (alésage x course) :** 946 cm³ (95,2 x 70,4 mm). **Taux de compression :** 13,5 à 1. **Alimentation :** injection électronique. **Mise en route :** démarreur électrique. **Boîte :** 6 rapports. **Trans. finale :** par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en acier. **Suspension AV :** fourche inversée KYB de 48 mm de diamètre, déb. 230 mm, triple réglable. **Suspension AR :** monoamortisseur KYB, déb. 230 mm, triple réglage. **Frein AV :** 2 disques 320 mm, étrier radiaux 4 pistons. **Frein AR :** 1 disque 260 mm, étrier double piston. **Pneus AV/AR :** 90/90 x 21 – 150/70 x 18. **Réservoir (réserve) :** 22,5 litres (env. 3,5 litres). **Garantie :** 5 ans pièces et MO (3 dernières années moteur et cadre uniquement). **Coloris :** Vert Tactique – Gris Aerolyte

TARIFS

Prix : 10 599 €.

RÉVISIONS MOTEUR (TTC)

Filtre à huile : 18,00 €. **Filtre à air :** 27,00 €. **4 bougies :** 24,00 €.
Quantité d'huile : 2,6 litre.

PIÈCES D'USURE (TTC)

2 jeux de plaquettes de frein AV : 176,00 € (prix à l'unité : 88,00 €)
Jeu de plaquettes de frein AR : 35,00 €. **Kit chaîne :** 370,00 €
Embrayage (disques et ressorts) : 280,00 €.

PRIX DE LA CASSE (TTC)

Levier de frein AV : 151,00 €. **Levier d'embrayage :** 50,00 €.
Rétroviseur : 62,00 €. **Échappement :** 660,00 €. **Réservoir :** 1 380,00 €.

FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 mois / 15 000 km. **Filtre à huile :** crépine à nettoyer 12 mois / 15 000 km. **Bougies :** 30 000 km. **Distribution :** Pas de préconisation. **Contrôle Jeux aux soupapes :** 30 000 km. **Huile de fourche :** Si nécessaire. **Liquide de frein :** 24 mois. **Liquide refroidissement :** 48 mois

ASSURANCE ET ENTRETIEN

Tarifs assurance Mutuelle des Motards : coef. 0,50, tarifs TTC par an y compris vol + corporelle conducteur + assistance 0 km + garantie équipement pilote et casque + SAVE & Jurimotard.
Paris : 544 €. Tours : 372 €.

Poids lourd

Si elle n'a pas encore en France la notoriété de CFMOTO, ni même celle de Kove, QJMOTOR dispose de tous les arguments pour devenir très rapidement l'un des acteurs majeurs dans le secteur du deux-roues motorisé. Unique marque moto du tentaculaire groupe Geely, QJMOTOR possède des moyens financiers colossaux pour partir à l'assaut de l'Occident.

Par Trac.



en devenir



QJMOTOR, c'est un peu le symbole de cette Chine qui n'en finit plus de chercher à se diversifier pour conquérir l'occident. À la manière du tsunami projeté dans le secteur automobile, QJMOTOR compte parmi les acteurs majeurs en devenir pour continuer de faire gonfler les vagues qui s'abattent déjà sur le segment du deux-roues motorisés. Pour y parvenir, la marque chinoise s'appuie sur une puissance de feu dont on ne perçoit pas vraiment la limite. Propriété du groupe Geely (la société mère qui regroupe l'ensemble des entités répartis dans les secteurs d'activités de mobilité), QJMOTOR (née le 29 mai 2020) incarne la version premium de la marque Qianjiang. Adossé à Geely, seule marque moto du gigantesque groupe chinois qui possède les marques Zeekr, Lynk&Co, Polestar, Volvo, Lotus (mais aussi 50 % de Smart et de Proton, 20 % d'Aston Martin ou encore 10 % de Mercedes Benz et représente 66 milliards d'euros d'actifs), on mesure que QJMOTOR grandit dans un écosystème où les murs sont faciles à pousser. Et ils vont être poussés…

Si aujourd'hui Qianjiang/QJ proposent un catalogue de plus de 120 modèles pour 1,2 million d'unités vendues (30 millions de clients dans le monde), les dirigeants de la marque nous promettent qu'ils n'en sont qu'au début. Pour passer dans une nouvelle dimension, une toute nouvelle usine ultra-moderne située à 25 kilomètres de la ville de Taizhou s'étend sur une superficie de 530 000 mètres carrés, l'outil idéal pour accompagner la croissance technologique de la marque. Au-delà des accords commerciaux passés avec des marques telles que MV Agusta, Benelli, Harley-Davidson, Peugeot, c'est bien en tant que marque propre que QJMOTOR entend devenir un leader sur le marché. Une boulimie de développement qui se traduit par une multitude de modèles, les derniers récemment arrivés déjà bousculés par de nouveaux entrants. Une gamme globale qui court du 125 au 1000 cm^3, avec un cycle de mise sur le marché d'une dizaine de modèles chaque année, toujours dans des styles allant du néo-rétro à l'hypersport, en passant par le trail, le roadster, le custom, le scooter…

Une boulimie de création accompagnée par la volonté de proposer des deux-roues motorisés forts d'une identité propre à la marque. Une réactivité rendue possible par la structure même de l'entreprise, et par cette habitude de travailler vite. « *Il y a une puissance de feu monstrueuse, une capacité de production inégalée, une qualité de production en progression constante… Les Chinois ont l'œil, ils savent bien ce qu'il faut faire, ils se mettent en marche pour. À la vitesse où ils vont, leur réactivité, leur mise en route quand ils ont décidé est phénoménale* », précise le Français Éric Maillard, l'un des nombreux senior designers chez QJMOTOR. Aujourd'hui, plus de 4 000 personnes travaillent à la production, et plus de 1 000 autres au R&D… Les moyens d'une immense ambition pour aller vite et loin, très loin. Et c'est à la SIMA qu'incombe la charge d'accompagner la marque dans l'Hexagone. « *Nous avons de grosses ambitions pour QJMOTOR. Ce n'est pas un constructeur chinois parmi les autres, c'est LE constructeur chinois* », se plaît-on à répéter dans les bureaux bourguignons.

QJMOTOR en 10 dates

1985 : date de création de l'entreprise Qianjiang Motorcycles
2000 : Qianjiang atteint le million d'unités
2005 : première association avec Benelli
2016 : Qianjiang intègre le groupe Geely
2019 : joint-venture entre Qianjiang et Harley-Davidson
2020 : Qianjiang crée la marque QJMOTOR
2021 : coopération entre Qianjiang et Peugeot
2021 : coopération entre Qianjiang et Kymco
2022 : QJMOTOR s'engage en championnat du monde Moto3
2023 : QJMOTOR s'engage en championnat du monde Moto2

QJMOTOR SRK 421 RR

Les quatre sans coûts

Ou disons plutôt sans surcoûts puisque cette QJMotor SRK 421 RR est le moins cher des petits quatre-cylindres qui parviennent actuellement sur le segment sportif. À 6 000 balles TTC, y a-t-il anguille sous roche ou de sérieuses raisons de s'enthousiasmer ?

Par Thomas Loraschi. Photos Bruno Sellier.



Relancer à l'international les petites sportives quatre-cylindres : contre toutes apparences, ce n'est pas une idée qui vient de Chine mais du Japon. Il y a trois ans de cela, Kawasaki osait la ZX-4R, une bombinette emmenée par un quatre-pattes de 399 cm^3 qui, poussé à plus de 15 000 tr/min, convoquait pas moins de 77 chevaux. Chez nous, où les bicylindres à plat (Béhèmes GS...) ou en ligne (Honda Hornet 750, Yamaha MT-07...) caracolent en tête des ventes, la petite puce d'Akashi n'a pas bousculé la hiérarchie : il ne s'en est immatriculé que 219 exemplaires l'an dernier, version standard et déclinaison RR cumulées. Il faut dire qu'à près de 9 000 € le ticket d'entrée, il y a de quoi y regarder à deux fois avant de signer le bon de commande. Mais bon, aussi élitiste soit-elle, cette petite Kawa a fait des convertis. Pas vraiment chez les constructeurs japonais (quoique Honda est en train de se réveiller avec une petite 400 qui pointe à l'horizon...) mais du côté des firmes chinoises. Parmi les plus actives, quatre d'entre elles se sont engouffrées dans la brèche : CFMOTO (avec la 500 VOOM au look délicieusement années 90, mais pas importée en Europe), Kove avec la 450 RR (à l'essai dans ce même numéro), ZXMOTO avec une prometteuse 500 RR (attendue en France à l'automne) et QJMOTOR avec la petite SRK 421 RR à l'essai sur ces six pages. Oui, quatre chinoises aux arguments très proches même si des réelles différences sont identifiables côtés moteur, partie-cycle ou électronique. Ce qui fait la singularité de la QJ ? Une dotation électronique plus simple que la concurrence (loin d'être indigente, cela dit...), un poids plus élevé mais en contrepartie un tarif plus affûté : 5 999 €, soit le prix d'une... Yamaha R125 équipée d'un monocylindre de 15 chevaux !! Oui, la simple comparaison des deux a de quoi donner le vertige, je vous le confirme. Mais avant de tituber, une question : pour ce prix, qu'est-ce que nous offre vraiment cette QJ ? Eh bien rien qu'au coup d'œil, beaucoup de choses, à commencer par une qualité d'assemblage assez remarquable. En parcourant du regard le carénage de cette SRK 421 RR, un détail interpelle, en effet, rapidement : aucune vis n'est visible.

Typée Sport-GT

Toutes sont soigneusement cachées. La première fois que j'ai vu ça, c'était il y a un peu plus de 15 ans sur la Honda VFR 1200 (une moto autrement plus coûteuse...) et depuis, je ne me souviens pas l'avoir remarqué sur beaucoup de machines. Le niveau d'équipement de la QJ est également assez impressionnant en regard du tarif. Bon, OK, les étriers radiaux Brembo sont identiques à ceux



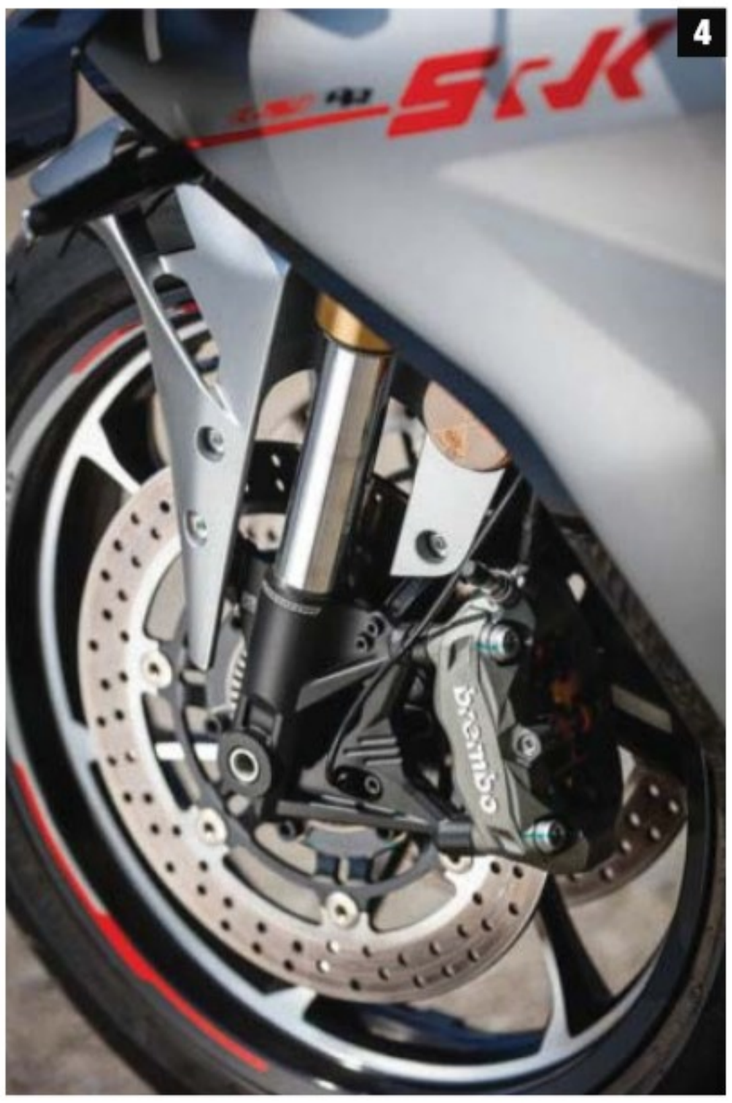


1 L'accélérateur par câble ne permet pas l'intégration d'un shifter bidirectionnel. Mais il sera bientôt possible de trouver dans le catalogue d'accessoires un élément optionnel permettant la montée des rapport à la volée. Sinon, à l'arrière-plan, visez la prise USB-A, USB-C. 2 Oui, pour vous abriter derrière cette petite bulle, il faudra vous coucher sur le réservoir mais on y est plutôt bien. Au passage, visez les tubes de fourche : leur diamètre est mini (38 mm) mais ils intègrent des réglages d'hydraulique et ça, on aime. 3 Spartiate, la selle passager mais un sac de voyage peut y trouver sa place et y être sanglé pour assumer pleinement un programme sport-GT. 4 Deux disques de 300 mm de diamètre, deux étriers radiaux à quatre pistons, un bon maître-cylindre de frein et des pneus taïwanais (CST Migra S3N) au grip convaincant : pas de reproches tangibles à faire à ce train avant.





que l'on trouve sur la plupart des chinoises du groupe Qianjiang (pas forcément un gage d'excellence : le maître-cylindre a lui aussi son importance) et OK, le cadre tubulaire en acier est assez ordinaire (d'ailleurs QJ a pris soin de le cacher sous le carénage). Mais pour le reste, la chinoise cumule les détails flatteurs (bras oscillant de type banane en alu, platines latérales alu façon Aprilia Shiver, boucle arrière en alu, jantes à bords polis, fourche inversée réglable en compression et détente) tout en faisant preuve, par endroits, d'un degré de sophistication inattendu à ce prix, par exemple, au niveau du monoamortisseur (réglable lui aussi) monté non pas en direct mais sur biellette. Le poste de pilotage, son té de fourche supérieur ajouré, son grand écran couleur pilotable au guidon et ses commodos de bonne facture (bonne rigidité des plastiques, réactions franches des commandes aux impulsions) achèvent d'enthousiasmer : cette petite 421 RR est vraiment bien construite. Sur ce point, QJMotor a indéniablement progressé. Mais bon, la qualité de construction, c'est une chose, les aptitudes dynamiques, c'en est une autre et pour ne rien vous cacher, après une année passée à essayer majoritairement des trails à moteur bicylindre, j'ai très envie vérifier celles de ce mini quatre-pattes. L'installation en selle me le confirme : on est sur une machine, elle aussi, compacte. Étroite et basse de selle, courte de l'assise au poste de pilotage, mais cela dit, relativement bien proportionnée pour mon modeste mètre 73 : mes jambes sont certes repliées mais pas à l'excès, elles peuvent se caler correctement contre les flancs de carénage et surtout, il y a un truc que j'aime bien sur cette sportive : les demi-guidons ne sont pas trop bas et amplement ouverts. L'assiette de la moto portant sur l'arrière, l'appui des poignets sur les bracelets est modéré : on se croirait presque sur une petite





sport-GT. À son réveil, le quatre-pattes QJ ne donne pas à entendre un autre point de vue : le bloc chinois est très policé, il ne vibre pas et en bon quatre-cylindres, il fait preuve d'une souplesse exemplaire à bas régimes, malgré sa faible cylindrée. Surtout – détail qui le distingue de beaucoup de ses homologues chinois –, il profite d'une bonne connexion moteur-poignée (pas d'accélérateur électronique ici : QJ en est resté à un bon vieux câble). Aucun à-coup d'injection à déplorer, une boîte précise secondée par une commande d'embrayage douce : en ville, l'ensemble moteur-transmission s'avère tout à fait convaincant et la très bonne souplesse de ce petit quatre-pattes permet d'évoluer sur un filet de gaz. On n'est évidemment pas sur un scooter ou même sur un petit trail, mais pour du trajet domicile-travail, ça le fait sans problème et sans suer. Même le rayon de braquage s'avère correct. Cela dit, même si elle peut le faire, il serait dommage de cantonner cette petite SRK 421 à du trajet utilitaire. Tout en elle appelle à des envolées autrement plus lyriques, à commencer par ce quatre-en-ligne qui se met à chanter dès qu'il commence à dépasser les 4 000 tr/min. Jusqu'à quel point peut-il miauler ce petit félin ? La fiche technique dit 14 000 tr/min et la réalité ne la dément pas. Une rotation de la poignée droite sur les rapports intermédiaires et le bloc QJ part comme une petite balle à l'assaut du compte-tours. C'est linéaire évidemment, mais je me surprends à sourire immédiatement sous le casque. D'une part parce que les 14 000 tours sont atteints les doigts dans le nez et de l'autre parce que l'ascension du compte-tours est accompagnée d'une sonorité évocatrice à souhait (merci la boîte à air). Tellement évocatrice que j'ai presque l'impression d'être au guidon d'une 600 supersport presque deux fois plus puissante et environ deux fois plus chère. À une différence près : ces « presque » sensations, je les obtiens avec (au moins) 60 km/h de moins. Ce ressenti n'est pas nouveau : je l'avais déjà éprouvé il y a deux ans, au guidon de la ZX-4R, capable de monter encore plus haut dans les tours. La QJ n'a pas tout à fait la même allonge mais si je me réfère à mes souvenirs, la tonicité de son moteur n'a pas grand-chose à envier à celui de la nippone (un prochain comparatif nous dira si mes souvenirs sont si fiables que ça). Quant à sa partie cycle, elle est – là encore sur la foi de mes souvenirs –, disons presque au même niveau : la QJ profite d'un freinage puissant et dosable, elle est bien tenue en hydraulique par son ensemble Marzocchi et en courbes, elle

Du côté de l'électronique

La SRK 421 RR n'est pas la machine la plus dotée de sa catégorie en termes d'assistances électroniques : pas de centrale inertielle à son bord, et donc pas d'ABS virage ou de contrôle de traction tenant compte de la prise d'angle. Elle fait également l'impasse sur un accélérateur électronique, ce qui la ferme à l'intégration d'un régulateur de vitesse ou d'un shifter bidirectionnel. Elle dispose en fait d'un ABS (réglementaire) déconnectable à l'arrière (marrant : l'interface appelle ça « mode off-road »), d'un contrôle de traction et de deux modes moteur. Une dotation simple (le Traction Control ne propose qu'un niveau d'intervention lorsqu'il est activé ; les modes moteur ne présentent pas de véritables différences, du moins en termes de ressenti), pas franchement essentielle vu les faibles valeurs de puissance et de couple, et dont les pinailleurs peuvent juste déplorer l'interface qui la sert : pas possible, en effet, de modifier ces assistances en roulant. Mais bon, honnêtement, vu leur peu d'impact sur le pilotage de la moto, on s'en remet, et surtout on se console avec la connectivité smartphone et cette fonction « miroir ». Pouvoir projeter l'écran de son téléphone sur celui de la moto (notamment pour la navigation par GPS), c'est tellement simple et pratique…



A gauche de l'écran, les infos relatives à la moto. A droite, l'écran du smartphone qui lui est connecté.



Côté suspensions, QJ ne s'est pas complu dans la simplicité : l'élément arrière est réglable et monté sur biellette afin de permettre un surcroît de progressivité.

peut compter sur un bon accord avant-arrière, elle vire d'un bloc, sans se désunir. En revanche, elle n'est pas très vive sur les changements d'angle. Moins – à mon avis – que la Kawa : il faut la forcer aux repose-pieds et même ainsi, la moto manque un peu de nervosité. Ce comportement n'est à vrai dire pas complètement étonnant. Comme je le disais plus haut dans le texte, l'assiette de la moto est portée sur l'arrière : ça lui donne beaucoup de stabilité (à 220 compteur, la tenue de cap est sans reproche), ça offre à celui qui la pilote un surcroît de sérénité, mais en contrepartie, on se retrouve avec une vivacité en retrait – autrement dit, un comportement typé sport-GT. Je n'ai pas encore essayé les deux autres concurrentes chinoises siglées Kove et ZXMOTO, mais ce comportement sport-GT, c'est peut-être ce qui va distinguer le plus cette petite SRK 421 RR de ses rivales. Ceux qui viseront une utilisation sur circuit y verront sans doute une lacune mais pas ceux qui destineront leur moto à la route et à l'autoroute. Car dans ces environnements, cette QJ est vraiment à son aise. Au cours des 600 et quelques bornes parcourues pour cet essai, j'ai pu emprunter pas mal de voies rapides sur des durées assez prolongées et la moto s'est avérée d'un confort surprenant. En bricolant dans les menus de son écran digital, je lui ai même trouvé un dernier atout : non pas le contrôle de traction basique et pas franchement utile à ce niveau de puissance et de couple, mais une connectivité très poussée avec un smartphone. Une connectivité Bluetooth® qui intègre une fonction mirroring permettant de dupliquer l'écran du téléphone sur une partie de l'écran de la moto et donc de profiter de la plupart des applications dont bien évidemment la navigation cartographiée par GPS (y compris avec Waze). Oui, sur ce point, cette petite SRK 421 fait mieux que la grande majorité des sport-GT du marché (seules celles équipées d'Android auto et d'Apple Car Play peuvent s'aligner...). 6 000 balles pour autant de potentialités : oui, en face, certains ont de bonnes raisons de s'inquiéter. ■

Verdict

Cette SRK 421 RR n'est peut-être pas appelée à devenir le meilleur petit quatre-cylindres sportif du marché, d'autres machines – à commencer par la Kawasaki ZX-4 R – sont probablement un peu plus affûtées : un comparatif, à venir prochainement, nous éclairera à ce sujet. Mais en attendant, une chose est certaine : cette QJ offre une polyvalence remarquable et un rapport prestations/tarif exceptionnel. Même si vous n'avez pas d'atomes crochus avec les quatre-en-ligne, même si vous visez un petit twin, allez l'essayer : vous serez étonné.

Fiche technique — QJMOTOR SRK 421 RR / 5 999 €

MOTEUR

Type	4-cylindre, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT, 16 soupapes
Cylindrée (alésage x course)	421 cm³ (57 x 41,2 mm)
Taux de compression	12,6 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur electrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

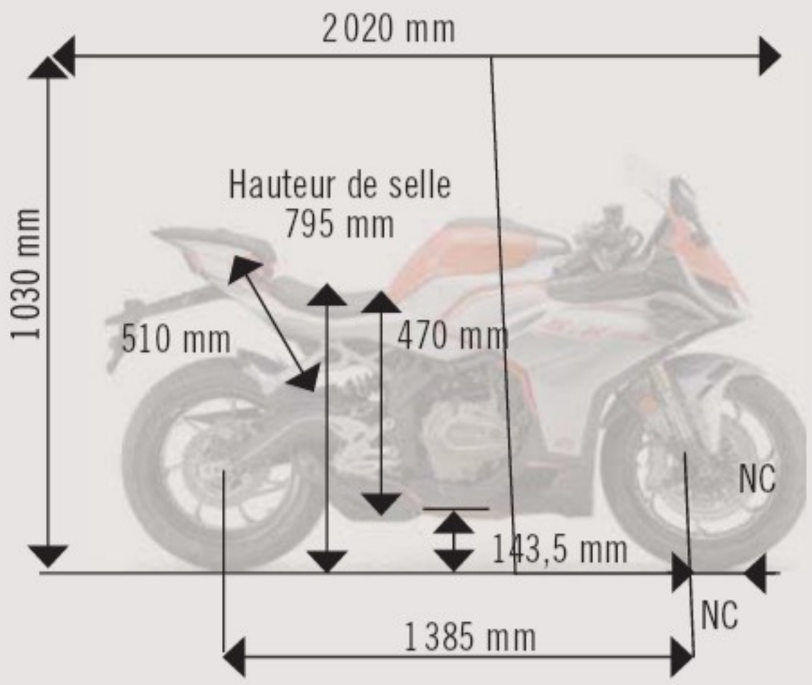
PUISSANCE ET COUPLE

77, 5 ch à 14 000 tr/min - 4 mkg à 13 000 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	treillis tubulaire acier associé à des platines latérales en aluminium
Suspension AV	fourche inversée Marzocchi de 38 mm de diamètre, réglable en compression et détente, déb. 122 mm
Suspension AR	mono-amortisseur Marzocchi, réglable en précharge et détente
Frein AV	2 disques ø 300 mm, étrier radiaux Brembo 4 pistons
Frein AR	1 disque ø 240 mm, étrier Brembo simple piston
Pneus AV/AR	120/70 x 17– 160/60 x 17
Réservoir (réserve)	16,5 litres
Garantie	3 ans pièces et MO
Coloris	noir, rouge et gris

DIMENSIONS



Diamètre de braquage 5,05 M

Poids 185 kg tous pleins faits

LES ÉQUIPEMENTS

✔ : disponible. – ✘ : pas disponible. – • : option

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

En vogue ?

Elle tend à le devenir, en vogue, la jeune marque Voge, extrapolation premium de la maison mère Loncin. Le géant industriel chinois a décidé de créer une nouvelle entité destinée à partir à l'assaut des marchés occidentaux. Une tâche ardue mais à laquelle Voge souscrit avec implication et application.

Par Trac.

Zontes (créée en 2003) comme entité premium du groupe Tayo, Voge extrapolation de Loncin depuis 2018, et enfin QJMOTOR en figure de proue de la marque Qianjiang depuis 2020. Trois exemples de ce que les entreprises chinoises ont imaginé pour partir à l'assaut des marchés dits « matures » ou pour être plus juste « occidentaux ». Sans avoir à traîner dans ses valises l'historique (et l'image) de marques s'étant concentrées à écouler pendant des années des petites cylindrées et autres deux-roues motorisés basiques sur leur marché domestique (comme dans les contrées du Sud-Est asiatique), ces entreprises ont fait le choix de repartir d'une feuille blanche, fortes d'un nouveau nom et de modèles dédiés, pour conquérir le monde. Une volonté récente finalement pour ces constructeurs chinois, et cette fois l'impression (vérifiée) qu'ils se sont donnés les moyens de leurs ambitions. C'est lors du salon international 2018 de Chongqing qu'est lancée la marque Voge, et les premiers modèles sont présentés une grosse année plus tard lors du show européen de l'Eicma (Milan). Voge, une marque bénéficiant de la puissance de feu de Loncin, et notamment des accords de partenariats noués avec quelques marques reconnues, à l'image de BMW pour laquelle Loncin fabrique des moteurs (monocylindres et bicylindres) qui équipent les F750GS, F850GS et F900GS, sans oublier les maxi-scooters 400 cm³, mais aussi avec l'entreprise italienne MV Agusta pour laquelle Loncin développe des moteurs de moyenne cylindrée. Le constructeur chinois fabricant de moteur au sens large puisqu'il vend entre 2,5 et 3 millions de moteurs chaque année. Un cœur d'activité profitable (le chiffre d'affaires de Loncin est annoncé pour 2025 à 2,7 milliards de dollars, soit 2,3 milliards d'euros) qui lui permet de développer le catalogue de sa marque premium, avec une présence marquée dans les segments roadsters, sportives, trails, sans oublier un custom et une arrivée dans le scooter. Des familles qui s'appuient sur des composants reconnus comme Kayaba (suspensions), Nissin (freinage), Bosch (boîtier ABS et injection), Pirelli ou Metzeler (pneumatiques) pour équiper ses différents modèles. Pas de très grosses cylindrées à ce jour (le trail 900 DSX équipé du bloc 895 cm³ partagé avec la plateforme BMW), mais beaucoup de modèles utilisant le désormais bien connu bicylindre 625 (en réalité un 581 cm³) et une montée en gamme que l'on sent vers la classe 800 cm³, en attendant forcément plus gros, et prendre ainsi l'aspiration de CFMOTO tourné vers les 1000 cm³ et plus. Comme pour ses concurrents, il est évident que Voge va intensifier sa phase de conquêtes, tirant tous azimuts pour jalonner son territoire. Un territoire étoffé puisque c'est désormais dans plus de 60 pays que la marque est distribuée.

VOGE en 10 dates

1993 : création de la maison mère Loncin
2005 : partenariat établi entre Loncin et BMW
2018 : la marque Voge est officiellement lancée le 21 septembre de cette année lors du salon de Chongqing
2019 : les premières Voge sont présentées en novembre au salon de Milan
2020 : début des ventes en France sous la responsabilité de la DIP, importateur de la marque
2021 : lancement de la gamme 500
2022 : sortie du scooter SR4 Max (qui partage logiquement la même base technique que les BMW)
2023 : présentation de la 900 DSX, star de la marque qui utilise le moteur de la BMW F 900 GS
2025 : chiffre d'affaires qui atteint 2,3 milliards d'euros
2026 : les Voge sont distribuées désormais dans 60 pays



4_120449085



Une garde au sol limitée (160 mm) et des pointes de pieds à placer sur les caoutchoucs (comme l'illustre ici parfaitement notre collègue Mehdi Bermani de Motoservices) pour ne pas risquer de se les retourner.

Voge R625

C'est comme le vélo...

... ça ne s'oublie pas. C'est exactement ce qui nous vient à l'esprit dès les premiers mètres parcourus au guidon de cette Voge R625. Moto ou vélo, même constat finalement. Une prise en main évidente d'accord, mais une jolie palette dynamique qui offre à ce roadster un terrain d'expression bien plus vaste. Et sans se faire mal aux jambes ?

Par Trac. Photos DR.





Voge R625 / 5 795 €

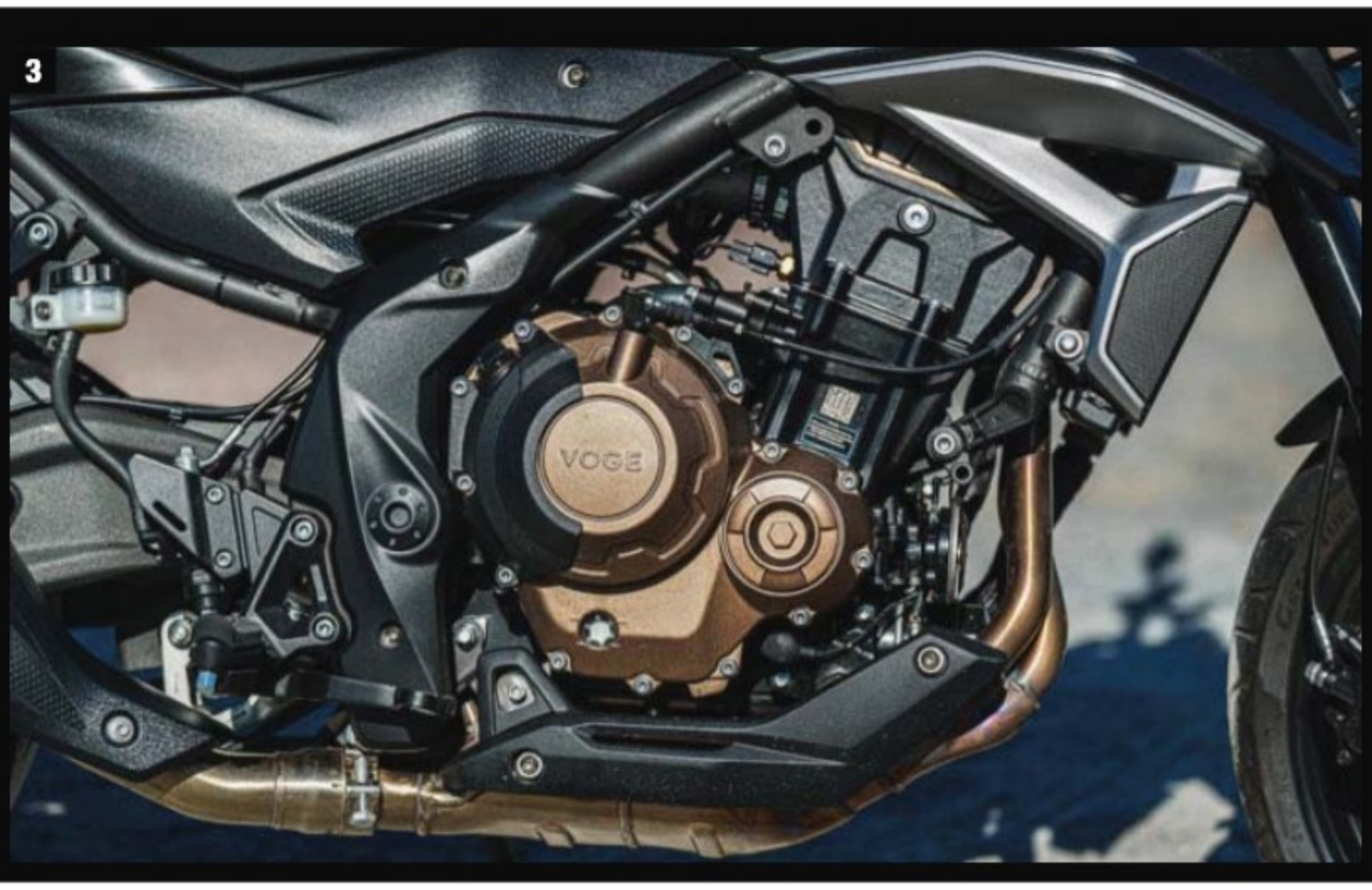
+ 170 km/h • 64 ch – 5,8 mkg • 195 kg tous pleins faits

Disponibilité immédiate

4_120449085



1 Si la place réservée au passager – ou à la passagère – n'est pas immense, l'assise reste bien plus que supportable. Les poignées de maintien permettent une bonne préhension, à moins que votre passager(ère) ne préfère poser ses mains sur le réservoir, ou vous empoigner la taille. **2** Un maniement aisé pour ces boutons qui portent le poids des ans. On aurait aimé plus moderne, et un peu plus large, notamment pour celui qui actionne les clignotants. **3** Calé à 270° (180° précédemment pour le twin de la 525 R), le bicylindre offre un caractère sympathique. On aime bien sa sonorité, sa disponibilité, et son côté joueur dans les tours, avec toutes les réserves induites par ses seulement 64 canassons. **4** Une esthétique qui date de 2019 mais qui reste dans les standards actuels. Franchement elle a un bon look cette Voge R625, de quoi retenir l'attention des vacanciers sur le port de Cavalaire (83) venus s'essayer au jet ski sous la houlette de notre ami Cyril Lemoine, 12 fois champion du monde dans la discipline.

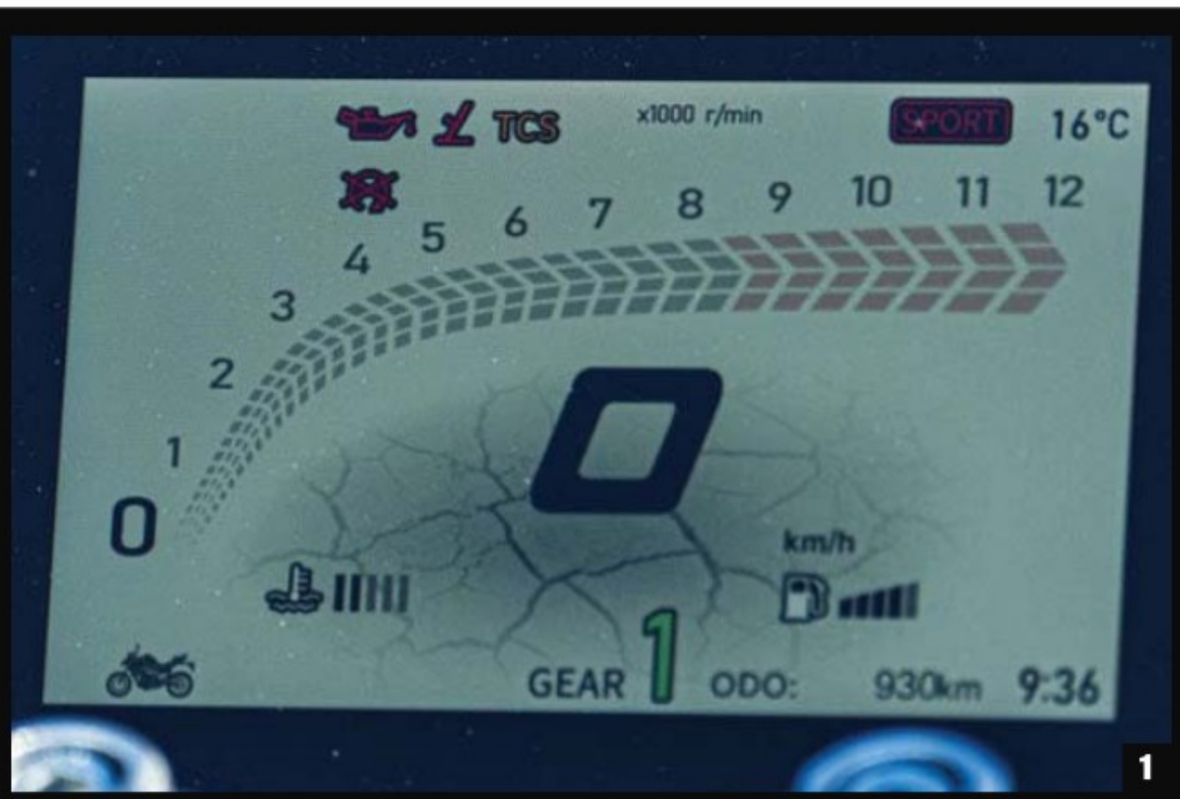




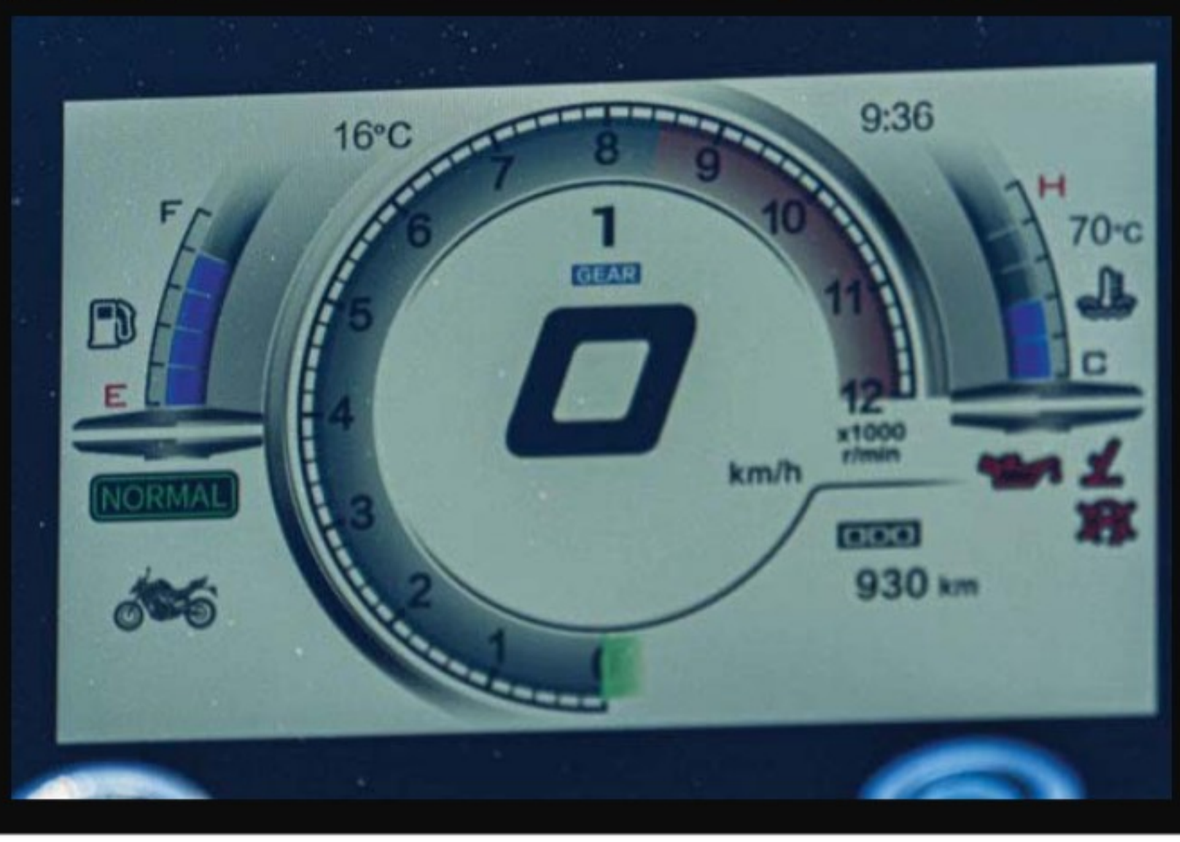
Le premier essai d'une moto envoyée à la rédaction avait soulevé quelques doutes auprès de mes collègues. Une R625 au comportement étrange, avec une direction qui tantôt se verrouille et tantôt fuit. Bref, pas le combo idéal quand il s'agit de rentrer en courbes. Apparemment un problème survenu durant le transport… Mais bon, les apparemment, on fait en sorte de ne surtout pas s'en contenter. Pour confirmer ou au contraire infirmer ces sensations, j'ai donc mis le cap au sud, dans la banlieue de Marseille pour rejoindre la DIP, l'importateur de la marque Voge (entre autres) et récupérer une R625 affichant un gros millier de kilomètres au compteur. Mon sac de fringues sanglé sur le strapontin passager, le sac à dos plaqué sur mes épaules, c'est parti pour les routes virevoltantes de l'arrière-pays marseillais et varois. D'emblée, c'est le gabarit de la moto qui retient toute mon attention. Une selle basse (785 mm), un réservoir bien échancré (d'une contenance de 16,5 litres pourtant) où les genoux viennent se plaquer sans aucune difficulté, un guidon bien dessiné et facile à empoigner, un embrayage très doux et précis (associé à une bonne ergonomie du levier), une poignée de gaz réactive et juste ce qu'il faut de sensible, bref, l'ensemble parfait pour imaginer que ça va bien se passer. Et c'est pile ce qui s'est produit. Les premiers kilomètres se font sans le moindre effort excepté celui visant à trouver son (bon) chemin. Et encore, le diamètre de braquage réduit permet de revenir sur ses pas sans même y penser. Hyper naturelle, intuitive, parfaitement maniable, c'est un vélo que l'on guide, le moteur en plus, donc l'effort sur les jambes en moins. Et d'ailleurs, dans ces évolutions à allure modérée, on apprécie la capacité du bloc Loncine (proposant en outre une jolie sonorité) à descendre bas dans les tours. Sur le troisième rapport à 2 000 tr/min, le bicylindre ne tousse même pas. Très souple, il devient vraiment vivant (aidé en cela par le calage de son vilebrequin à 270° qui lui confère un caractère sympa) au cap des 3 000 tr/min, idéal et solide jusqu'à 6 000 tr/min, et bien sportif après, dans la limite évidemment de ce qu'un bloc de 64 chevaux peut proposer, on est d'accord. Mais on y reviendra plus tard. Donc le côté évidence, il est acté. Une petite moto (qui revendique quand même quasi 200 kg sur la balance, ce qui reste important) que l'on manie du bout des gants et que l'on accompagne à pleines semelles, les jambes tranquillement ancrées au sol, parées pour stabiliser l'ensemble sans effort. Des efforts au niveau des jambes, on en fait surtout quand les semelles sont posées sur le caoutchouc des repose-pieds…

Frotter les pinglots

Le petit gabarit de la moto pénalise (gentiment) les 1,80 m et plus, les jambes un peu trop pliées. Idem pour la garde au sol. Avec seulement 160 mm (vérifiés) de garde au sol, les pieds ont intérêt à être bien rentrés au moment de prendre de l'angle, la pointe en appui sur le repose-pied, au risque sinon de faire frotter allégrement ses pinglots sur le bitume… Cette précaution prise, on s'amuse alors à soigner ses entrées en virage. Pas dans la concentration quant au choix de la précision de la trajectoire puisque cette Voge R625 se place où se posent vos yeux, mais dans la précaution de bien rentrer ses pieds pour ne pas racler le goudron, parce que prendre de l'angle, ce roadster aime ça. Évidente à faible allure, il en va de même quand on augmente le rythme. Incisive, précise, elle pique la trajectoire et la tient sans en dévier, que l'on soit sur un rayon large ou court. Et si un excès d'optimisme se manifeste au moment d'entrer dans un virage qui se



1



1 Deux affichages différents qui correspondent aux deux modes moteur, soit sport (en haut) et standard ci-dessous. Des modes dont on ne perçoit qu'une différence timide, et qui nous invite donc à rester sur le standard qui propose une interface plus lisible, complète, et sympathique. On aperçoit le début de la zone rouge à 8 500 tr/min, mais la faculté de ce moteur à grimper jusqu'à 10 500 tr/min quand on opte pour le mode attaque, le mode attaque qui se commande au poignet... À ce propos, on apprécie cette électronique discrète, et la possibilité en prime de switcher le contrôle de traction (trop intrusif au demeurant). 2 La R625 se montre très incisive, parfaitement facile et prévisible, manque juste un freinage un peu plus mordant et puissant pour accompagner ses envies de sport.



2

referme brutalement, il suffit d'une impulsion sur le guidon ou (et) d'un appui sur la pédale de frein arrière pour rectifier la trajectoire. Bref, l'enfance de l'art. C'est au moment d'enchaîner ces phases de pilotage sportif que l'on profite de la vaillance de ce « petit » moteur Loncin. Si son rythme mécanique s'établit plutôt entre 3 000 et 6 000 tr/min, on n'a pas hésité cette fois à le violenter un peu, jouant entre le second et le troisième rapport pour l'envoyer haut dans les tours, jusqu'à près de 10 500 tr/min, soit 2 000 tr/min après le début de la zone rouge. Alors évidemment, pas d'éjection violente des virages, pas de délestage de roue avant, mais un caractère malgré tout joliment sportif qui s'accommode bien avec le jeu de la partie-cycle. Une partie-cycle efficace et sereine à condition de ne pas lui demander l'impossible, et l'impossible c'est lui imposer un pilotage nerveux, saccadé. Entre son petit gabarit, mes quasi 90 kg tous pleins (d'équipements) faits et ses suspensions non réglables, il est important d'adopter un pilotage le plus coulé possible. Engagé, sportif, en mettant l'angle souhaité, mais en conservant de la fluidité. Dans ces conditions elle se montre franchement sympa. Reste encore une fois une garde au sol limitée, et surtout un freinage qui manque à la fois de mordant et de puissance. C'est d'ailleurs son plus gros défaut. Si l'arrière est OK, l'avant est un peu faiblard, et à rythme soutenu, pour sécuriser ses entrées en virage, il est nécessaire de tomber les rapports pour profiter du frein moteur. Vraiment, on aurait aimé un freinage plus efficace, d'autant qu'au-delà d'un pilotage très engagé qui ne sera certes pas le quotidien de son utilisation, il y a les situations d'urgence qui elles peuvent survenir à n'importe quel moment. Une question de sécurité. Au volet sécurité toujours, une électronique qui n'a rien d'une usine à gaz avec deux modes de conduite et un contrôle de traction (déconnectable). Franchement, excepté le fait que l'interface du tableau de bord change quand on passe du mode standard au mode sport, on ne voit pas trop de différences d'un point de vue dynamique. Alors autant opter pour le mode standard et son affichage très réussi. Quant au contrôle de traction, avec seulement 64 chevaux à gérer (pour près de 200 kg), objectivement ça n'a pas d'autre intérêt qu'un argument marketing. Donc autant le zapper direct et profiter de 64 canassons prompts à livrer leur plein potentiel. ■

La Voge R625 en résumé

- **Bicylindre (Loncin) en ligne de 554 cm³ calé à 270°**
- **64 ch à 9 000 tr/min – 5,8 mkg à 6 500 tr/min**
- **Compatible A2 / bridage à 48 chevaux**
- **Écran TFT couleur 5 pouces**
- **Connectivité Smartphone**
- **Deux modes conduite (standard et sport)**
- **Contrôle de traction désactivable**
- **Hauteur de selle de 790 mm**
- **Fourche et mono-amortisseur Kayaba**
- **Réservoir d'essence de 16,5 litres**
- **Tarif : 5 795 €**

Verdict

Oublié le modèle envoyé à la rédaction qui ne « roulait pas droit », cette fois la Voge R625 nous a livré l'intégralité de son potentiel. Une moto facile, évidente même, qui ne cache rien de son jeu et s'appuie sur un excellent équilibre général. Un tarif de vente très attractif (doublé d'une offre de LOA elle aussi intéressante avec des mensualités à moins de 100 €) pour cette Voge qui ne souffre pas de gros défauts exceptés un freinage un poil léger et également un ventilateur très bruyant qui se déclenche assez facilement en ville. Mais en toute objectivité, à 5 795 €, la copie rendue est vraiment très bonne.



Fiche technique

Voge R625 / 5795 €

MOTEUR

Type	bicylindre en ligne 4-temps calé à 270°, refroidi par eau
Distribution	double ACT / 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	581 cm³ (76 x 64 mm)
Taux de compression	NC
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarreur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

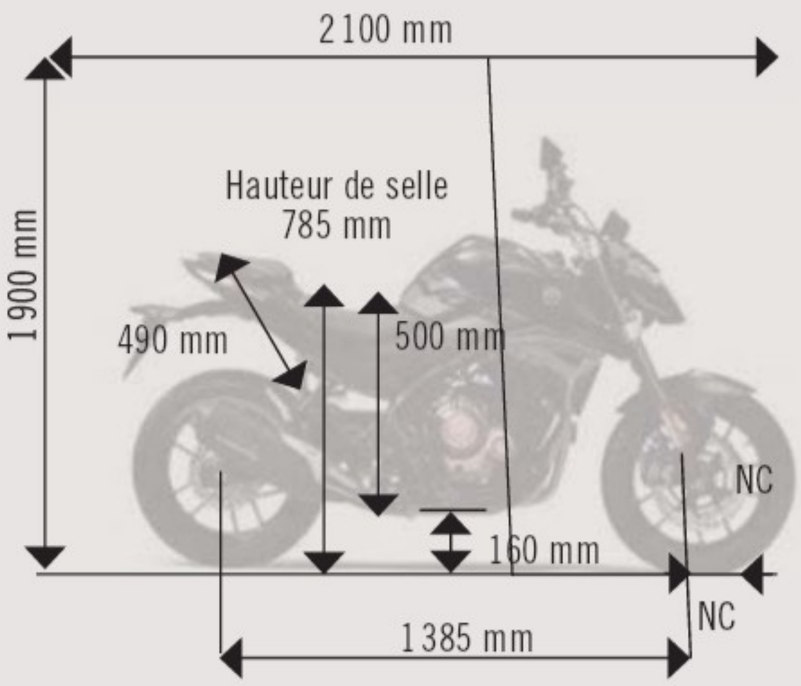
PUISSANCE ET COUPLE

64 ch à 9 000 tr/min
5,8 mkg à 6 500 tr/min

PARTIE-CYCLE

Cadre	périmétrique en tube d'acier / Boucle arrière démontable
Suspension AV	fourche inversée Kayaba ø 41 mm, non réglable
Suspension AR	monoamortisseur Kayaba, réglable en précharge
Frein AV	2 disques ø 298 mm, étriers Nissin 2 pistons / ABS
Frein AR	1 disque ø 240 mm, étrier 1 piston / ABS
Pneus AV/AR	Pirelli 120/70 x 17 – 160/60 x 17
Réservoir (réserve)	16,5 litres
Garantie	3 ans pièces et MO
Coloris	noir / rouge

DIMENSIONS



Diamètre de braquage
5,3 M

Poids
195 kg tous pleins faits

LES ÉQUIPEMENTS

✔ : disponible. -✘ : pas disponible.

Écran LCD couleur	✔	Horloge	✔	Amortisseur de direction	✘	Selle passager	✔	Crochets d'arrimage	✔
Jauge à essence	✔	Trip journalier	✔	Ordinateur de bord	✔	Repose-pieds réglables	✘	Repose-pieds avec caoutchouc	✔
Voyant de réserve	✔	Modes moteur	✔	Indicateur de rapport engagé	✔	Guidon réglable	✔	Clé avec transpondeur	✘
Compte-tours numérique	✔	Température moteur	✔	Contrôle de traction	✔	Réglage du levier d'embrayage	✔		
Compteur numérique	✔	Ride by Wire	✘	Béquille centrale	✘	Réglage du levier de frein	✔		

Une ZX-4RR à Bonneville

Un Kawa très

Goethe a dit : « *Le but, c'est le chemin.* » Eh bien celui qui m'aura conduit jusque sur le lac salé de Bonneville, au cœur de l'Utah , aura été particulièrement long, semé d'embûches, éprouvant... Mais bordel, qu'est-ce que ça aura été bon !

Par Paul Lefevre, assisté du Trac.
Photos Paulo, David Dumain et Marie Bastien.

Je ne sais plus qui a dit : « *La différence entre un rêve et la réalité, c'est une date.* » J'en ai posé plusieurs en 2026, dont celles qui s'étirent entre le 31 juillet et le 7 août, pile la durée de la mythique Speed Week de Bonneville. Un désert chargé d'histoire, de sel et de soleil, niché au milieu des montagnes de l'Utah et qui voit défiler depuis 1949 des fous furieux assoiffés de vitesse et de records. Un lieu qui a bâti des légendes comme Burt Monroe, ou donné son nom à la mythique Triumph Bonneville. Perso, je ne marquerai pas l'histoire, mais Bonneville a marqué la mienne. Un rêve de gosse, comme celui de faire les 24 H du Mans, le Tourist Trophy, le Dakar, le Bol d'Or… Tiens le Bol d'Or, parlons-en du Bol d'Or… Deux ans que j'essaye de le faire, deux ans que je me casse le nez. Cette année encore faute de budget, de niveau aussi

salé



Sitôt posé sur le sol américain, direction le siège de Kawasaki Motorcorp USA, à une heure de l'aéroport de Los Angeles, à Burbank. Restait plus qu'à sangler la combi à l'arrière de la ZX-4RR qui nous attendait avant de tailler la route…



1



2

1 Âpres négociations au contrôle technique avec des commissaires ultra-pointilleux, qui ne voulaient rien savoir si la moto ne disposait pas d'amortisseur de direction…
2 L'attribution du numéro de course est le premier sésame pour participer à la course. Un peu moins de mille dollars pour l'inscription, mais ce n'est que le début…

sûrement… Alors l'idée de Bonneville est arrivée sur le tard, le très tard… Et puis, une nuit à surfer sur la toile, tomber sur le site de l'événement, remplir du bout des index une fiche d'inscription, et d'un coup de souris alléger mon PEL de 850 $... me voilà inscrit à la mythique Speed Week… Génial ! …
Me reste plus qu'à trouver une moto et des sponsors...
« - *Allo David* (ndlr : le gars Dumain, dirlo de *Moto Revue*, pote de Paul, et coéquipier imaginé de l'engagement au Bol d'Or 2026), *je suis inscrit à la Speed Week, ça te dit de venir avec moi ?*
- (Rire)
- Par contre j'ai pas de moto.
- (Rire)
- Et pas trop de tunes non plus…
- (Rire encore)
- Mais l'idée ce serait d'y aller par la route avec la moto avec laquelle je vais tenter le record et rentrer, tout ça en faisant un road trip !
- Ça, ça m'intéresse !!! On le fait ! On le fait avec Moto Revue *!* »
Je me suis donc plongé dans le règlement pour voir ce qu'il était possible de tenter comme record. Autant rêver grand... Et le règlement de la Speed Week permet cela, puisqu'il offre une multitude de catégories. Déjà par les cylindrées qui s'échelonnent de 50 cm^3 à plus de 2000 cm^3, mais aussi en dissociant le moteur de la partie-cycle (par exemple un moteur modifié dans une partie-cycle stock) ou les deux modifiés, ou carénés et non carénés, le carburant en nitros ou en essence classique, etc. Bref, une vraie auberge espagnole ce règlement. Infiniment de possibilités donc, mais une tâche qui s'annonce pourtant ardue… Pourquoi ? Parce que les vitesses des records dans toutes les catégories sont stratosphériques. Et surtout je dois pouvoir rouler sur la route avec la machine. C'est donc la catégorie « P-P » qui s'impose très vite à moi, à savoir « moteur production / partie-cycle production » une moto entièrement stock quoi. En P-P la moto est censée être complètement d'origine. Ça c'est la théorie, parce qu'en pratique tu peux la modifier tant que ça ne se voit pas. OK mais laquelle ? Et quelle cylindrée ? La solution m'est apparue très vite : Moto Revue partenaire de la Coupe Kawa avec la ZX-4RR, la seule 400 4-cylindres du marché. Mais dans la liste des records il n'y a pas de catégories 400 cm^3. On passe de 350 à 500 cm^3. En 500 le record en P-P est de 148,242 mph/h, soit 238,6 km/h. Ça se tente non ?
« - *Allo David ? La ZX-4-RR pour tenter un record en 500 t'en penses quoi* ?
- (Rire) »
On parle donc du projet à Kawasaki France qui accepte de nous prêter la moto pour faire un essai sur route… fermée évidemment…
« - *Allo maman ? J'ai besoin de faire une pointe avec une moto sur la route fermée à côté de la maison, je peux venir avec des potes demain* ?
- OK mais vous serez combien que je fasse une tarte aux pommes ? Et elle est où ta route fermée ? »
Oui ma mère est très bonne pâtissière et surtout elle n'est plus étonnée par les conneries que je fais. Une voiture ouvreuse pour prévenir de la maréchaussée, un pote à un point stratégique pour que la route soit « fermée » et une tarte aux pommes plus tard, j'arrive à décrocher un 220 km/h compteur sur la ligne droite de 4 km. On est loin du compte mais je me dis qu'avec une moto sans les normes européennes,

quelques réglages, les rétros virés, juste ce qu'il faut de carburant, et les trois parts de tarte en moins, ça peut passer. Reste plus qu'à convaincre Kawasaki USA de nous prêter la moto. Ce qu'il y a de bien avec les Américains, c'est que c'est oui ou c'est non. Et ça a été « oui » tout de suite. Enfin, oui tout de suite mais juste 10 jours avant le départ, vu qu'on leur a demandé à ce moment-là. Le temps de prendre mon billet pour Los Angeles. C'est bizarre comme sentiment, mais je crois qu'une partie de moi m'attend là-bas depuis longtemps. Depuis que j'ai vu Easy Rider à l'âge de 8 ans, et que Peter Fonda m'a foutu les poils (que je n'avais pas encore) sur « *Born to Be Wild* » au guidon de son chopper Captain America. Des chocs visuels et sensoriels qui m'ont marqué au fer rouge. La moto, le rock, la liberté, au-delà de la Speed Week, c'est aussi ça que je suis venu chercher. À peine posé à Los Angeles, je file au siège de Kawasaki USA où je suis accueilli par Brad Puetz. Un mec super. Il me fait visiter le petit musée local avec notamment les motos du dernier *Top Gun Maverick* ou encore la H2 ayant signé un record à Bonneville. Brad me questionne sur le projet, et moi de lui expliquer dans un américain plus qu'approximatif. *«That's cool man, but you're crazy ! I like it ! »* En bref, je suis cinglé mais il aime ça. Après avoir sanglé ma combinaison sur la selle arrière, on se sert la main, et moi de filer, la banane sous le casque. Je prends la direction de Malcolm Smith Motorsports pour un premier arrêt symbolique. Cette concession fondée par Malcolm Smith, pilote et star du film *On Any Sunday* aux côtés de Steve McQueen et de Mert Lawwil. *On Any Sunday*, un film qui m'aura marqué autant qu'*Easy Rider*, c'est aussi celui qui m'a fait découvrir Bonneville et la Speed Week. Obligé donc d'acheter un sweat « *On Any Sunday* » que je range tant bien que mal dans ma combinaison avant de filer sur la mythique route 66. La « Mother Road » qui fête cette année son centenaire. Après une première photo sur le double 6, un arrêt boisson au célèbre Bagdad Café, je mets le cap sur Las Vegas.

La petite Kawa avale le Nevada

Pas de motos dans les parages, en même temps, pas tellement étonnant… Dans le désert de Mojave le thermomètre affiche 47 °C. Je crame, j'ai chaud, j'ai soif mais je m'en fous, je kiffe ! Et après 350 miles abattus (560 km), le bilan au guidon de cette ZX-4RR est très positif. Je suis même un peu surpris, la position sur cette sportive est plutôt confortable, même avec son gabarit compact tandis que le mien flirte avec les 1,90 m, je n'ai pas les poignets cassés et mes jambes sont bien calées. Niveau moteur, je trouve que cette moto a les défauts de ses qualités. Certes elle manque un peu de gouache à bas régimes, mais dans les tours, quelle symphonie ! Ma p'tite Kawa avale le Nevada sans sourciller sous cette chaleur infernale. Contrairement à moi qui crève de soif, je me suis même demandé si je n'hallucinais pas quand j'ai vu Las Vegas apparaître au loin, façon oasis au milieu du désert. Car la folle Las Vegas est clairement perdue au milieu de ce foutu désert. Et ça fait quelque chose d'y arriver en moto. Au point de me tirer des larmes au moment de traverser le Strip, ce décor unique au monde qui vous met une sacrée claque. Comme l'hôtel Flamingo où je suis descendu, retenant une suite avec vue sur le Strip, ma seule folie de ce voyage. Épuisé par cette longue journée, je me suis endormi bercé par les lumières et la frénésie de Vegas. Après avoir tenté un Jackpot aux machines à sous de bon matin, je quitte le Flamingo encore plus pauvre qu'à mon arrivée, direction le « Zion Park » parc à 300 miles de là. Après quelques kilomètres, je suis rattrapé par des motos, les premières depuis longtemps. Je me décale pour les laisser passer, en faisant un p'tit signe, le premier ne me répond pas mais les 3 autres me rendent la politesse. Mon premier réflexe est de me dire que le gars de devant est un con, mais je remarque qu'ils portent tous le



Impossible de ne pas emprunter la mythique Route 66, qui fête en 2026 son centenaire, pour lancer le road trip. Le rêve américain prend forme…

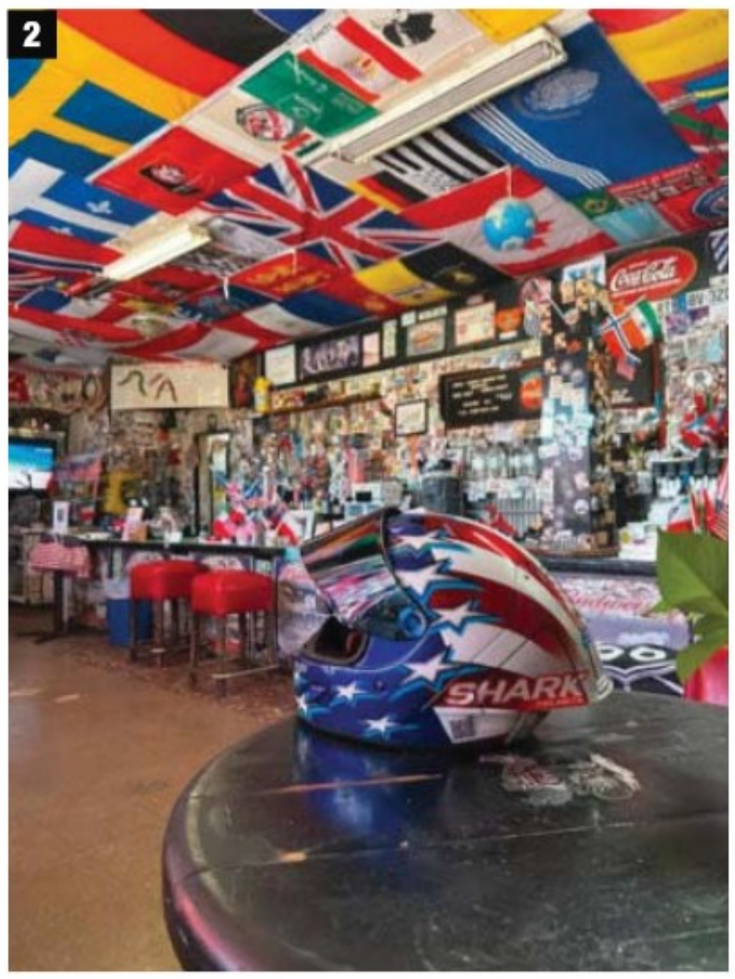
même gilet en cuir badgé « Outlaws », j'en déduis donc que c'est un moto-club et que le premier doit être le chef et que c'est pour ça qu'il ne dit pas bonjour... ce con. Je leur emboîte le pas, trop content de pouvoir enfin rouler avec d'autres motards. Très vite, le quatrième me fait un signe voulant dire : « *Qu'est-ce que tu fous mec ? Barre-toi !* » J'insiste pas... Quelques kilomètres plus tard ma Kawa doit boire et moi aussi. Je m'arrête à une station et retombe sur les 4 bikers. Après avoir été dévisagé façon cowboy inconnu pénétrant dans un saloon, je salue poliment avant d'aller chercher mon combo habituel à savoir : bouteille d'eau, et Dr Pepper que je file boire dehors. Mes 4 bikers sortent aussi et viennent à ma rencontre. Merde. « *What the hell are you doing ?* » Je ne sais pas si ce « *mais qu'est-ce que tu fais bon sang ?* » est amical ou pas, mais j'embraye direct en parlant de mon projet. Les gars se détendent un peu. Même le « chef » se rapproche quand je commence à décrire mon casque peint spécialement pour cette semaine, avec la photo d'*Easy Rider* à l'arrière. Ils rigolent un peu, je pense qu'ils se foutent de ma gueule mais l'un d'eux me lâche un : « *That's cool man.* » Je crois que j'ai marqué des points là. Ils repartent et l'un d'eux me fait signe de venir rouler avec eux. Mes nouveaux potes et moi on repart, toujours guidés par le « chef » qui ouvre la route, et moi qui ferme fièrement le cortège. Nous allons rouler comme ça pendant environ 20 minutes, et je ne le sais pas encore mais la suite va devenir un souvenir marquant de ce voyage.

Montagnes ocres

Le « chef » a levé le bras en faisant signe de ralentir, ils m'ont laissé passer mais sans me suivre, ils ont continué de ralentir en faisant freiner les bagnoles sur l'autoroute. Du coup je ralentis aussi tellement que je me demande ce qu'ils foutent. Toutes les voitures sont au ralenti derrière eux, personne ne bronche. Et la suite est magique : au même moment, arrive en face un cortège d'au moins 20 motos. Mes « potes » me font un dernier signe et traversent l'autoroute par une petite voie de sortie gravillonnée. Je les regarde emboîter le pas à ce cortège majestueux. Je trouve ça beau.

Le « chef » n'est plus le chef, il suit à son tour la meute, finalement, on est tous le chef de quelqu'un. Les nouveaux paysages qui défilent me signalent que j'arrive à Zion Park. Les montagnes ocres qui se dressent sont magnifiques. Je suis descendu au Cable Mountain Lodge à Springdale dans le parc de Zion. C'est vraiment un endroit superbe, je vais même avoir le temps de profiter de la piscine avec vue sur les montagnes. Évidemment j'ai pas de maillot de bain, donc j'y vais en caleçon... ça le lavera en même temps. L'endroit est agréable et reposant, ce qui n'est pas plus mal pour attaquer les 370 miles (soit 600 km) du







1 La cultissime Husqvarna de Malcolm Smith dans *On Any Sunday*, qui est aussi celle que pilotait Steve McQueen en couverture de *Sports Illustrated*. **2** Rien de tel qu'un casque personnalisé « stars and stripes » pour susciter l'attention des Américains. **3** Halte indispensable à Riverside en Californie chez Malcolm Smith Motorsport, qui replonge dans le film culte *On Any Sunday* avec quelques trésors exposés. **4** Nick, le sympathique Californien qui a prêté son amortisseur de direction, a aussi permis d'amener la Kawa sur la ligne de départ en l'arrimant à l'arrière de son camping-car !



lendemain pour rejoindre Bonneville. Les miles s'enchaînent jusqu'à Salt Lake City. Ça commence à faire long, et j'ai sacrément mal au cul aussi. Et d'un coup : du sel ! Du sel à perte de vue. Après 2 h de route depuis Salt Lake City, je vois enfin le premier panneau « Bonneville ». Partout dans la ville, des Hot Rods et des voitures qu'on dirait tout droit sorties d'un coffre à jouets Hot Wheels. Ça sent bon la vitesse et le V8. Durant la Speed Week, les motels sont pris d'assaut ! Moi, ayant tout organisé à la dernière minute, je n'ai trouvé qu'une chambre pour ce soir. Et après bah… Demain étant un autre jour, on verra ça demain.

Bonneville : samedi 1er août

N'ayant pas reçu mes badges avant de partir de France, j'ai une idée pour me faciliter l'accès au paddock, coller mes numéros de course sur la moto histoire de faire racing. Au motel, je fais la rencontre de Charles, mon voisin de chambre. Super sympa, il aide une équipe qui tente un record avec une GoldWing side-car. il me demande où est mon équipe justement ; je lui réponds que pour l'instant ; elle est devant lui. Ça le fait marrer, et il me dit que si j'ai besoin d'outils ou autre, je peux venir les voir. Je le remercie sans savoir à ce moment-là que nous allions nous recroiser avec Charles. Je finis d'apposer les 217B, non sans mal sur les hanches escarpées de ma ZX-4RR. Direction Bonneville Speedway avec toutes mes affaires sur le dos, car je ne sais toujours pas où je dors ce soir... Mes numéros de course collés, un peu de baratin, et ça y est ! J'y suis ! J'immortalise l'instant devant le panneau. C'est une route d'environ 15 miles qui mène au Speedway et ensuite, il faut encore rouler 5 miles dans le sel avant de distinguer ce qui ressemble à un paddock. J'en prends plein les yeux, déjà parce que le soleil sur le sel est aveuglant, mais aussi parce qu'il y a des engins de dingues qu'on ne peut voir qu'ici : des voitures fusées longues comme des bassins olympiques, des Muscles-cars survitaminés, des motos de tout âge, des V8 rugissant comme l'enfer avec des pilotes aussi vieux que la course. Je me rends compte que ce que je pensais être le paddock est en réalité la file d'attente sur la ligne de départ de la grande piste. Il y a 2 pistes ici à Bonneville : celle de 14 km pour les grosses vitesses et les validations de records, et une plus petite pour les vitesses moins élevées et les rookies devant faire leurs preuves avant de mettre à fond sur la grande. On m'indique que le paddock se trouve un peu plus loin, à 4 miles environ. Déjà que tout est démesuré en Amérique mais c'est encore pire ici je crois. Il est 10 h du matin et il fait déjà 29 °C. Je reprends ma Kawa en essayant de ne pas me casser la gueule, car les routes de sel empruntées par tous sont loin d'être aussi praticables que les pistes de records. Je gare ma moto avec mon sac et ma combinaison toujours sanglée à l'arrière pour valider la partie

Et le rêve devient réalité : la ZX-4RR venue par la route est enfin autorisée à se lancer dans un run sur l'étendue salée pour s'attaquer au record en catégorie Production 500.

administrative. La bonne nouvelle c'est que j'obtiens enfin les fameux badges d'accès, la mauvaise nouvelle c'est que tant que ma moto n'a pas été acceptée au contrôle technique je ne peux pas valider mon inscription. En bon élève, je me dirige donc au contrôle technique des motos. À peine arrivé, je me fais déjà engueuler. « *il est strictement interdit de se déplacer avec les véhicules de course ici !* » Alors j'explique que, oui, c'est un véhicule de course mais c'est aussi mon seul moyen de locomotion, et j'embraye sur mon projet, encore... En me disant que ça va peut-être les amadouer. Pas du tout. Ils sont même un peu gênés d'avoir devant eux un mec qui a traversé l'Atlantique et fait autant de kilomètres, et de lui dire que s'il n'a pas d'équipe, eh bien il ne peut pas rouler... Ils me suggèrent de tenter de trouver de l'aide dans le paddock car sans équipe, les contrôleurs ne regarderont pas la moto. Alors je leur dit que je peux marcher et pousser la moto, que je ne roulerais pas avec, et eux de me rappeler que la ligne de départ est à 4 miles, que c'est impossible et surtout très dangereux sous cette chaleur.

« *I can walk, 4 miles, it's not a problem, even in the suit.*

- You are a crazy French guy ! »

Je ne vais quand même pas laisser 4 miles me séparer de mon rêve, mais au-delà de ça, ils m'expliquent que je dois avoir un véhicule capable de me récupérer à la fin de mes runs. Et là, 8 miles, c'est déjà plus la même histoire. Un peu dépité, je pars chercher de l'aide dans le paddock en poussant la moto. Du moins jusqu'à ce que je sorte de leur champ de vision, car le paddock est immense et s'étend sur une dizaine de miles. Je roule comme ça ne sachant trop où aller et je remarque un drapeau breton. C'est fou, partout où tu vas dans le monde y a des Bretons... J'ouvre donc le programme et tombe donc sur Stéphane, engagé avec un Solex. Je décide de me poster là avec ma Kawa et d'attendre mes compatriotes dans l'espoir qu'ils puissent m'aider. Il faut savoir que l'attente à Bonneville peut être très longue. Surtout dans les premiers jours de courses, car il n'y a pas d'ordre de passage pour les runs. On doit sagement faire la queue et tant que le pilote précédent n'a pas quitté la piste en sécurité, le prochain ne part pas. Logique, mais du coup il faut s'armer de patience. Autre info importante, il faut prévoir du



À l'entrée de Bonneville Salt Flats, le mythique panneau devant lequel se font photographier tous ceux qui accèdent à ce « saint des saints ». Très rares en revanche sont ceux participent aux runs avec le véhicule qui leur sert à arriver sur place...

cash ici, n'ayant que ma CB, je crevais tellement de soif que la jeune femme qui tenait le *food truck* m'a filé à boire et à manger. Je lui ai promis de la rembourser demain. Je suis retourné attendre au pied de mon drapeau breton. L'avantage c'est que ça m'a laissé le temps de trouver un motel pour le soir, il y a toujours des chambres qui se libèrent au fur et à mesure des abandons, etc. Au bout de 2 heures, toujours aucun Breton en vue. Brûlé par le soleil et le sel, tellement soif que je pourrais boire ma pisse, je décide de rentrer à l'hôtel, demain est un autre jour. Après une douche salvatrice, je me suis dit que je méritais un bon repas et surtout une grande bière. Faut savoir que Wendover est traversée par la frontière entre l'Utah et le Nevada. Le Wendover côté Utah, dans lequel je dors, où l'alcool est interdit et où la ville semble plutôt pauvre, et le Wendover du Nevada avec ses casinos, ses bars et ses restos. Mais de chaque côté, le port du casque n'est pas obligatoire. Donc je suis parti, calvitie au vent, vers le Wendover de la « luxure ». J'en vois déjà certains venir me faire la leçon sur le port du casque, et patati et patata… Et vous avez raison, mais je n'en ai rien à foutre. Et puis si je me bûche ici, c'est pas avec vos impôts qu'on viendra me secourir, donc détendez-vous, tout va bien. J'échoue au Black Beer dîner qui va devenir ma cantine pour la semaine. Ils font des pancakes de la taille d'une jante. Je termine mon dîner par une tarte à la banane, quand je remarque un pick-up arriver avec le drapeau breton. Quand ils viennent s'installer derrière moi, je me lève pour me présenter et sans surprises, Stéphane et sa famille sont adorables. Ils me proposent tout de suite leur aide. Le problème c'est que Stéphane roule en Solex et qu'il n'a pas de rampe car il a juste à le porter pour le mettre dans son pick-up. Il m'explique aussi que demain matin il va tenter un record ; donc compliqué pour lui de venir m'aider pour l'instant, ce que je peux comprendre, car on est tous là pour la même chose. C'est déjà assez onéreux et compliqué comme ça, si en plus tu dois te coltiner « ce con » venu par la route avec sa bite et son couteau, t'es pas rendu !
Pour résumer : je suis dans la merde…

Dimanche 2 Août

Je circule discrètement dans le paddock pour retrouver mon drapeau breton. Vide. Aucune trace de Stéphane et de son Solex. Je décide finalement de m'armer de courage et d'aller demander de l'aide ailleurs, chose pas évidente avec la barrière de la langue, c'est à ce moment que j'entends un « *Paul !* » Vous vous souvenez de Charles, rencontré au motel le 1er matin. Il m'explique que ça fait une heure qu'il me cherche, le moteur de leur GoldWing a cassé et il me dit que tout le monde sait dans le paddock que le Français cherche une équipe. Il me présente Scotty, une espèce de savant fou au débit de paroles façon mitraillette qui porte pour lunettes des culs de bouteilles et un tee-shirt tombant au genou. Il m'explique rapidement la situation. En gros je comprends qu'eux ont besoin d'une moto et que moi j'ai besoin d'une équipe. Qu'ils acceptent de m'aider si en échange j'accepte de laisser rouler Kaylie, la nièce de Scotty, pour qu'elle passe sa qualif et tente aussi le record. J'ai dit OK ! De toute façon j'ai pas trop le choix, et puis vu que Kaylie fait la moitié de mon poids, ça fait une chance supplémentaire de ramener un record pour Kawasaki donc j'accepte. Et là, tout s'accélère, parce que tout va très vite avec Scotty. D'abord, il tient à faire une photo de moi avec sa GoldWing avec son vieux téléphone Motorola à l'écran pété. Je lui dis que je peux faire une photo avec le mien pour que la qualité soit meilleure, mais il s'en fout Scotty, il n'a pas le temps. Je ne sais pas ce qu'il bouffe le matin mais c'est efficace. Il me dit d'aller au contrôle technique et qu'ils me retrouvent là-bas. Je m'exécute et bien sûr je m'arrête bien avant pour arriver en poussant… « *Oh the Crazy French Guy !* » Pas peu fier, je leur annonce que j'ai une équipe. Et comme promis, Scotty arrive. Ils le connaissent, apparemment tout le monde connaît Scotty. Scotty explique très vite, tellement vite que je ne pipe rien à ce moment-là, donc j'attends en essayant d'avoir l'air intelligent. On me demande mon équipement pour inspection… C'est bon signe. Puis les officiels se penchent sur la moto :
« *Il faut freiner les axes de roues, freiner le bouchon d'huile, il faut des bouchons de valves en acier, un coupe-circuit avec un cordon, et enfin et surtout un amortisseur de direction.* »
Scotty de reprendre : « *Tu savais pas qu'il fallait tout ça, man ? Le plus important dans tout ça c'est l'amortisseur de direction (the steering damper), le reste ce sera fait sans problèmes.* »
J'ai à peine le temps d'aller pisser que Scotty a déjà démonté le « steering damper » de sa GoldWing pour essayer de le greffer sur ma ZX-4RR. Et vous avez tous déjà vu une GoldWing ? Ca revient au même que d'essayer de greffer le tibia d'un rugbyman du XV de France sur un nouveau-né. Impossible. Scotty part en chasse d'un autre « steering damper ». Pour gagner du temps, il m'envoie participer au *briefing* des *rookies* qui a lieu tous les jours à 11 h. C'est un passage obligatoire pour finaliser l'inscription. Ça prend une heure environ, et me voilà officiellement « rookie » après avoir fait apposer le sticker réglementaire sur mon casque. Je retourne retrouver MON équipe ! Enfin jusqu'à ce que Scotty m'annonce qu'il n'a pas trouvé de « steering damper » et qu'il ne veut pas prendre le risque de rester pour rien, alors il préfère partir. Donc il part… très vite ! Charles est désolé. Pas autant que moi. Il me file 4 bouteilles d'eau et s'en va à son tour. Me voilà à nouveau dans la merde. Je rentre au motel. Demain est un autre jour… Encore.

Lundi 3 août

Je dois avouer que mon moral en a pris un coup. J'ai quand même un espoir avec David qui a pris la route à bord d'un camping car avec sa famille et qui cherche depuis ce foutu « steering damper ». Dans le paddock, tout le monde m'appelle maintenant « *crazy French guy* ». Toujours bredouille à midi, je croise un mec de la

Merci à…

Kawasaki, France, Europe et USA d'avoir rendu cette folle aventure possible. Merci aussi à *Moto Revue* de m'avoir suivi dans ce projet, à mon pote David de (presque) toujours répondre au téléphone pour écouter mes délires, à Marie et Mylène… Merci encore à mes sauveurs Stéphane Carré et sa famille, à Nico Darnis à Nick Slick sans qui je n'aurais pas pu rouler sur le sel, à ma chérie qui n'a pu venir, à mon père, le vrai sponsor de ce projet, qui n'a pas hésité à me filer sa carte bancaire pour partir car la mienne ne passait plus. Et je vais aussi remercier Burt, Steve, Malcom, Mert, Billy, Wyatt.



Le Flamingo de Las Vegas… Une institution et la seule folie au cœur d'une semaine de restriction et de contraintes… avant le plaisir

technique qui me demande où j'en suis, je lui dis que c'est la merde, mais que je ne repartirai pas d'ici sans rouler. Et lui de me comparer à ce moment à Burt Monroe. Il n'y a rien qui pouvait me faire plus plaisir. Loin de moi l'idée de challenger cette légende, mais j'ai repensé la fiction avec Anthony Hopkins sur Monroe. Je ne sais pas si Burt a galéré comme dans le film pour qu'on le laisse rouler, mais la comparaison m'a plu, et je crois que c'est ce genre de batailles qui rend l'aventure encore plus intense. Pile le moment où je tombe sur Nick, un Californien qui roule avec une Hayabusa sans carénage et fonctionnant à la nitrous. Lui aussi a entendu parler de moi. Je lui explique mon problème de « steering damper », il cherche partout dans sa remorque mais comme par hasard cette année, il n'a pas pris de *spare*. Nick décroche son téléphone et au bout de quelques minutes, il raccroche en me disant : « *J'ai demandé à un pote de m'en ramener un, il va arriver dans la nuit, repasse demain ; tu auras ton « speering damper.* » Je n'y crois pas trop mais on échange nos numéros et... demain est un autre jour.

Mardi 4 août

À peine réveillé que j'envoie un message à Nick pour lui demander s'il a reçu la pièce tant convoitée, et lui de me répondre : « *Yeah man, I've got it !* »
À peine croyable, je fonce au circuit mais Nick est déjà en train de faire la queue pour tenter un record. Je décide de l'attendre sagement à l'ombre de sa tonnelle, et en plus je pourrais le voir passer pendant son run. Je peux vous dire que Nick, il n'est pas là pour acheter du terrain ! Dans sa catégorie, le record à battre est de 190 mph (304 km/h), et il va échouer à 189,9 mph... Il revient un peu énervé, mais aussi content que moi quand il me remet le fameux « steering damper ». C'est ça l'esprit de la Speed Week. Nick me file même quelques vis et rondelles, ça pourra m'être utile pour le montage, car un amortisseur de direction d'Hayabusa, finalement ce n'est pas beaucoup plus petit que celui d'une GoldWing. Je file retrouver Stéphane sur le parking de son hôtel pour bricoler et profiter de ses outils et de son savoir-faire ; car Stéphane sait tout faire ! Il a validé un record le matin même donc cet après-midi il apporte des modifications à son Solex pour changer de catégorie et le faire marcher au nitrous. Moi je commence par essayer de poser mon « steering damper » et là, autant vous dire que je suis parti façon « art moderne »... Quand je tourne le guidon, j'ai l'impression que les carénages vont éclater mais la bonne nouvelle, c'est que l'amortisseur de direction est fixé. La mauvaise, c'est que la moto est inconduisible comme ça. Un détail. Stéphane m'aide à freiner les vis, je retire les rétros, la plaque, je scotche les phares, les clignotants, et j'ai même trouvé des bouchons de valves en acier. Pile le moment où David arrive, accompagné de sa femme Mylène et de sa belle-fille Marie. Le team est enfin au complet. Il fait déjà nuit. Demain matin, on montera ce fameux coupe-contact avec cordon. Demain est un autre jour… et pas n'importe lequel.



Nick le sauveur californien à gauche, Paul au centre avec son précieux ticket attestant de son run, David à droite, venu négocier la validation de l'inscription avec les commissaires.

Mardi 7 août

Après quelques bidouilles et bien plus de conseils, le coupe-contact est monté, et devinez quoi ? il fonctionne !! Les stickers *Moto Revue* collés, la moto est enfin prête. Ma ZX-4RR est devenue une moto de record. Avec David, on n'en mène pas large en arrivant au contrôle technique. L'impression de se pointer à l'oral du Bac. « *Oh ! the crazy French guy !* » Et moi de leur expliquer que la moto est cette fois prête... Les choses sérieuses peuvent commencer.
David : « *Si les mecs tournent le guidon on est morts.* »
Moi : « *Ils tournent le guidon.* »
Les mecs sont perplexes, et en même temps je les comprends, même moi je le suis. Ma foi, ils passent à autre chose, ils veulent voir la batterie sous la selle. Merde, comment elle s'ouvre la selle ? Des peintres je vous dis. Par miracle, David trouve la manip', le moment d'effectuer fièrement la démo du coupe-contact. Tout semble OK, mais ils ont quand même un doute sur ce « *fucking steering damper* ». Ils décident donc de demander l'avis à un pilote chevronné. Si lui valide, ils valident. Je me dis qu'entre motards, le mec va valider direct. Sauf que c'est une sorte de premier de la classe qui est arrivé. Le gars commence à être pointilleux sur mon montage et moi, il commence à me les briser. Malgré la barrière de la langue, j'arrive à lui expliquer que le montage est « fiable » et surtout qu'il nous casse les couilles à ce moment-là. Comme quoi j'ai bien progressé en anglais parce que Bingo ! C'est bon ! On saute de joie avec David. Ça y est, je peux enfin valider mon inscription. « *OK, maintenant c'est officiellement une moto de course donc elle reste là, viens la récupérer avec ton véhicule équipé de la CB et ce sera bon. On t'a fait une fleur en te laissant rouler toute la semaine, mais maintenant c'est fini.* »
Et moi qui croyait avoir été discret. Avec David on se regarde ; la moto ne rentre pas dans son camping car, il faut donc qu'on trouve une équipe. Mais qui ? Et là énième miracle : Nick m'appelle. Moteur cassé pour son Hayabusa, il allait partir mais s'est dit que j'avais peut-être besoin d'aide. Je lui explique que je ne peux pas rouler tant que je n'ai pas d'équipe avec un véhicule. Nick : « *OK, j'arrive mec, c'est moi ton équipe !* »
Nick il ne parle pas dans le vent, c'est la 2e fois qu'il me sauve la mise. Avec David, on se rend compte que Nick est très respecté ici. Quand ils ont vu qu'on était avec lui, tous les feux sont passés au vert. « *T'es prêt mec ? Parce que ça y est, tu vas rouler !* », me lance Nick. Il sangle ma moto à l'arrière de son Pick-up et on se dirige vers la ligne de départ. J'ai l'impression d'être un pilote d'usine, Nick s'occupe de tout. Pourquoi il fait ça ? Parce



Pas de record mais une victoire quand même : deux runs sur le sel et un rêve réalisé malgré une tonne d'embûches. Reste plus qu'à remonter clignos, plaque et rétros et à repartir par la route...

qu'il sait ! Il sait l'importance que ça a pour moi. Il sait pourquoi j'ai envie d'être là. Il a la même envie, la même passion et il sait que s'il était à ma place, il aimerait qu'un mec l'aide exactement comme il le fait. C'est ça l'âme de ce lieu, c'est ça qui fait la légende de cette course. Nick me donne de précieux conseils de dernière minute ; notamment où me placer sur la piste pour ne pas trop glisser et éviter les bosses.

Le Marshall me serre la main : « *Good Luck crazy French guy.* » J'ai fermé ma visière et il m'a fait le fameux geste m'indiquant que la piste était libre. Je vous jure que je l'ai savouré ce moment, j'ai mis la 1re et me suis élancé sur cette mer de sel. C'est à peine croyable, j'ai poussé chaque rapport de ma Kawasaki pour arriver très vite à fond. Pendant une fraction de seconde, je suis absent tellement c'est dingue, comme si je volais. Juste le temps de revenir à la réalité quand ma moto a commencé à bouger comme si j'étais au Touquet sur Stella plage. Finalement, heureusement qu'on a le « steering damper ». J'ai beau essayer de tenir la moto au maximum, rien n'y fait, elle bouge de plus en plus et je dois rendre un peu les gaz. Sur la voie de dégagement en attendant que Nick vienne me récupérer, un mélange d'émotions m'envahit. La pression qui redescend, des frissons qui me parcourent le dos et cette petite voix dans ma tête qui me dit : « *Tu l'as fait.* »

Nick me félicite et moi je le remercie encore. C'était dingue ! Il m'emmène récupérer mon 1er ticket à la cabine de chronométrage où on se tombe dans les bras avec David. L'émotion est de courte durée puisque je décide, maintenant que je ne suis plus un rookie, de faire tout de suite un autre run pour tenter d'améliorer la vitesse.

On fait quelques rapides réglages avec Nick et David pour tenter de limiter le guidonnage qui m'empêche de rester à fond. Au moment du second run, l'émotion fait place à la concentration. Le couteau entre les dents. Je pousse davantage les rapports et j'essaie de me cacher un maximum pour limiter la prise au vent. Mais rien n'y fait, la vitesse est même moins bonne, car un vent d'est s'est levé et j'ai toujours le même problème de guidonnage. On ne fera pas mieux que 116,923 mph (187 km/h). Bien loin du record et même loin des 220 km/h que j'avais pris en France, la faute au vent, à l'altitude et à la moins bonne adhérence sur le sel.

Un peu frustrant pour moi, mais rien à côté de l'immense satisfaction d'être allé au bout du défi. Au moment où j'écris ces lignes, je m'apprête à monter dans l'avion qui me ramène chez moi, après avoir rendu ma compagne d'aventure à Brad de chez Kawasaki USA qui me lancera, au moment de se quitter : « *You're crazy, but you did it.* »

C'est bon d'être fou quelquefois. ■

Portfolio Bol d'or

Sous le soleil

du Castellet

Dans quelques jours, le Bol d'or vivra sa 89e édition. Ce sera la 33e fois que l'épreuve a lieu sur le circuit Paul-Ricard, près du Castellet (83). Une véritable « résidence » pour l'épreuve d'endurance, à laquelle nous rendons hommage à travers ce petit portfolio d'images pleines de soleil.

Par Christian Batteux. Photos archives *Moto Revue* et DR.



Longtemps, le Bol d'or, pour – approximativement –- paraphraser Marcel Proust, ne s'est pas couché de bonne heure (sic), et surtout, longtemps le Bol d'or s'est tenu en région parisienne. D'abord organisé dans le nord-est de Paris à sa création en 1922, entre Vaujours, Courtry et Livry-Gargan (à une seule occasion), il a ensuite migré en forêt de Saint-Germain (pour 16 éditions), en forêt de Fontainebleau (pour une seule édition) puis sur le circuit de Linas-Montlhéry (pour 16 éditions), donc sur un circuit permanent après une quinzaine d'éditions disputées sur des routes départementales simplement fermées à la circulation le temps de l'épreuve. La course reine de l'endurance a ensuite investi le circuit Bugatti au Mans en 1971, avant de s'en faire éconduire à la suite de la création des 24 Heures en version moto, à partir de 1978 (soit 7 éditions). C'est cette année-là que le Bol d'or s'est installé sur le circuit Paul-Ricard, jusqu'au moment où les travaux entrepris par l'équipe de Bernie Ecclestone, big boss de la Formule 1 à l'époque et nouveau propriétaire du site, ont contraint le Bol d'or à monter à Magny-Cours, de 2000 à 2014 inclus (soit 15 éditions).

La réouverture du Paul-Ricard au public et aux événements sportifs a naturellement incité l'épreuve à revenir sur le lieu de prédilection à partir de 2015, sous le soleil du Castellet, où le Bol d'or aura donc lieu dans quelques jours et ce, pour la 33e fois.

4_120449085



1 En 1980, année du doublé de l'équipe Suzuki pour ses débuts officiels en endurance, le public est chaud bouillant et se prépare à envahir la piste. **2** Jean Lafond (au premier plan) arrive au sprint vers sa Kawasaki officielle maintenue par Serge Rosset. Cette année 1983, c'est la Honda de Raymond Roche (caché derrière Lafond) qui l'emportera.
3 Dominique Méliand est aux aguets devant le stand rudimentaire du Suzuki Endurance Racing Team en 1982.
4 Prégrille de l'édition 1983. La Elf de Didier de Radigues côtoie la Honda de Ron Haslam et une des Suzuki du SERT. Les pilotes de GP et les machines d'usine renforcent le prestige de l'épreuve.
5 À gauche de l'image, Jean-Louis Guillou, le patron du service course Honda, surveille la manoeuvre du ravitaillement orchestré par ses hommes en 1982.
6 L'Américain Dave Aldana à l'attaque sur sa Honda RCB 1000 en 1981, année du premier des sept succès de Dominique Sarron, qui gagne avec Jean-Claude Jaubert.
7 L'affiche officielle du premier Bol d'or organisé sur le circuit Paul-Ricard en septembre 1978.

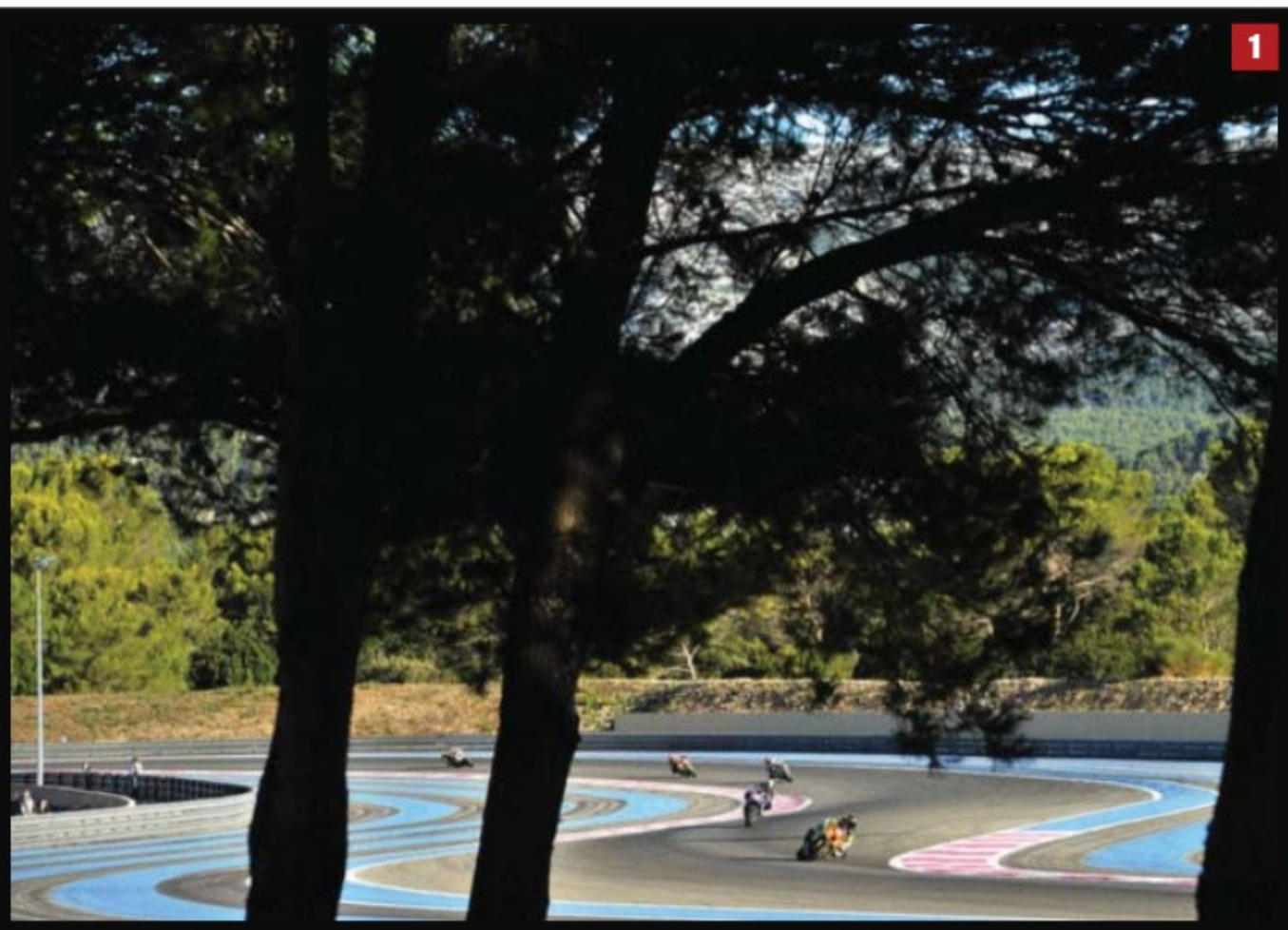











1


2



5


6


7

1 En 2015, les pilotes du Bol d'or retrouvent un circuit totalement réaménagé au milieu de la pinède du Var.
2 Les hommes du SERT ont remporté un 21e succès en 2025.
3 En 1993, Michel Graziano ramène au prix d'un effort terrible sa Suzuki officielle au stand après avoir été percuté par un concurrent en perdition.
4 Jean-Louis Battistini gagne avec sa Kawasaki d'usine en 1995 avec Terry Rymer et Jehan d'Orgeix.
5 Les coéquipiers de Vincent Philippe arrosent de champagne le recordman de l'épreuve, qui vient de gagner son neuvième Bol d'or en 2019.
6 L'entrée de la ligne droite du Mistral en nocturne.
7 La même entrée dans la ligne droite du Mistral de jour, l'année du retour de l'épreuve au Paul-Ricard en 2015. Victoire de la Kawasaki officielle de Grégory Leblanc, ici en action.

4_120449095

4_120449085

3



4





4_120449085

MotoGP

Retour gagnant

Fort d'une guérison plus rapide que prévu, Johann Zarco a retrouvé la compétition dès la fin du mois d'août à l'occasion du Grand Prix d'Aragon. Un retour réussi qui a fait plus que rassurer le pilote du team Honda LCR.

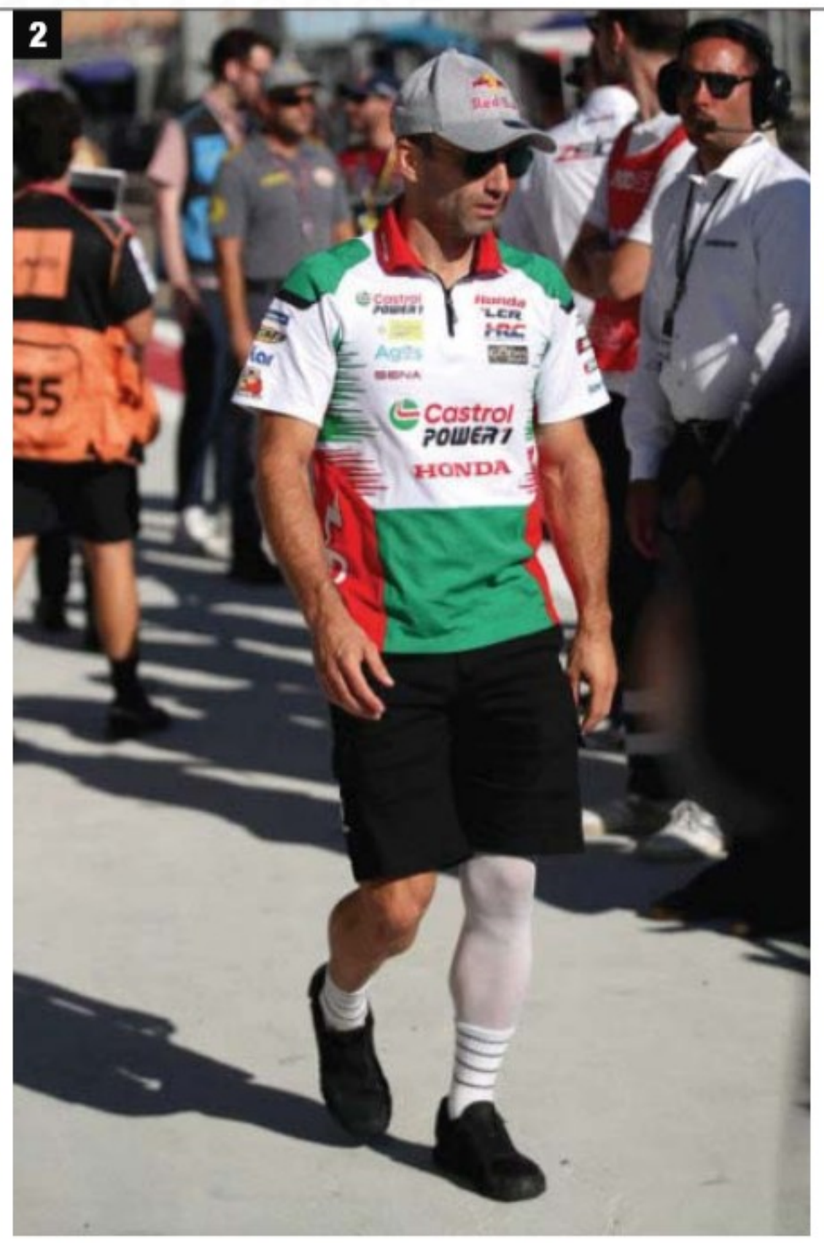
Par Michel Turco (LBSM). Photos Gold and Goose.


SENA
Castrol
ultimate
SHARK
Red Bull
SENA
GOD55 SPORTS
AGV

Un passage direct en Q2, un point à l'arrivée du sprint et un autre sous le drapeau à damier du Grand Prix alors qu'il avait deux tours longs de pénalité à effectuer… Qui aurait imaginé que Johann Zarco puisse boucler un tel week-end lorsqu'il a débarqué sur le circuit d'Alcañiz pour passer l'examen médical qui devait décider s'il pourrait ou non remonter sur sa RC213V ? Pas grand monde. Même l'intéressé semblait avoir du mal à y croire. « *À l'origine, je n'étais même pas certain de pouvoir revenir ici, soufflait-il à l'heure du bilan. Finalement, j'ai roulé dès vendredi avec de bonnes sensations, j'ai pu faire le sprint, la course, effectuer mes deux long laps et marquer des points.* » Jeudi, lorsqu'il obtient un feu vert provisoire du directeur médical du MotoGP, Johann fait preuve d'un optimisme mesuré. « *Cela fait*







1 Pedro Acosta (n° 37) continue de faire des merveilles au guidon de sa KTM. S'il n'a pas la meilleure moto du plateau, l'avantage restant aux Aprilia et Ducati, l'Espagnol montre qu'il est l'un des tous meilleurs. **2** Une convalescence accélérée pour Zarco qui signe un très beau retour. **3** Aux avant-postes depuis deux courses, Marco Bezzecchi s'est replacé dans la course au titre.



GP de Grande-Bretagne

Au tour de Fernandez

À Silverstone, c'est au tour de Raul Fernandez d'offrir à Trackhouse sa deuxième victoire de la saison après celle d'Ogura aux Pays-Bas. Parti de la première ligne, l'Espagnol prend les commandes dès le premier virage, aidé par les problèmes de correcteur d'assiette de Jorge Martin et Ai Ogura. Une fois en tête, il va construire son succès en gérant son pneu arrière avant de hausser le rythme lorsque Martin revient à moins de quatre secondes. Solide jusqu'au bout, Fernandez s'impose devant Martin et Bezzecchi, les trois hommes offrant ainsi un nouveau triplé à l'usine Aprilia. Une victoire importante aussi sur le plan personnel pour l'Espagnol, quelques semaines seulement après avoir enfin prolongé son contrat avec Trackhouse au terme d'une longue période d'incertitude. Derrière lui, Jorge Martin confirme son retour au premier plan : pole position, vainqueur du sprint puis deuxième du Grand Prix, le leader du championnat a retrouvé à Silverstone une Aprilia qui lui convient, notamment grâce à une base de réglages lui redonnant de la confiance sur l'avant. S'il n'a jamais pu revenir suffisamment près de Fernandez pour jouer la victoire, l'Espagnol quitte l'Angleterre sur un week-end presque parfait et une avance consolidée au championnat. Plus détendu qu'auparavant, il affirme désormais vouloir se concentrer davantage sur sa progression que sur le classement. Pour Aprilia, le bilan est encore plus significatif : trois motos aux trois premières places et une structure satellite capable de gagner régulièrement. L'équipe Trackhouse, longtemps considérée comme un projet en construction, confirme ainsi qu'elle est désormais en mesure de jouer devant.

presque un mois que j'ai repris l'entraînement à moto et tout se passe au mieux, assure-t-il. *Je suis apte à piloter une MotoGP, mais cela ne veut pas dire que tout est complètement revenu à la normale. Ma jambe n'est évidemment pas encore à 100 %. Il faudra voir comment elle réagit dans les longs virages à gauche, lorsqu'il faut maintenir un appui pendant un certain temps. Est-ce que je vais bien encaisser cette contrainte ou est-ce que je vais la subir ? Il reste également un risque en cas de chute. Si je tombe et que la jambe reçoit un choc important, je peux éventuellement créer une nouvelle lésion et retarder la récupération complète. Mais je ne peux pas non plus me dire que, tant que tout n'est pas parfait, je ne roule pas.* » L'idée est donc de prendre ce week-end de course comme un simple entraînement. « *Il n'y a aucune pression, aucune obligation de résultats,* note Sébastien Moreno, l'assistant personnel de Johann. *L'idée est vraiment d'aborder ce retour avec sagesse. Il faut prendre les choses étape par étape avant de pouvoir repartir complètement à l'attaque. Ce week-end doit d'abord lui permettre de vérifier comment son corps et son genou réagissent dans les vraies contraintes d'un Grand Prix.* » Si elles n'ont rien à voir avec celles que doit gérer un footballeur, un rugbyman ou un skieur, les contraintes encaissées par le genou d'un pilote MotoGP ne sont tout de même pas anodines. Les jambes travaillent énormément sur une moto. « *On parle beaucoup des bras, mais l'utilisation des jambes est très importante,* note Zarco. *Le genou sert évidemment d'appui lorsqu'il touche le sol. Les secousses et les vibrations peuvent encore provoquer de la douleur. Le cartilage reste sensible. Globalement, cela ne m'empêche pas d'être performant mais je sens une légère*





4_120449085



Entre Quartararo et Yamaha, la rupture est consommée

Entre Fabio Quartararo et Yamaha, la fin d'histoire devient compliquée. À Aragón, le Français a terminé dernier, au terme d'un week-end qui a encore mis en lumière les limites de la M1 et surtout l'incompréhension désormais installée entre le pilote et son équipe. « *J'essaie simplement d'aller le plus vite possible, mais je perds l'avant, je perds l'arrière… Ce week-end, nous n'avons jamais réussi à trouver quelque chose qui fonctionne vraiment* », résumait-il à l'arrivée du Grand Prix d'Aragon. Depuis plusieurs mois, Quartararo réclame pourtant la même chose : conserver une base connue, même limitée, plutôt que multiplier les essais sans résultat. À Alcañiz, Yamaha lui a fait tester un nouveau cadre et de nouvelles biellettes.

« *Dès la première fois, j'ai dit que c'était moins bien. On a essayé une deuxième fois, une troisième fois… pour finalement revenir à la moto standard. J'ai plus été un pilote d'essais qu'un pilote cherchant la performance.* » La fracture ne date pas d'hier. Quartararo estime qu'elle s'est amorcée lorsque Yamaha a choisi de poursuivre avec le V4 malgré son souhait de conserver le quatre-cylindres en ligne. Son départ chez Honda en 2027 n'a évidemment rien arrangé. Le dernier épisode concerne les essais de la prochaine 850 avec les pneus Pirelli prévus en Autriche. Yamaha ayant décidé de ne pas l'y faire participer, le Français a prévenu qu'il ne voyait aucune raison de travailler pour la moto qu'utiliseront ses successeurs.

« *Si on peut améliorer quelque chose pour cette année, je le ferai. Mais je ne vais pas me mettre à la limite et faire le pilote d'essais pour 2027.* » Une position qui agace forcément dans le camp japonais. Massimo Meregalli assure pourtant que Yamaha continuera à fournir ses nouveautés à Quartararo jusqu'au bout : « *Fabio reste notre pilote le plus rapide. S'il y a une pièce dont nous savons qu'elle est meilleure, il l'aura.* » Mais le dialogue s'est durci et chacun campe désormais sur ses positions. Yamaha veut continuer à développer, Quartararo veut retrouver de la performance sans repartir chaque vendredi de zéro. Il reste encore plusieurs Grands Prix à vivre ensemble. Dans ces conditions, ils pourraient paraître longs.







1 Toujours aussi incisif, Fermin Aldeguer signe lui aussi un très beau retour à la compétition après sa blessure contractée à Assen. Le futur pilote de la VR46 continue d'emmagasiner de l'expérience, et démontre son talent sur la piste. **2** Une marée rouge dans les travées d'Aragon saluées par la double victoire du héros, Marc Marquez. **3** Au moment de baisser sa visière, Johann n'a pas douté, pour le plus grand plaisir de ses fans.

4_120449085

appréhension, pas forcément liée directement à la douleur, mais parce que les muscles se contractent encore un peu différemment. Sur la moto, nous sommes dans une position qui n'est pas du tout naturelle. Nous sommes très repliés, presque comme des crapauds. Une bonne tonicité des abdominaux et du dos permet heureusement de soulager énormément les bras et les jambes. On passe constamment d'un appui à l'autre : parfois un peu plus assis sur la selle, parfois davantage sur les jambes, puis on récupère un peu avec les bras. Ce n'est pas comme tenir une position de squat pendant quarante minutes. Les muscles travaillent plutôt par impulsions, sur de très courtes périodes. C'est davantage une question de tonicité que de grande endurance musculaire. Et en fonction des situations, on peut toujours compenser avec un autre appui sur la moto. »

Le lendemain, après définitivement validé l'autorisation des autorités médicales, le pilote Honda LCR crée la surprise en s'offrant un passage direct en Q2. Qualifié sur la quatrième ligne de la grille de départ, il s'élance sans appréhension ni difficulté, lui

Toujours leader du championnat, Jorge Martin voit son matelas fondre comme neige au soleil...





On a cru qu'Acosta (n° 37) allait pouvoir accrocher Marc Marquez (n° 93), il n'aura fait que le titiller. En Aragon, Marc avait encore un petit truc en plus.



GP d'Aragon, Marquez, what else ?

Sans surprise, Marc Marquez a remporté sur les terres arides d'Alcañiz sa huitième victoire depuis ses débuts en MotoGP. La veille, il s'était adjugé la médaille d'or du sprint. Seule la pole position lui aura échappé cette année. Son auteur, Marco Bezzecchi, n'a malheureusement pas pu en profiter. Samedi après-midi, l'Italien s'est fait surprendre par l'ogre espagnol dès le premier virage. Le lendemain, le pilote Aprilia a tenu cinq tours en tête avant de rendre les armes. « *J'étais dans l'idée d'appliquer la même stratégie que la veille, mais j'ai commis une erreur,* explique Marquez. *Je n'ai pas réussi à désengager mon correcteur d'assiette et j'ai dû négocier le premier enchaînement avec l'arrière abaissée et une moto qui frottait par terre dans les virages.* » Pas de quoi pour autant l'affoler. L'officiel Ducati a pris le temps de trouver son rythme en évitant de trop solliciter ses pneus. Et quand il l'a décidé, il a réglé son compte à Bezzecchi. En tentant de résister, le pilote Aprilia a permis à Acosta de s'emparer de la deuxième place. À partir de là, les trois premières positions n'ont plus bougé. Longtemps talonnée par la KTM de son futur coéquipier, Marquez a haussé le ton peu avant la mi-course pour prendre une seconde d'avance suffisante à son confort.

Comme en Hongrie et comme en Allemagne, le pilote Ducati a fait le plein de points sur l'un de ces circuits qui tournent à gauche et qu'il adore. Son pilotage naturel s'y exprime à merveille, et cette épaule droite qui n'a pas fini de le tracasser l'y gêne moins qu'ailleurs. Cette année, Marquez n'a gagné qu'une fois sur un circuit qui tourne dans le sens horaire, en République tchèque : « *Si je veux avoir une petite chance de jouer le titre, je n'ai pas d'autre choix que de faire le plein de points sur les circuits où je me sens le mieux. Je sais que face aux Aprilia de Martin et Bezzecchi, je dois profiter de chaque occasion où il est possible de gagner.* »



Beaucoup de respect entre Marquez et Bezzecchi, tous deux en lice pour la couronne mondiale.

qui n'avait pas encore eu l'occasion d'exécuter cette manœuvre depuis l'interdiction du système qui permettait de bloquer l'avant de la moto. « *J'avais eu du mal aux essais car la moto avait tendance à cabrer,* explique-t-il à l'arrivée du sprint. *Le fait d'avoir d'autres pilotes autour de moi m'a finalement aidé à mieux jouer avec l'embrayage. Au premier freinage, j'ai été très prudent. Mais cela n'avait rien à voir avec un souvenir de Barcelone ou une appréhension liée à l'accident. C'est simplement un premier virage très serré et je n'ai pas voulu prendre de risque inutile.* » Après avoir pris l'avantage sur Bagnaia, Zarco croise le fer un long moment avec Aldeguer, lui aussi de retour de blessure. Si le pilote Ducati finit par prendre l'avantage, Zarco parvient à conserver la neuvième place pour arracher ce petit point qui en dit long sur sa détermination. Bonne nouvelle, son genou a tenu le choc. « *Je n'ai pas eu de douleur et il ne gonfle plus,* se réjouit-il. *Je reste juste encore un peu à la limite avec quelques crampes. Mais physiquement, je ne ressens pas davantage de fatigue.* » Autre bonne nouvelle, son retour sur sa RC213V a confirmé que le long repos qu'il a dû respecter pour récupérer de sa blessure lui a permis d'élargir son champ des possibles : « *Le fait de m'arrêter plus longtemps a finalement eu un effet assez intéressant : quand je suis remonté sur la moto, j'ai eu l'impression que certains mauvais automatismes avaient disparu. Avant l'accident, j'avais un petit déséquilibre entre les virages à gauche et à droite. Je sens aujourd'hui qu'il y a du mieux dans ma façon de mettre la moto sur l'angle, de m'engager dans le virage avec les épaules, de prendre les freins... En reprenant le supermotard, puis l'entraînement avec la CBR, j'ai essayé d'autre choses, notamment au freinage en*



Encore à la recherche de sa première victoire, la question est de savoir si Pedro Acosta pourra s'imposer cette année avec la KTM ou s'il devra attendre l'an prochain pour le faire avec sa Ducati officielle...



MOTO2

Agius valide son ticket MotoGP

Comme l'explique Nicolas Goyon dans sa chronique (voir en page droite), le team Tech3 avait le choix entre Manuel Gonzalez et Senna Agius pour rejoindre Luca Marini et ainsi former son prochain tandem en MotoGP. Sans trop de surprise, Jack Miller ayant perdu sa place sur la grille de la classe reine, c'est l'Australien qui a été choisi pour débuter l'an prochain dans la cour des grands. Avec David Alonso confirmé chez Honda, Dani Holgado recruté par Ducati et Izan Guevara promu chez Yamaha, Senna Agius sera le quatrième rookie du prochain championnat MotoGP. En attendant de savoir ce lui réserve KTM, le pilote du team IntactGP est bien décidé à conclure au mieux sa carrière en Moto2. Troisième du classement général au soir d'un Grand Prix d'Aragon qu'il a terminé en quatrième position, l'Australien peut encore espérer refaire son retard sur son coéquipier et leader du championnat, Manuel Gonzalez. Avec moins de soixante points à combler et neuf courses à disputer, la mission n'a rien d'impossible. À condition toutefois qu'il fasse preuve d'un peu plus de régularité que ça n'a été le cas jusqu'à présent. Vainqueur à Austin et à Jerez, Agius n'est depuis monté qu'à deux reprises sur le podium, en Hongrie et aux Pays-Bas, et à chaque fois sur la troisième marche. Il compte aussi quatre quatrième places, ce qui explique sa position au classement général. « *Agius n'a que 21 ans et finalement peu d'expérience en vitesse,* note Nicolas Goyon. *C'est un pari sur l'avenir.* » Qui seul dira s'il était pertinent.



LA CHRONIQUE DE NICO

NICOLAS GOYON, TEAM MANAGER TECH3

Construire 2027



Pour construire notre prochaine line-up, notre idée était assez claire : associer en MotoGP un pilote expérimenté à un rookie. Ce choix a d'autant plus de sens avec le changement de règlement, des motos moins puissantes, la disparition des correcteurs d'assiette et surtout l'arrivée des pneus Pirelli. Cela va remettre beaucoup de choses à plat et va pouvoir faciliter l'intégration d'un jeune pilote. Le choix de Luca Marini, je l'ai personnellement beaucoup poussé. Nous savons que notre KTM n'est pas la moto la plus facile du plateau et, par le passé, les pilotes venant de Ducati ont souvent eu besoin de temps pour s'adapter. Luca, lui, sort de plusieurs saisons compliquées avec Honda. Il sait ce que signifie travailler pour faire progresser une moto, et tout ce que l'on sait de lui confirme que c'est un gros bosseur. C'est exactement le profil dont nous avons besoin. Pour le deuxième guidon, nous avons longtemps hésité entre deux pilotes aux caractéristiques très différentes. L'un représente davantage la valeur sûre, avec beaucoup de résultats et d'expérience en Moto2 ; l'autre est plus jeune, peut-être plus irrégulier, mais avec un potentiel important. Si notre choix se confirme, ce sera davantage un pari sur l'avenir. C'est aussi cela que nous voulons apporter au projet KTM : du sang neuf et la possibilité de faire grandir un pilote avec nous. Une fois le dossier MotoGP réglé, il faut maintenant finaliser le Moto3, et ce n'est pas forcément plus simple. Nous constatons que les pilotes expérimentés cherchent de plus en plus à rejoindre des structures possédant également une équipe Moto2. Ils veulent pouvoir se projeter dans la catégorie supérieure sans changer d'environnement. Ne pas avoir de programme Moto2 est donc aujourd'hui un handicap pour Tech3. En revanche, nous avons un argument important : la KTM. Les jeunes pilotes veulent rouler avec cette moto parce qu'elle apparaît comme l'une des références de la catégorie. À nous d'utiliser cet avantage. Notre équipe Moto3 a vocation à former des pilotes. Nous avons déjà accueilli des rookies, nous leur avons permis de découvrir le championnat du monde et nous voulons continuer dans cette direction. Le marché des pilotes évolue, les équipes doivent aujourd'hui penser non seulement aux performances immédiates mais aussi à la progression qu'elles peuvent proposer. En MotoGP comme en Moto3, notre objectif pour 2027 est donc assez similaire : disposer d'un pilote capable d'apporter immédiatement son expérience et, à côté, donner sa chance à un jeune dont nous pensons qu'il peut franchir un cap. C'est un équilibre qui comporte forcément une part de risque, mais c'est aussi comme cela que l'on prépare l'avenir d'une équipe.



Encore une saison à oublier pour Francesco Bagnaia (n° 63), à terre en Aragon, tout comme Fabio Di Giannantonio (n° 49), qui perd le contact au championnat.



Dauphin de son frère lors de la course Sprint, Alex Marquez doit se contenter de la 4ème position le dimanche. Un week-end malgré tout très solide.

serrant le levier avec un seul doigt pour moins déstabiliser la moto. Ça va dans la bonne direction, je sens que je commence à développer un pilotage qui me permet de mieux utiliser la moto. Je la comprends mieux et j'arrive à être plus propre. En revanche, cela ne m'aide pas encore suffisamment lorsqu'il faut produire une attaque. C'est probablement la prochaine étape. » Il faut dire que depuis le mois de mai, la Honda RC213V n'a pas vraiment progressé. La japonaise souffre des mêmes maux et ne permet toujours pas à ses pilotes de rivaliser face aux machines italiennes. « *Le problème, c'est qu'il ne faut pas la violenter. Et lorsqu'on est en groupe, cela devient compliqué, parce que pour rester au contact ou dépasser, il faut parfois justement la forcer. Ce n'est pas simplement une question de motricité ou de grip. C'est un ensemble de choses, comme sa capacité à tourner, ou encore la manière dont on charge le pneu, mais surtout le fait que lorsqu'on commence à vraiment solliciter l'arrière, on arrive très rapidement à la limite du pneu. C'est cela qui nous handicape.* » Lui qui annonçait jeudi vouloir prendre ce week-end pour une séance d'entraînement, le voilà déjà en quête de performance. « *Ce week-end se passe mieux que je ne pouvais l'imaginer.* » Il va le confirmer dimanche après-midi en parvenant à terminer la course en quinzième position, malgré les deux tours longs de pénalité que lui ont imposé la direction de course pour avoir causé l'accrochage qui lui a coûté ses trois mois loin des circuits. ■

MOTO3

Rien n'arrête Quiles

Au rythme où il enchaîne les victoires, sept en treize Grands Prix, Maximo Quiles pourrait bien coiffer sa première couronne de champion du monde là où Marc Marquez, son mentor, a obtenu sa dernière, soit sur le circuit de Motegi qui accueillera, le 4 octobre, le Grand Prix du Japon. Au soir de la manche aragonaise du championnat du monde Moto3, le pilote du team Aspar comptait en effet près de cent points d'avance sur Alvaro Carpe et un peu plus sur David Almansa, vainqueur à Silverstone pour la deuxième fois de la saison. C'est justement ce Grand Prix de Grande-Bretagne qui aurait pu mettre à mal le leader du championnat.

Victime d'une lourde chute durant la seconde séance de qualification, Maximo Quiles s'est fracturé une clavicule et n'a pas pu participer à la course. Heureusement pour l'Espagnol, une trêve de deux semaines et demie lui a permis de récupérer après l'intervention chirurgicale qui était nécessaire pour soigner sa blessure. Dès les premiers essais sur le Motorland d'Aragon, Quiles s'est rassuré. « *Il y a quelques virages où j'ai un peu de mal, les virages à droite, mais presque tout le circuit étant composé de virages à gauche, je n'ai pas trop de problèmems sur la moto,* confiait-il. *J'avais quelques doutes quant à la façon dont je me sentirais, car l'opération était encore très récente et le trajet pour venir ici a été compliqué, mais dès que je suis monté sur la moto et que j'ai pris quelques virages, je me suis dit : "Ça ne va pas trop me gêner."*» **Ça l'a tellement peu gêné que le protégé des frères Marquez s'est imposé après avoir fait le break lorsqu'il a décidé de prendre les commandes de la course.**



Les additifs

MOTUL

Votre moteur mérite plus.



RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOS PRODUITS SUR MOTUL.COM

SUIVEZ-NOUS SUR :

MOTUL FRANCE MOTUL_FRANCE

Paolo Pavesio

« Je n'ai aucun problème avec le fait qu'un pilote ait du caractère. »

Successeur de Lin Jarvis aux commandes de YMR, Paolo Pavesio vit des jours difficiles. Contraint à composer avec une M1 qui manque de performances et des pilotes qui oscillent entre frustration et découragement, l'Italien attend de pouvoir tourner la page en espérant repartir de l'avant.



Paolo, tu es à la tête de Yamaha Motor Racing depuis le début de l'année 2025. Cela correspond-il à ce que tu imaginais en succédant à Lin Jarvis ?

C'est évidemment un rôle exigeant, mais aussi extrêmement intéressant. Je considère ce que nous faisons comme un véritable projet de transformation. Il est centré sur le MotoGP, mais il a également un impact plus large sur l'entreprise. Le changement le plus visible concerne le concept de la M1, mais nous transformons aussi notre manière de travailler. Il était clair dès le départ que cela ne pourrait pas se faire du jour au lendemain, l'essentiel étant de construire des fondations solides. Il faut donc accepter une période temporairement difficile pour bâtir une base plus forte et revenir durablement au niveau où nous voulons être. Bien sûr, plus vite nous y parviendrons, mieux ce sera. Et plus nous serons performants dans notre travail, plus nous pourrons accélérer ce processus.

Vous attendiez-vous à rencontrer autant de difficultés en lançant le projet du V4 ?

Nous avions identifié un certain niveau de risque. Nous l'avions d'ailleurs expliqué lors de la présentation de l'équipe en début de saison. Après deux saisons très compliquées, en 2023 et 2024, notre quatre-cylindres en ligne avait retrouvé un bon niveau de vitesse pure. Ce qui nous manquait, c'était la possibilité d'exploiter cette performance sur la longueur de la course. Cela venait de plusieurs facteurs techniques que nous avons souvent expliqués : la configuration de la moto, son interaction avec les pneus, le niveau d'adhérence et l'usure du pneu arrière. Nous savions que notre avenir passerait de toute façon par le V4, notamment à partir de 2027 avec le nouveau règlement et la réduction de l'aérodynamique. Nous avions donc conscience qu'en matière de performance immédiate, nous risquions de faire un pas en arrière avant de pouvoir progresser. La situation actuelle faisait partie des scénarios possibles. Pour être tout à fait honnête, nous pensions être meilleurs dans certains domaines. Dans d'autres, nous avançons dans la direction prévue. Le problème est que, lorsque vous courez chaque week-end, le résultat du moment devient la seule chose tangible. Même si le plan est clair et que vous comprenez ce que vous êtes en train de construire, seul le résultat de la course compte aux yeux de tous. C'est évidemment difficile à gérer.

Paolo Pavesio (à droite), à côté de Lin Jarvis, son prédécesseur au commandes du Motorsport Yamaha.



Avec Fabio Quartararo jusqu'à la fin 2026, Pavesio compte encore sur le Français pour faire briller la marque.

Comment gères-tu la frustration de tes pilotes ?

J'aimerais avoir une recette et pouvoir simplement l'appliquer ! Plus sérieusement, ce n'est pas facile, surtout pour les pilotes qui aimeraient être compétitifs tous les week-ends. Nous le voudrions également, mais nous travaillons davantage avec une vision à moyen et long terme. Un pilote, lui, est naturellement concentré sur la saison en cours et sur ce qui se passe le jour de la course. Nous essayons donc de maintenir une communication ouverte et d'être transparents lorsque quelque chose se situe en dessous de nos attentes ou de nos objectifs. La frustration n'est jamais un sentiment très sain. Que vous soyez ingénieur, manager ou pilote, il faut apprendre à la gérer, parce qu'elle ne vous mène nulle part. Vous pouvez être en colère et transformer cette colère en réaction. La frustration pure, en revanche, a tendance à vous tirer vers le bas et à créer des tensions entre les personnes. Je n'ai aucun problème avec les confrontations franches, même fortes, si elles permettent ensuite de repartir sur de meilleures bases.

Comment évolue le projet de la moto 2027 ?

L'analyse est assez complexe, parce que nous devons gérer plusieurs changements majeurs simultanément. La cylindrée diminue, la moto évolue conformément au nouveau règlement, et les pneus changent également. Il faut donc réussir à distinguer ce que chacun de de ses paramètres génèrent. Les premières sensations sont positives. D'après Toprak, la moto semble aller dans une direction intéressante. La moto que nous avons jusqu'à présent utilisée reste un ensemble hybride. On a un premier prototype de 850 cm^3, sans dispositifs de variation de hauteur et avec une aérodynamique réduite, mais sa base reste celle de la moto actuelle. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi de passer au V4. Nous n'aurions jamais pu réaliser une telle intégration avec l'ancienne architecture. Dans l'ensemble, le comportement en entrée de virage et la capacité naturelle de la moto à tourner se sont améliorés. Le moteur contribue également à cette qualité. C'est donc une étape positive. À Spielberg, en septembre, nous aurons une nouvelle évolution, plus proche de ce que sera la moto 2027.

Lors des premiers tests en République tchèque, Honda a choisi d'utiliser ses pilotes titulaires, même si on sait qu'ils ne seront plus dans cette équipe l'an prochain. Yamaha a adopté une stratégie différente. Pourquoi ?

Je n'aime pas commenter les décisions prises par les autres constructeurs. Dans notre cas, nous pouvions utiliser deux pilotes, en tenant compte du matériel dont nous disposions. Nous avons choisi Augusto Fernández parce que c'est celui qui connaît le mieux notre ensemble technique. Après les essais de Misano, Brno représentait une bonne occasion pour lui de poursuivre l'évaluation de la moto. Nous avons également choisi Toprak parce qu'il sera avec nous en 2027 et qu'il possède une expérience récente et importante des pneus Pirelli.

Avec Jorge Martin, vous n'avez pas choisi de recruter l'un des pilotes les plus calmes du plateau. Vous pensez que c'est le bon profil pour un projet comme le vôtre ?

J'ai déjà bénéficié d'un très bon entraînement dans ce domaine, donc cela ne me pose aucun problème ! Plus sérieusement, les êtres humains qui expriment leurs émotions ne me font pas peur. Il faut simplement trouver le bon équilibre. Les émotions ne doivent pas prendre totalement le contrôle, parce qu'elles finissent alors par nuire à la performance et peuvent également affecter les personnes qui vous entourent. Il faut donc les maîtriser, mais je n'ai aucun problème avec le fait qu'un pilote ait du caractère. Fabio, par exemple, possède une personnalité que les gens apprécient. C'est quelqu'un de bien et il donne tout ce qu'il a. Cela peut parfois l'amener à monter très haut dans les tours, si je peux utiliser cette image, et il lui arrive de monter un peu trop haut. Je n'ai aucun problème à le lui dire. Mais il est le premier à le savoir. Nos futurs pilotes auront eux aussi des émotions. L'un en exprimera peut-être beaucoup, l'autre beaucoup moins. Nous aurons ainsi un équilibre intéressant, également sur le plan culturel, entre l'Espagne et le Japon. Je répète toujours que, dans un championnat de ce niveau, le passeport ne doit jamais être un critère de décision. La performance, l'adéquation avec le programme et les besoins du projet doivent passer en premier. Mais il est également vrai que Yamaha n'a encore jamais aligné un pilote japonais officiel directement dans son équipe d'usine. Cela ajoute un ingrédient intéressant au projet. Cela apporte aussi une motivation supplémentaire et une forme de pression positive pour offrir à nos pilotes le meilleur matériel possible.

Cette présence japonaise peut-elle aussi faciliter, selon toi, les échanges avec les ingénieurs ?

C'est important, mais c'est aussi quelque chose que nous travaillons déjà. Nous développons une véritable culture internationale au sein de l'équipe. Les personnes peuvent évidemment échanger dans leur langue lorsqu'elles se connaissent bien. Elles pourront peut-être parler de football en japonais, par exemple. Mais dans la relation professionnelle, je préfère ne pas communiquer en italien avec un pilote italien ou en japonais avec un pilote japonais. Nous devons nous retrouver sur un terrain neutre. J'aime que l'anglais soit la langue commune de l'équipe. Cela n'empêche évidemment pas de passer ponctuellement à sa première ou à sa deuxième langue.

Yamaha a déjà eu des pilotes japonais sous contrat officiel, comme Norick Abe…

Oui, mais pas directement comme pilote titulaire dans l'équipe d'usine. Abe disposait d'un contrat et d'un matériel officiels, mais la situation était différente. Nous venons d'ailleurs de terminer la restauration de l'une de ses motos de 2002. Elle devrait prochainement reprendre la piste.

Les constructeurs ont fini par trouver un accord avec le promoteur du championnat. Qu'est-ce que cela va changer ?

Il y a évidemment une dimension économique, parce que le MotoGP reste aussi une activité commerciale. Mais je retiens surtout deux résultats importants. Le premier est que les constructeurs ont appris à discuter d'une stratégie à long terme. Dans le passé, nos échanges se concentraient principalement sur le règlement technique. Celui-ci reste essentiel, mais nous avons commencé à nous poser des questions plus larges : quel est l'avenir du championnat ? Pourquoi investissons-nous autant ? Comment pouvons-nous continuer à le faire d'une manière satisfaisante pour tout le monde ? Carmelo Ezpeleta m'a expliqué un jour qu'une bonne négociation aboutit lorsque tout le monde est satisfait à 90 %. Je pense que c'est à peu près là où nous sommes arrivés. Chacun a pu défendre ses positions : les constructeurs entre eux, puis les constructeurs avec l'organisateur, et inversement. Le deuxième résultat important est la meilleure compréhension qui existe désormais entre les différentes parties. Après ces longues discussions, parfois difficiles, je ressens une véritable volonté de coopérer pour développer le championnat. C'est dans l'intérêt de tout le monde.

Le statut des équipes évolue également…

Oui, et c'est probablement le changement le plus important pour elles. Les onze équipes seront désormais traitées de manière égale et disposeront d'une forme de droit semi-permanent à participer au championnat. Lorsque l'accord arrivera à son terme, elles conserveront un droit à poursuivre. C'est une avancée très importante, notamment pour les structures indépendantes. Nous en sommes heureux, parce que nous avons besoin de onze équipes fortes pour proposer un grand spectacle.

Qu'avez-vous dû concéder pour parvenir à cet accord ?

Certains éléments doivent naturellement rester confidentiels, parce qu'ils faisaient partie de la négociation. Ce que nous avons tous donné, en revanche, c'est énormément de temps et beaucoup d'énergie. Les discussions ont parfois été stressantes pour les différentes parties. Mais je pense que nous entrons maintenant dans une période où des échanges ouverts, transparents et constructifs pourront nous permettre de prendre de meilleures décisions, et de les prendre plus rapidement. La décision concernant l'interdiction des correcteurs d'assiette en est peut-être déjà un exemple. Elle n'est pas directement liée au contrat, mais elle montre que nous sommes capables de mieux travailler ensemble.

Carlos Ezpeleta a dit qu'il voulait transformer les vingt-deux Grands Prix en vingt-deux événements comparables au Super Bowl. Est-ce réaliste ?

Je l'espère. Mais je le formulerais autrement : j'aimerais que nous ayons vingt-deux événements comparables au Grand Prix de France. Aujourd'hui, certains Grands Prix sont de très grands événements. On y ressent tout le travail réalisé autour de la course : la promotion, l'accueil, les invités et l'ensemble de l'expérience proposée. Dans d'autres endroits, on peut parfois s'interroger sur la pertinence des efforts engagés. Investir pour développer un événement n'est jamais un problème, mais il faut tenir compte de son potentiel réel. Cette idée de vingt-deux Super Bowls, ou de vingt-deux Grands Prix de France, est un autre sujet sur lequel nous devons discuter plus profondément. Certains marchés sont intéressants pour les sponsors et les activités commerciales. D'autres sont importants parce que l'industrie de la moto y est très forte et qu'il existe déjà une véritable passion. L'expression « vingt-deux Super Bowls » est visuellement très forte. Mais « vingt-deux Grands Prix de France » correspond peut-être davantage à ce que nous considérons comme l'essence du MotoGP et de la compétition motocycliste.

Le Grand Prix de France attire énormément de spectateurs, mais le paddock y semble parfois moins rempli d'invités que sur certains Grands Prix italiens ou espagnols. Comment l'expliquez-vous ?

La situation diffère selon les pays. Je connais bien le cas de l'Italie. Le Mugello a énormément profité de l'âge d'or de Valentino Rossi. L'événement est devenu très important presque naturellement. Le paddock italien reste également très rempli parce qu'une grande partie des sponsors et de l'activité commerciale du MotoGP est liée à l'Italie et à l'Espagne. Misano représente un cas différent. Chaque année, les organisateurs cherchent activement à développer le site, l'événement, la promotion et les animations. En Espagne, il existe peut-être simplement trop de courses. Même avec toute la passion qui existe dans ce pays, organiser quatre Grands Prix est probablement excessif. Mais si je dois choisir entre un paddock plein et des tribunes pleines, je choisis toujours les tribunes. Nous sommes ici pour les fans. Le business est important, mais nous sommes d'abord là pour le public. Je choisis donc toujours Le Mans.

Yamaha est un constructeur généraliste qui vend beaucoup plus de motos que certaines marques concurrentes. Cela change-t-il votre vision de la compétition ?

Oui. Nous voulons évidemment montrer notre technologie, mais aussi toucher le public le plus large possible : nos clients actuels, de futurs clients et les passionnés en général. Nous sommes un constructeur généraliste, et nous

Paolo Pavesio digest

Paolo Pavesio a pris la direction de l'entité Yamaha Motor Racing depuis le 1er janvier 2025, succédant ainsi à Lin Jarvis. Italien, il connaît intimement la marque aux trois diapasons, qu'il a rejointe bien avant son arrivée dans le paddock MotoGP. Pendant onze ans chez Yamaha Motor Europe, il a notamment occupé les fonctions de directeur Marketing et Motorsport et piloté une profonde réorganisation des activités sportives européennes. Désormais responsable du projet MotoGP aux côtés de Takahiro Sumi, Pavesio accompagne la transformation technique et organisationnelle engagée par Yamaha, avec le développement du V4 et la préparation de la nouvelle M1. Manager davantage issu de la stratégie et du marketing que de l'ingénierie pure, il revendique une approche fondée sur la coopération, l'internationalisation des équipes et une vision à long terme pour ramener Yamaha au premier plan.



Le choix du V4 est une promesse pour l'avenir, et une base de travail attendue pour développer la nouvelle 850.

cherchons à produire de très bonnes motos destinées à un marché large. Nous ne sommes pas une marque de niche et nous ne ciblons pas uniquement les personnes disposant d'un pouvoir d'achat élevé. Ducati, par exemple, occupe un positionnement beaucoup plus haut de gamme. Nous participons au même championnat, mais nos objectifs commerciaux et nos besoins peuvent être différents. La visibilité reste évidemment importante pour tout le monde. Je ne connais pas précisément le modèle économique de Ducati, notamment dans les domaines de l'image ou du merchandising. Mais ils utilisent eux aussi la compétition pour faire progresser leur technologie et vendre leurs motos. Nous faisons la même chose. Nous cherchons toutefois à toucher une audience encore plus large et à partir de la base de la pyramide. C'est pour cette raison que nous sommes actifs en Moto2 et que nous lançons un nouveau projet en Moto3. C'est également pourquoi nous ne courons pas seulement en Superbike, mais aussi dans des catégories comme le Supersport 300 et maintenant le Supersport 700. Nous voulons être présents au plus près des passionnés et des clients qui pratiquent la compétition. Cela fait partie de l'identité de Yamaha.

Pourquoi avez-vous décidé de fournir les motos de la future catégorie Moto3 ?

Parce que nous avons trouvé le projet intéressant et que nous pensions pouvoir apporter quelque chose de positif à la compétition. Cela peut aussi nous aider à toucher des passionnés plus jeunes. Sur le plan sportif, notre objectif est évidemment de pouvoir, à terme, accompagner une équipe et faire progresser nos propres pilotes. Mais sur le plan industriel, nous avons pratiquement renoncé à imposer une forte présence de notre marque sur les motos. Je souhaite surtout fournir une machine qui coûtera beaucoup moins cher que les Moto3 actuelles. L'objectif est d'augmenter le nombre de pilotes et de rendre l'accès à la compétition moins coûteux.

Ce projet dépassera-t-il le seul championnat du monde ?

Oui. Le Moto3 représente le sommet, mais nous avons également un accord pour le Junior Moto3. Nous travaillons déjà à la création de catégories similaires utilisant une moto monomarque dérivée de cette spécification Junior Moto3, notamment en Amérique latine, en Amérique du Nord et en Asie. En Europe, cela peut passer par des championnats nationaux. Si nous parvenons à créer une série en Amérique du Nord, une en Amérique du Sud, une en Asie, ainsi qu'une présence dans le championnat junior en Espagne et éventuellement dans d'autres championnats européens, nous pourrons constituer une base de cent à cent cinquante jeunes pilotes. Ils utiliseraient une moto très proche de celle du championnat du monde. La partie-cycle serait identique et le moteur correspondrait à la spécification Moto3. Nous pourrions alors faciliter l'attribution de wild-cards ou les passages d'une compétition à une autre. Cela aiderait à développer le sport et, à plus long terme, à faire émerger une génération de pilotes non européens capables de rejoindre le championnat du monde. C'est important pour l'avenir.

Quels sont les projets de Yamaha en Endurance ?

L'endurance est le sujet le plus simple. Notre engagement est clair et nous voulons le poursuivre. Dans cette discipline, la performance pure ne suffit pas. Il faut réunir plusieurs éléments : une équipe très professionnelle, les bons pilotes et une organisation solide. Nous disposons de cet ensemble, ce qui nous permet de nous battre pour le titre presque chaque année. La victoire se joue ensuite parfois sur des détails, mais nous sommes toujours présents. Nous aimons cette discipline et nous maintiendrons notre engagement.

Et en Superbike ?

Le Superbike reste également très important pour Yamaha. Il compte en tant que championnat, mais il nourrit aussi le rêve associé à toute notre pyramide sportive. Nous avons le Supersport nouvelle génération, les catégories Sportbike, puis des coupes régionales avec les R3, R7 ou R15. Les jeunes pilotes rêvent peut-être un jour de Moto2 ou de MotoGP, mais ils doivent aussi voir que Yamaha est présent au sommet avec une Superbike officielle. Nous voulons donc rester compétitifs. Le marché a néanmoins profondément changé. Nous ne pouvons plus imaginer développer notre moto à la même vitesse que par le passé. Aujourd'hui, la principale vitrine technologique de la marque se trouve en MotoGP. En Superbike, nous devons trouver un meilleur moyen d'équilibrer les performances des différentes motos. Le Supersport nouvelle génération montre que cela peut être réalisé efficacement. Pour préserver la santé du championnat, il faudra parvenir à un accord permettant également cet équilibre en Superbike.

La R1 commence à vieillir. Une remplaçante est-elle prévue prochainement ?

Pas dans un avenir immédiat. Mais je pense que Yamaha ne peut pas rester durablement sans une R1 emblématique.

Les constructeurs chinois deviennent de plus en plus offensifs, ZXMoto brille en Supersport… Les perçois-tu comme une menace ?

Ils sont les bienvenus. Je les vois un peu comme les constructeurs japonais il y a quarante ou cinquante ans. La concurrence ne doit pas nous effrayer. Elle nous rend meilleurs, à condition que nous soyons capables de relever le défi. Leur progression est visible et, dans de nombreux cas, ils travaillent très correctement. Ils peuvent aussi nous montrer qu'il est possible d'avancer plus vite dans le développement et de prendre des décisions plus agressives. Nous sommes ce que nous sommes et nous voulons rester fidèles à nos racines. Mais cela ne signifie pas que nous ne devons pas évoluer. ■

TUONO 457

CADRE EN ALUMINIUM
ET JUSTE 175 KG

RIDE-BY-WIRE ET
CONTÔLE DE TRACTION

3 MODES DE CONDUITE

ÉCRAN TFT 5''

35 KW (48CH)
LE MAXIMUM EN
PERMIS A2

ÉCLAIRAGE
FULL LED

ABS RÉGLABLE
SUR 2 POSITIONS



Marco Bezzecchi
APRILIA RACING

EN SAVOIR PLUS

LE MEILLEUR RAPPORT POIDS/PUISSANCE
DE SA CATÉGORIE

DÉCOUVRE-LA EN CONCESSION ET SUR APRILIA.COM

#be a racer

aprilia®

PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

RESULTATS GRANDS PRIX DE GRANDE

LA COURSE SPRINT : GP DE GRANDE-BRETAGNE

1. Jorge Martin, 10 tours, 19'49"066
2. Ai Ogura à 1"530
3. Marco Bezzecchi à 3"974
4. Alex Marquez à 6"956
5. Fabio Di Giannantonio à 8"651
6. Pedro Acosta à 10"745
7. Joan Mir à 10"826
8. Franco Morbidelli à 12"539
9. Marc Marquez à 13"965

LA COURSE MOTOGP : GP DE GRANDE-BRETAGNE

1. R. Fernandez (E-Aprilia), les 20 tours en 39'45"930 (178,0 km/h)

2. J. Martin (E-Aprilia) ..... à 2"538
3. M. Bezzecchi (I-Aprilia) ..... à 3"393
4. A. Marquez (E-Ducati) ..... à 4"702
5. P. Acosta (E-KTM) ..... à 6"256
6. F. Di Giannantonio (I-Ducati) .... à 6"382
7. M. Marquez (E-Ducati) ..... à 9"550
8. B. Binder (RSA-KTM) ..... à 22"288
9. L. Marini (I-Honda) ..... à 23"845
10. D. Moreira (BRA-Honda) .. à 25"411
11. F. Morbidelli (I-Ducati) ..... à 26"301
12. J. Miller (AUS-Yamaha) ... à 29"458
13. P. Espargaro (E-KTM) .... .. à 41"310
14. T. Razgatlioglu (TUR-Yamaha) .. à 41"492
15. A. Fernandez (E-Yamaha) .. à 42"379

Meilleur temps en course : R. Fernandez (E-Aprilia), 2e tour, 1'58"457 (179,3 km/h)

LA COURSE MOTO2 : GP DE GRANDE-BRETAGNE

1. F. Salac (CZE-Kalex), les 17 tours en 35'01"869 (171,7 km/h)

2. I. Ortola (E-Kalex) ..... à 0"303
3. A. Escrig (E-Forward) ..... à 0"652
4. D. Holgado (E-Kalex) ..... à 1"743
5. I. Guevara (E-Boscoscuro)..... à 2"555
6. A. Lopez (E-Kalex) ..... à 6"201
7. D. Muñoz (E-Kalex) ..... à 6"293
8. D. Öncü (TUR-Boscoscuro)... à 7"185
9. B. Baltus (B-Kalex) ..... à 7"310
10. S. Garcia (E-Kalex) ..... à 8"873
11. A. Sasaki (J-Kalex) ..... à 9"066
12. J. Roberts (USA-Kalex) ..... à 13"675
13. C. Vietti (I-Boscoscuro)..... .. à 13"722
14. M. Gonzalez (E-Kalex) ..... à 15"060
15. A. Ferrandez (E-Boscoscuro)...à 15"063

Meilleur temps en course : T. Arbolino (I-Kalex), 7e tour, 2'02"682 (173,1 km/h)

LA COURSE MOTO3 : GP DE GRANDE-BRETAGNE

1. D. Almansa (E-KTM), les 15 tours en 32'45"262 (162,1 km/h)

2. A. Carpe (E-KTM) ..... à 0"701
3. V. Perrone (ARG-KTM) ..... à 0"991
4. A. Fernandez (E-Honda) ..... à 1"111
5. J. Esteban (E-KTM) ..... à 3"743
6. J. Kelso (AUS-KTM) ..... à 11"614
7. R. Salmela (SF-KTM) ..... à 11"759
8. E. O'Shea (GB-Honda) ..... à 11"818
9. V. Pratama (INA-Honda) ... à 12"276
10. M. Bertelle (I-KTM) ..... à 12"351
11. J. Rios (E-Honda) .....à 22"415
12. C. O'Gorman (IRL-Honda) .à 22"463
13. G. Pini (I-Honda) ..... à 22"847
14. D. Gonzalez (E-KTM)) .... à 22"895
15. K. Shinghapong (THA-Honda) ...à 35"339

Meilleur temps en course : A. Carpe (E-KTM), 10e tour, 2'10"199 (163,1 km/h)



LA COURSE SPRINT : GP D'ARAGON

1. Marc Marquez, 11 tours, 19'37"995
2. Alex Marquez à 1"140
3. Marco Bezzecchi à 2"089
4. Pedro Acosta à 2"648
5. Jorge Martin à 6"237
6. Fermin Aldeguer à 10"475
7. Diogo Moreira à 11"071
8. Raul Fernandez à 11"213
9. Johann Zarco à 12"021

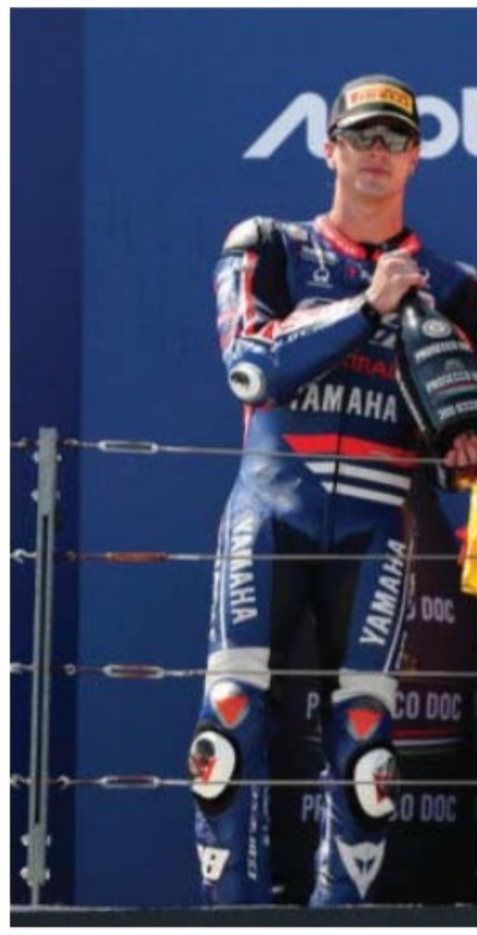
LA COURSE MOTOGP : GP D'ARAGON

1. M. Marquez (E-Ducati), les 23 tours en 41'10"969 (170,1 km/h)

2. P. Acosta (E-KTM)..... à 1"754
3. M. Bezzecchi (I-Aprilia) ..... à 3"629
4. A. Marquez (E-Ducati)..... à 8"687
5. J. Martin (E-Aprilia) .... à 12"572
6. F. Aldeguer (E-Ducati) ..... à 17"687
7. F. Di Giannantonio (I-Ducati) .... à 23"136
8. E. Bastianini (I-KTM) ..... à 25"741
9. D. Moreira (BRA-Honda) .... à 25"899
10. B. Binder (RSA-KTM) ..... à 26"441
11. J. Miller (AUS-Yamaha) .....à 27"206
12. J. Mir (E-Honda)..... à 27"999
13. A. Rins (E-Yamaha) .....à 28"276
14. L. Marini (I-Honda) ..... à 29"794
15. J. Zarco (F-Honda) ... .à 30"003

Meilleur temps en course : M. Marquez (E-Ducati), 14e tour, 1'46"736 (171,2 km/h)





LA COURSE MOTO2 : GP D'ARAGON

1. A. Lopez (E-Kalex), les 19 tours en 35'04"377 (165,0 km/h)

2. I. Guevara (E-Boscoscuro) ... à 0"800
3. D. Alonso (COL-Kalex) ..... à 0"881
4. S. Agius (AUS-Kalex) ..... à 2"887
5. I. Ortola (E-Kalex) ..... à 3"262
6. M. Gonzalez (E-Kalex) ..... à 4"731
7. D. Holgado (E-Kalex) ..... à 5"912
8. D. Öncü (TUR-Boscoscuro).... à 14"194
9. A. Escrig (E-Forward) ..... à 14"662
10. A. Huertas (E-Kalex) ..... à 15"231
11. D. Muñoz (E-Kalex) ..... à 15"617
12. J. Roberts (USA-Kalex) ... à 16"512
13. A. Sasaki (J-Kalex) .....à 16"718
14. C. Vietti (I-Boscoscuro) ..... à 18"364
15. B. Baltus (B-Kalex) ..... à 19"556

Meilleur temps en course : I. Ortola (E-Kalex), 7e tour, 1'50"198 (165,8 km/h)

LA COURSE MOTO3 : GP D'ARAGON

1. M. Quiles (E-KTM), les 17 tours en 33'15"478 (155,7 km/h)

2. D. Almansa (E-KTM) .... à 0"264
3. M. Morelli (ARG-KTM) ..... à 0"715
4. A. Carpe (E-KTM) ..... à 2"900
5. B. Uriarte (E-KTM) ..... à 6"040
6. A. Cruces (E-KTM) ..... à 11"373
7. C. O'Gorman (IRL-Honda) .... à 11"509
8. V. Perrone (ARG-KTM) ..... à 11"841
9. G. Pini (I-Honda) ..... à 11"963
10. A. Fernandez (E-Honda) . à 12"211
11. M. Bertelle (I-KTM) ..... à 12"322
12. H. Danish (MAL-KTM) .... à 14"284
13. J. Kelso (AUS-Honda) ..... à 16"121
14. E. O'Shea (GB-Honda) .... à 22"903
15. S. Ogden (GB-KTM) ..... à 24"429

Meilleur temps en course : M. Morelli (ARG-KTM), 5e tour, 1'56"675 (156,6 km/h)



-BRETAGNE ET D'ARAGON







CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOGP

		THAÏLANDE	BRÉSIL	ÉTATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	GDE-BRETAGNE	ARAGON	SAINT-MARIN	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	J. Martin (E/Aprilia)	18	27	32	13	37	-	29	4	12	21	15	32	16										256
2.	M. Marquez (E/Ducati)	9	25	11	12	-	-	14	37	32	13	37	10	37										237
3.	M. Bezzecchi (I/Aprilia)	25	31	25	20	27	14	31	7	-	6	-	23	23										232
4.	F. Di Giannantonio (I/Ducati)	12	25	13	21	13	32	18	4	19	20	7	15	9										208
5.	A. Ogura (J/Aprilia)	17	16	4	11	19	10	15	13	29	34	26	9	-										203
6.	P. Acosta (E/KTM)	32	10	18	6	17	9	11	29	-	1	15	15	26										189
7.	R. Fernandez (E/Aprilia)	23	6	11	14	8	6	19	6	13	32	21	25	2										186
8.	F. Bagnaia (I/Ducati)	8	2	15	9	9	20	19	17	28	3	13	0	0										143
9.	A. Marquez (E/Ducati)	0	13	15	25	2	12	-	-	-	11	9	19	22										128
10.	F. Aldeguer (E/Ducati)	-	8	5	7	7	20	12	5	12	-	-	-	14										90
11.	L. Marini (I/Honda)	6	5	12	4	6	10	3	11	8	6	8	7	2										88
12.	E. Bastianini (I/KTM)	4	1	17	8	9	0	-	9	9	12	7	0	8										84
13.	B. Binder (RSA/KTM)	13	0	4	11	0	9	5	6	5	5	6	8	6										78
14.	D. Moreira (BRA/Honda)	3	3	3	0	1	7	6	13	5	2	5	6	10										64
15.	F. Quartararo (F/Yamaha)	2	4	0	5	15	11	0	0	0	8	10	0	0										55
16.	F. Morbidelli (I/Ducati)	8	4	2	11	2	9	2	2	3	-	3	7	0										53
17.	J. Zarco (F/Honda)	5	7	1	11	5	5	-	-	-	-	-	-	2										36
18.	J. Mir (E/Honda)	3	-	0	1	4	3	4	0	11	-	0	3	4										33
19.	J. Miller (AUS/Yamaha)	0	0	0	0	1	1	1	8	0	4	4	4	5										28
20.	A. Rins (E/Yamaha)	1	2	0	0	4	2	0	3	0	7	2	0	3										24
	29 classés																							

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO2

		THAÏLANDE	BRÉSIL	ÉTATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	GDE-BRETAGNE	ARAGON	SAINT-MARIN	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	M. Gonzalez (E/Kalex)	12,5	16	11	20	20	25	25	25	11	20	10	2	10										207,5
2.	I. Guevara (E/Boscoscuro)	10	10	16	9	25	16	9	10	10	13	16	11	20										175
3.	S. Agius (AUS/Kalex)	0	0	25	25	9	6	13	16	13	16	13	0	13										149
4.	I. Ortola (E/Kalex)	6,5	6	5	6	16	13	-	-	25	11	25	20	11										144,5
5.	D. Holgado (E/Kalex)	8	25	0	5	-	11	16	11	9	10	20	13	9										137
6.	D. Alonso (COL/Kalex)	-	11	13	13	11	10	0	13	20	25	-	0	16										132
7.	C. Vietti (I/Boscoscuro)	5	7	20	11	10	20	20	9	7	-	-	3	2										114
8.	F. Salac (CZE/Kalex)	0	1	0	2	7	9	11	20	16	8	9	25	-										108
9.	A. Lopez (E/Kalex)	4,5	5	9	-	13	8	10	8	-	-	-	10	25										92,5
10.	D. Muñoz (E/Kalex)	4	20	2	10	0	5	0	-	4	-	-	9	5										59
11.	A. Escrig (E/Forward)	2	13	8	7	0	-	-	0	3	0	1	16	7										57
12.	C. Veijer (NL/Kalex)	5,5	8	-	16	-	-	7	0	5	7	7	-	-										55,5
13.	T. Arbolino (I/Kalex)	1,5	9	6	8	2	0	5	6	0	5	0	-	0										42,5
14.	J. Roberts (USA/Kalex)	-	0	7	1	8	-	2	1	8	1	4	4	4										40
15.	B. Baltus (B/Kalex)	1	2	10	-	-	3	8	4	-	-	-	7	1										36
16.	A. Huertas (E-Kalex)	-	4	4	-	0	0	4	0	0	9	5	0	6										32
17.	D. Öncü (TUR/Boscoscuro)	3,5	0	0	3	3	0	6	0	0	-	0	8	8										31,5
18.	J.A. Rueda (E/Kalex)	-	0	1	0	0	4	3	5	6	0	8	0	0										27
19.	A. Sasaki (J/Kalex)	3	-	0	4	-	1	-	0	0	0	3	5	3										19
20.	L. Lunetta (I/Boscoscuro)	-	-	-	0	0	7	0	0	0	4	6	0	0										17
	34 classés																							

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO3

		THAÏLANDE	BRÉSIL	ÉTATS-UNIS	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	GDE-BRETAGNE	ARAGON	SAINT-MARIN	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	QATAR	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1.	M. Quiles (E/KTM)	20	25	20	25	25	25	5	25	16	25	20	-	25										256
2.	A. Carpe (E/KTM)	13	13	16	13	-	20	20	16	10	-	5	20	13										159
3.	D. Almansa (E/KTM)	25	-	-	9	9	13	-	20	13	20	-	25	20										154
4.	B. Uriarte (E/KTM)	10	6	10	6	2	-	25	13	20	10	25	0	11										138
5	M. Morelli (ARG/KTM)	9	20	5	16	4	11	3	9	9	16	13	0	16										131
6.	V. Perrone (ARG/KTM)	16	9	13	10	6	6	0	-	6	13	-	16	8										103
7.	V. Pratama (INA/Honda)	11	16	-	11	16	9	8	0	11	-	8	7	0										97
8.	H. Danish (MAL/KTM)	0	7	4	4	7	10	16	-	25	9	4	-	4										90
9.	M. Bertelle (I/KTM)	-	-	8	-	20	4	4	1	5	2	16	6	5										71
10.	R. Salmela (SF/KTM)	0	10	11	2	-	1	-	11	-	5	11	9	0										60
11.	G. Pini (I/Honda)	0	11	25	-	11	0	1	-	0	0	1	3	7										59
12.	J. Esteban (E/KTM)	8	-	-	7	13	2	11	3	-	4	-	11	0										59
13.	A. Fernandez (E/Honda)	-	-	-	-	-	-	13	6	2	7	10	13	6										57
14.	A. Cruces (E/KTM)	4	4	9	0	10	5	0	10	4	-	-	-	10										56
15.	J. Kelso (AUS/Honda)	3	5	-	3	-	0	7	4	8	8	2	10	3										53
16.	C. O'Gorman (IRL/Honda)	6	8	-	5	-	8	-	7	-	6	-	4	9										53
17	D. Muñoz (E/KTM)	7	-	-	20	0	16	9	-	-	-	-	-	-										52
18.	E. O'Shea (GB/Honda)	2	2	6	0	8	7	10	0	-	1	6	8	2										52
19.	J. Rios (E/Honda)	0	-	2	8	-	-	6	8	0	11	9	5	-										49
20.	S. Ogden (GB/KTM)	5	-	7	1	-	0	2	5	7	0	0	-	1										28
	28 classés																							



CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERSPORT (LE VIGEANT)

Gines dans les annales

Métronome – presque – sans fausse note, Matthieu Gines a signé 10 podiums dont 9 victoires sur les 10 courses qui ont eu lieu depuis le début de la saison. Ne laissant que les miettes à ses concurrents, le pilote Yamaha s'est donc offert le titre 2026, son troisième en championnat de France Supersport, faisant suite à ceux de 2009 et 2013. Ce sacre constitue également le septième de sa carrière nationale, il égale ainsi les records de Claude Sélini (125 cm^3), d'Alain Michel (side-car) et de Kenny Foray, avec qui il avait d'ailleurs remporté le championnat du monde d'endurance en 2014. Pour récompenser cette domination, le GMT94 (avec l'accord et le soutien de la FFM, de Yamaha et de Pirelli) a décidé de faire rouler Matthieu Gines lors de la manche française du championnat du monde Supersport aux côtés de Lucas Mahias et Roberto Garcia (programmé à Magny-Cours le week-end des 5 et 6 septembre, après le bouclage de ce magazine, ndlr). En 600 Supersport, le titre n'est donc plus en jeu mais il reste tout de même celui de la nouvelle catégorie Production 600 à attribuer. Disputé entre Killian Rossignol et Benjamin Caillet, pour l'instant à l'avantage de ce dernier pour 11 points et se décidera à l'occasion de l'ultime manche de la saison, à Magny-Cours fin septembre. Un titre particulièrement convoité puisqu'il permet à son détenteur de passer en championnat 1000 avec l'ensemble des pneus offerts par Pirelli pour la saison entière. Et justement, en championnat 1000, le règne de Kenny Foray pourrait bien prendre fin. Le pilote BMW est menacé de perdre sa série de titres consécutifs, en cours depuis 2022, et cette menace, elle porte un nom. Celui de Christophe Ponsson. Auteur de 6 victoires en 10 courses, il ne lui manque que 4 points pour empocher le titre. Le seul scénario qui pourrait offrir le sacre à Kenny Foray serait que son adversaire ne marque aucun point sur aucune des deux courses et que lui remporte les deux. La probabilité est donc très faible, mais pas impossible.

Résultats

Classement provisoire Supersport (après 5 épreuves sur 6) :

1. Mathieu Gines (Yamaha), 246 pts ; 2. Loïc Arbel (Yamaha), 181 ; 3. Bartholome Perrin (Yamaha), 140 ; 4. Diego Poncet (Honda), 128 ; 5. Maxence Chachuat (Triumph), 120 ; 6. Cyprien Baby (Honda), 105 ; 7. Quentin Godefroy (Honda), 89 ; 8. Benjamin Caillet (Honda), 68 ; 9. Kilian Rossignol (Honda), 59 ; 10. Exupéry Beaumont (Ducati), 58... 24 classés.

Classement provisoire Superbike (après 5 épreuves sur 6) :

1. Christophe Ponsson (BMW), 218 pts ; 2. Kenny Foray (BMW), 170 ; 3. Hugo Clere (Honda), 156 ; 4. Grégory Leblanc (BMW), 135 ; 5. Alan Techer (Honda), 120 ; 6. Matthieu Gregorio (BMW), 100 ; 7. Ludovic Rizza (BMW), 74 ; 8. Noan Vasta (Honda), 72 ; 9. Florent Da Cunha (Honda), 54 ; 10. Paul Dufour (Honda), 48... 25 classés.

GARANTIE
7 ANS

ROOF®
FRENCH PROTECTION

www.roof.fr



RO200 S carbon

L'intégral ECE22.06 le plus **léger** du monde

- EPS MULTI-DENSITE
- CHAMP DE VISION EXTRA LARGE
- ECRAN SOLAIRE SUPPLÉMENTAIRE INCLUS
- TISSU ANTIBACTÉRIEN ET QUICK DRY
- VENTILATION VENTURI À 8 ENTRÉES
- **NOUVEL ECRAN PHOTOCHROMIQUE**
  disponible en accessoire sur toute la gamme RO200

à partir de
1160 G
équipé de tous ses accessoires de série

SPOILER CARBON | PINLOCK | DEFLECTEUR | BAVETTE COUPE-VENT

ROOF
RO200 S CARBON

MOTOCROSS US

JACKPOT POUR HUNTER LAWRENCE



Depuis leur arrivée aux États-Unis en 2019, les frères Lawrence – originaires d'Australie qu'il avaient d'abord quittée avec leurs parents pour tenter l'aventure en Europe – ont suivi des trajectoires divergentes. L'aîné, Hunter, ralenti par de multiples blessures, a assisté aux progrès de Jett, le petit frère, qui ont fait de lui le meilleur pilote du monde. Exemples : en 2022, Jett est champion 250 en motocross devant Hunter. En 2023, Hunter est champion 250 en motocross mais Jett est champion 450 (il gagne même toutes les manches de la saison). En 2024, Hunter finit 5e du championnat Supercross (en 450), son petit frère est titré. En 2025, Hunter est vice-champion SuperMotocross… derrière Jett. Mais cette année, les choses ont changé. Jett forfait en Supercross (cheville multi-fracturée), Hunter s'est retrouvé au sommet de la discipline et a manqué le titre pour deux points face à Ken Roczen. Ses progrès ont donc abouti à ce titre en motocross 450, face à un petit frère affaibli par une cheville encore fragile. Désormais, Hunter parle d'égal à égal avec les grands de ce monde. En 250 cm³, c'est le Néo-Zélandais Cole Davies (Yamaha) qui s'est emparé du titre devant les Américains Julien Beaumer (KTM) et Levi Kitchen (Kawasaki). Avec celui de Hunter Lawrence en 450, c'est donc un grand chelem historique pour l'Océanie.

Résultats

Classement final 450 après 11 épreuves : 1. Hunter Lawrence (AUS-Honda), 474 points ; 2. Jett Lawrence (AUS-Honda), 472 ; 3. Haiden Deegan (USA-Yamaha), 404 ; 4. Jorge Prado (E-KTM), 401 ; 5. RJ Hampshire (USA-Husqvarna), 346 ; 6. Garrett Marchbanks (USA-Kawasaki), 296 ; 7. Dylan Ferrandis (F-Ducati), 269 ; 8. Cooper Webb (USA-Yamaha), 264 ; 9. Mikkel Haarup (DK-Triumph), 246 ; 10. Justin Barcia (USA-Ducati), 226…

MOTOCROSS MONDIAL

Herlings sur un nuage

Lucas Coenen « hors service » depuis sa blessure remontant à l'épreuve de cross US à Southwick le 11 juin dernier, le Néerlandais Jeffrey Herlings a le champ libre en catégorie 450 et ne s'en prive pas : le pilote officiel Honda a quasiment tout gagné depuis que son rival belge ne roule plus, courses qualificatives du samedi – sauf une ! – et manches du dimanche incluses ! Trois fois champion du monde MX2 (250 cm³), deux fois champion du monde MXGP (450 cm³), Herlings est cependant passé à côté de titres « tout cuits » à plusieurs reprises sur blessures. Passé l'hiver dernier d'une association « historique » avec KTM pour rebondir chez Honda, il paraît bien parti pour valider d'un titre mondial ce transfert de prestige. Accessoirement, il en est, alors qu'il reste trois épreuves à courir, à 122 victoires en Grands Prix. La saison 2026 devrait donc être doublement historique pour lui. À côté de cela, tandis que son frère Lucas a donc abandonné tout espoir de titre mondial MXGP avant l'exil américain, Sacha, dont la clavicule fracturée puis opérée dans la foulée l'a « simplement » contraint à subir la situation pendant les trois courses qui ont suivi, ses résultats des deux derniers GP l'ont fait remonter à 25 points du leader espagnol Guillem Farrès en MX2. Avec trois GP restant à disputer, il peut encore y croire.



Résultats

Classement provisoire MXGP après 16 épreuves (sur 19) : 1. Jeffrey Herlings (NL-Honda), 795 points ; 2. Romain Febvre (F-Kawasaki), 652 ; 3. Tim Gajser (SLO-Yamaha), 611 ; 4. Lucas Coenen (B-KTM, 566 ; 5. Andrea Adamo (E-KTM), 522 ; 6. Ruben Fernandez (E-Honda), 502 ; 7. Tom Vialle (F-Honda), 496 ; 8. Maxime Renaux (F-Yamaha), 449 ; 9. Kay de Wolf (NL-Husqvarna), 428 ; 10. Pauls Jonass (LET-Kawasaki), 333…

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

50 ANS

LA GRANDE FINALE !

BILLETTERIE

24 - 27 SEPTEMBRE 2026

NEVERS MAGNY-COURS

www.fsbk.fr
www.cdfpromosport.fr



moto revue

ACPM OJD DIFFUSION

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 Casasnovas.
Présidente du directoire :
Sophie Casasnovas.
Directeur général : Frédéric de Watrigant.
Éditrice : Stéphanie Casasnovas.
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 Traccan (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.

PHOTOGRAVURE

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

Ont participé à la réalisation de ce numéro :
Michel Turco (LBSM), David Dumain, Céliane Pochon, Jacques Vivant, Pat *for ever.*

PUBLICITÉ MAGAZINE ET WEB

Directeur de publicité : Emmanuel Nemar (31 11).
Directeur de clientèle : Aurélie Legoux (33 98).
Assistante : Valentina Ramirez (32 16).

SERVICE CLIENTS ABONNEMENTS, VENTE PAR CORRESPONDANCE : tél. : 03 44 62 43 79.
E-mail : abo.lariviere@ediis.fr
Correspondance :
Moto Revue - Service abonnements
45 avenue du Général Leclerc 60643 Chantilly Cedex.
Tarifs : France : 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 Casasnovas.

Moto Revue est une publication des Éditions Larivière, société par actions simplifiées au capital de 3 200 000 euros. RCS Nanterre B 572 071 884.
Dépôt légal : 1er 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. Eutrophisation : 0,00 3 kg/tonne.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

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

Classic
GP RACING motoverte
MOTO STATION.com Editions Larivière

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

PRÈS DE 50% DE RÉDUCTION

1 AN D'ABONNEMENT



+



+



12 NUMÉROS
PAPIER+DIGITAL OFFERT

4 HORS-SÉRIES
PAPIER+DIGITAL OFFERT

Le couteau deejo d'une valeur de 69,90€
Manche en ébène
Lame en acier inox

93€
AU LIEU 184,86€*

ABONNEZ-VOUS EN UN FLASH

Découvrez toutes nos offres sur 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/MORP4179**

▸Je m'abonne pour :

☐ 1 an 12 n° + 4 hors-séries
+ version digitale offerte
+ le couteau DEEJO : **93€**
au lieu de 184,86€*

▸Je règle par chèque bancaire
à l'ordre de **Moto Revue**

Pour un paiement par Carte Bancaire, rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/MORP4179
Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

▸Mes coordonnées:

MORP4177

Nom** : ..... Prénom** : .....

Adresse** : .....

CP** : ☐☐☐☐☐ Ville** : .....

Tel : ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐ ☐☐

INDISPENSABLE POUR LA LECTURE DE VOTRE VERSION NUMÉRIQUE

▸E-mail (en majuscules) :**

O Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Revue.

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

Offre valable jusqu'au 31/12/2026 réservée à la France métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter au + 33 3 44 62 43 79. *Par rapport au prix de vente au numéro : valeur des 12n°+4 HS = 114 ,96 € + valeur du couteau Deejo : 69,90 €. Vous pouvez aussi vous abonner séparément à Moto Revue 1 an à 85 € et commander le couteau pour 69,90 € + 8 € de frais de port. Utiliser dans ce cas un courrier libre. **Champs obligatoire. Offre proposée dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un délai de 14 jours à compter de la réception de votre magazine pour exercer votre droit de rétraction 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 Olof Palme 92587 Clichy 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/cgu.html. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutiquelariviere.fr - Photos non contractuelles.

Cadeau du mois
À vous de jouer !

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



Gagnez 2 places pour le SX de Paris

Si vous n'avez jamais vu de show, mais vraiment un show « chaud », c'est là que ça se passe… Le SX de Paris profitera une nouvelle fois de l'immense caisse de résonance de la Plenitude Arena (ex-Paris la Défense) pour offrir à quelques-uns des meilleurs pilotes du monde un écrin apte à leur permettre de jouer l'intégralité de leur partition… Avec le « king » Ken Roczen (champion Supercross des USA 2026) qui fera sa deuxième apparition à Paris, mais aussi les talentueux frères Coenen en partance pour les USA, Malcom Stewart, Aaron Plessinger, Tom Vialle, etc., c'est un plateau de luxe que Larivière organisation nous prépare.
Nous mettons en jeu deux billets (catégorie une) pour la journée du dimanche 22 novembre.

- **Date ? du 21 au 22 novembre 2026**
- **Où ? Plenitude Arena / Paris la Défense (92)**
- **Renseignements : www.supercrossparis.com**

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° 4178, trois équipements Dafy étaient en jeu. Les bonnes réponses étaient 2006, Volt Evo et sous-vêtements Seamless, dans l'ordre respectif des questions posées. Le tirage au sort a désigné Pascal Hilaire, de Mauléon (79), qui roule sur une BMW F 800 GT, Olivier Leclerc, de Belonchamp (70), qui roule sur une Honda CRF 1100 L Africa Twin et Christophe Pellard, de Foug (54), qui roule sur une Kawasaki Z 900. Merci à tous et rendez-vous dans notre prochain numéro, qui sortira à partir du 09 octobre.

Coupon-réponse « Cadeau du mois »

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

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

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

RETROUVEZ LES EXTRAITS SUIVANTS DANS CE NUMÉRO DE MOTO REVUE (DATE LIMITE DE PARTICIPATION LE 25 SEPTEMBRE)

Extrait n° 1 : « En 2017, le Motobot de Yamaha prenait une valise par Valentino Rossi, 32 secondes au tour (…) » ..... Page : .....
Extrait n° 2 : « Et plus nous serons performants dans notre travail, plus nous pourrons accélérer ce processus. » ..... Page : .....
Extrait n° 3 : « Viril mais pas assourdissant, bien présent mais pas non plus envahissant. » ..... Page : .....

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

SHOEI

PREMIUM HELMETS

SHOEI COMLink
SHOEI COMLink
SHOEI COMLink

NEW

GT-Air3



ÉCRAN SOLAIRE QSV-2
ÉCRAN SOLAIRE QSV-2
ÉCRAN SOLAIRE QSV-2



MIKE TC-2 MIKE TC-3 MIKE TC-4 MIKE TC-6

GT-Air3

TOURING NOUVELLE GÉNÉRATION

WWW.SHOEI-EUROPE.COM

ECE 22 06

DUCATI | Member of the Audi Group

Développé avec Shell ADVANCE Partenaire technique PIRELLI

NOUVEAU MONSTER



Le plaisir à l'état brut.

Réservez vite votre essai en concession

DUCATI

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer